

Ritorno alla classicità

Silvia Baruffaldi



Forging a link between earlier Lancia products and the brand's future flagship saloon, the Lybra anticipates Lancia's return to the curvaceously moulded shapes that typified the aristocratic tradition of Fiat Auto's most classic brand.

Anello di congiunzione tra i precedenti prodotti Lancia e la futura berlina di alta gamma del marchio, la Lybra anticipa il ritorno a forme piastuche e arrotondate, in sintonia con la tradizione nobile del marchio più "classico" di Fiat Auto.

Following the successful relaunch of Alfa Romeo, it's now Lancia's turn to leap back into the spotlight, determined to regain its historic status as Italy's prestige brand par excellence. The first act in this drama of resurgence is the Lybra, the saloon that replaces the Dedra and heralds a whole new era in Lancia's product philosophy and model features.

"We're being offered a huge opportunity at a time when we have ample room for manoeuvre", says Mike Robinson, the 42-year-old American who now heads Lancia's Style Centre, with some enthusiasm.

The renewal process had been in progress for some time even before Robinson took over at the helm of the Lancia Style Centre in July 1996: "Although it's been speeded up, it still takes quite a long time to develop a new

model. If you're designing a Walkman you can have it on the market in a month or two. Things are very different with cars; you have to be patient".

The gestation of the Lybra was indeed a fairly lengthy process. What Fiat Auto called the "New Dedra" project until it was assigned the code number 839, was launched in 1992. Initially they worked on a different floorpan from the one adopted for the final product. That in fact, was the same package they were originally going to use for the Fiat brand's "New Large" model which was to be the successor to the Cromia, until that project was cancelled by the Group's strategic planners. Then from late 1992, the future Lybra was designed on the same C type floorpan as the Alfa Romeo 156, as well as the Fiat Bravo/Brava and Marea, albeit with the appropriate modifications.

The first New Dedra design still based on the original package was the work of the Lancia Style Centre and bore the signature of Enrico Fumia who was the Centre's Director at the time. The design certainly bore all the Fumia traces in the way the new saloon borrowed its nose and tail from the styling cues of his earlier Lancia Y compact. The first full-scale model produced by the Lancia Style Centre was then compared with the proposals of two non-Lancia designers, IDEA Institute and Leonardo Fioravanti (who put forward two proposals), both of whom offered models already built on the Type C package.

In the end, Lancia opted for the IDEA design with its separate round headlights. However several of Lancia's own ideas were later incorporated into the chosen package, including a new version of the lobed rear lighting

clusters "a detail that appealed to Paolo Cantarella (the Fiat Group's CEO - editor's note) because it made the car recognisable in the dark", remarks Massimo Gay, chief designer on the 839 project.

A similar approach was adopted for the design of the station wagon version: the Fumia team's proposal was transposed onto the overall shape of IDEA Institute's model, which meant abandoning the steeply slanted roof and the steep rake of the rear window but preserving the shape of the lighting clusters that echoed the outline of the aluminium trim running along the roof and the rear window.

Once the volumes and the overall styling of the car had been established, a whole series of styling variants were subjected to a lengthy assessment that covered everything from the shape and angle of the headlights to the radiator grille sur-

round and the treatment of the entire front section. In this stage the design team flanked the physical models with an endless series of virtual simulations using Paintbox software.

The project was already well advanced when it was brought to a halt in 1996. The interruption lasted about a year, during which time the car's engineering and styling features were all reconsidered. The design team got back to work in July 1997. "A hot summer in more ways than one", remembers Mike Robinson. "In August we developed three different designs for the nose and five different dashboards. And we worked very hard on the bodywork with a view primarily to reducing its length and width. Massimo Gay picks up the story. "We added extra height and width to the front in order to create a more imposing nose. That was when the second curve on the front started to emerge in the form of the small direction indicator spotlight. We made fewer changes at the back".

Initially the selectors had opted for the Lancia Style Centre's cabin design, but this had to be revised when they decided to slot in an Infocenter (the monitor that serves both the navigation system and other on-board instruments like the computer, the car phone and so on). Originally the central console was medallion shaped and featured a wooden trim. On the final version, they kept the wood but used it more discreetly, making less of a "frame" by breaking it up with the blades of the climate control port.

While the overall look might be called a less than total success, especially in front view, the interior of the Lybra is well up to the job of representing the renewal of the Lancia tradition. The ambience created is warmly welcome



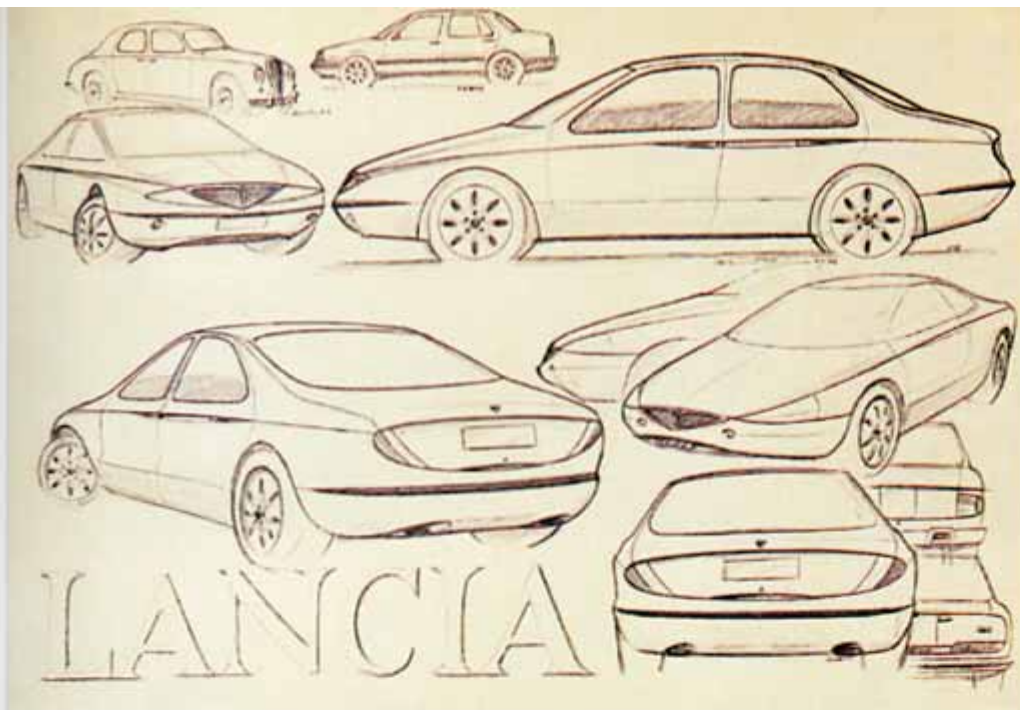
Three of I.D.E.A. Institute's renderings of the Lancia saloon that is destined to replace the Dedra. A second circular headlamp was originally planned, then abandoned and finally rescued as the site for the car's direction indicator.

Tre figurini con cui l'I.D.E.A. Institute ha visualizzato il concetto della berlina Lancia destinata a sostituire la Dedra. Era già previsto il secondo faretto circolare, in seguito abbandonato e poi ripreso per alloggiare l'indicatore di direzione.

The 1:1 model built by I.D.E.A. Institute in January 1993 already outfitted in its final package. This was the design selected for development.

Il modello 1:1 proposto dall'I.D.E.A. Institute nel gennaio 1993, già allestito sul package definitivo. È la soluzione stilistica prescelta per lo sviluppo.





The initial design proposed by Lancia's own Style Centre. It is the work of Enrico Fumia, at the time the Centre's director who was also responsible for the Y compact. The stylistic links between the two are easy to see.

Il disegno della proposta iniziale formulata dal Centro Stile Lancia; la firma è di Enrico Fumia, all'epoca responsabile del Centro e già autore del concetto della piccola Y. Sono evidenti i riferimenti stilistici tra le due vetture.



Above and left: three views of the model developed from Lancia's original design (1992) which was initially built on a different floorpan from the one eventually employed. Below: two views of alternative suggestions put forward by Leonardo Fioravanti (May 1993).

Sopra e a sinistra, tre immagini del modello derivato dalla proposta iniziale Lancia (1992), allestito su pianale diverso da quello utilizzato in seguito. Sotto, in due viste, due alternative proposte da Leonardo Fioravanti (5/1993).



ing, elegant without going over the top and very much in the Italian style, a welcome relief at a time when the Teutonic dashboard appears to rule the roost. "The only aspect of German design and particularly their luxury saloons I wanted to keep was the build quality of their dashboards."

Appearance-wise we went for something very different, a more Italian look with an emotional appeal, a much warmer feeling*.

The various sketches produced by Flavio Manzoni, Lancia's interior design chief show that the Style Centre team was not short of ideas about how to implement that philosophy. They achieved the "solidity" Robinson referred to by adopting a more monolithic format than originally planned, which meant eliminating the glove box facing the front passenger seat. However they retained the strip of wood that stops before it reaches the end of the dashboard but reappears on the door panels. The final effect is lightened by the use of a two-colour trim. The combination of wood and aluminium is also extremely effective. "We experimented with all sorts of unusual shapes before going back to an essentially "driver oriented" approach on which the pod embraces the central console as on earlier Lancia models like the Thema and the Dedra", continues Robinson.

The plain but pleasing shape is enhanced by attention to detail and the use of high quality materials. "Under pressure from the management we optimised the entire design of the interior in order to eliminate anything that was or might have looked in the least "cheap", confirms Roberto Corongiu, Lancia's man in charge of colours and materials. "We spent more money on it and whatever anyone says, perceived quality also depends on quality materials. On the other hand, how you spend your money is as important as how much. So we analysed various materials and their treatment in order to discover why certain items look more expensive than others, even though they cost the same*."

The plain seat upholstery finished with stitching that evokes the hand-stitched hide of long ago (though to the credit of project 839 there's nothing retro



1



2



3



4



5

about the Lybra) certainly have an air of luxury, as do the glossy black buttons with their white inlay on the Infocenter (a reference to the white star on Mont Blanc pens, say the designers).

Quality can also be technological of course. The plastic coating on the dashboard is laser-embossed so that it doesn't smooth out when the material is stretched over the dashboard surface. The laser-processing has also created a subtle two-tone effect: opaque on the surface but with a visible underlying gloss.

"We took the greatest possible care over even tiny details like the texture of the embossed plastic. It's a process we call microdesign and it represents a real advance in our processing of materials", says Robinson who goes on to speak of "designing the invisible" and "a new area to be explored that involves all the senses and not just sight or feel". One example of this new approach (and one epitomised by the magical atmosphere created on the Dialogos, the Lancia concept car presented at last year's Turin Show) is mood lighting. On the Lybra this is provided by high efficiency LEDs that deliver a discreet "shower" of light onto the surface of the dashboard, leaving the bulk of its structure in shadow. It is a solution that



6



7



8



9



10



11

1-2: the selected approach (April 1994). The overall shape is I.D.E.A. Institute's to which several details inspired by the Lancia Style Centre have been added.

3: an alternative nose (June 1994). 4-5: an alternative lighting cluster (March 1996).

6: assessment of the radiator grille (February 1997).

7-8: first station wagon model still based on the original package (Lancia Style Centre, 1992).

9: IDEA institute proposal (new package January 1994).

10: Lancia Style Centre, the new package (March 1995).

11: the final model (March 1996).

1-2: orientamento prescelto (4/1994). I volumi complessivi sono quelli della proposta dell'I.D.E.A. Institute, su cui sono inseriti alcuni dettagli concepiti dal Centro Stile Lancia. 3: alternativa per il frontale (6/1994). 4-5: alternative per il gruppo ottico (3/1996).

6: valutazione della calandra (2/1997)

7-8: primo modello della versione station wagon, ancora su package iniziale (Centro Stile Lancia, 1992).

9: proposta dell'IDEA Institute (nuovo package, 1/1994).

10: Centro Stile Lancia, su nuovo package (3/1995).

11: modello finale (3/1996).

Lancia Lybra

leaves the driver's night vision unimpeded, but makes the passengers feel coddled by their surroundings.

The Lybra should also be seen as a declaration of intent, an announcement of Lancia's desire to reinvent the curvaceous shape that is destined to evolve into something far more emphatic on the company's future flagships, the successor to the Lancia k that is scheduled to appear in 2001. "Knowing what's coming, we are all the more satisfied with what we've done so far", concludes Mike Robinson. ■■■

Ritorno alla classicità

Dopo il rilancio del marchio Alfa Romeo, è ora il turno di Lancia, determinata a tornare sotto i riflettori per riconquistare il suo ruolo storico di marchio italiano di prestigio. Il primo atto di questa rinascita si chiama Lybra, la berlina che sostituisce la Dedra e preannuncia il nuovo corso dei futuri modelli Lancia in termini di contenuti e di filosofia di prodotto.

«È un momento di forte opportunità, in cui possiamo lavorare con ampia libertà», afferma con entusiasmo Mike Robinson, 42 anni, americano, responsabile del Centro Stile Lancia.

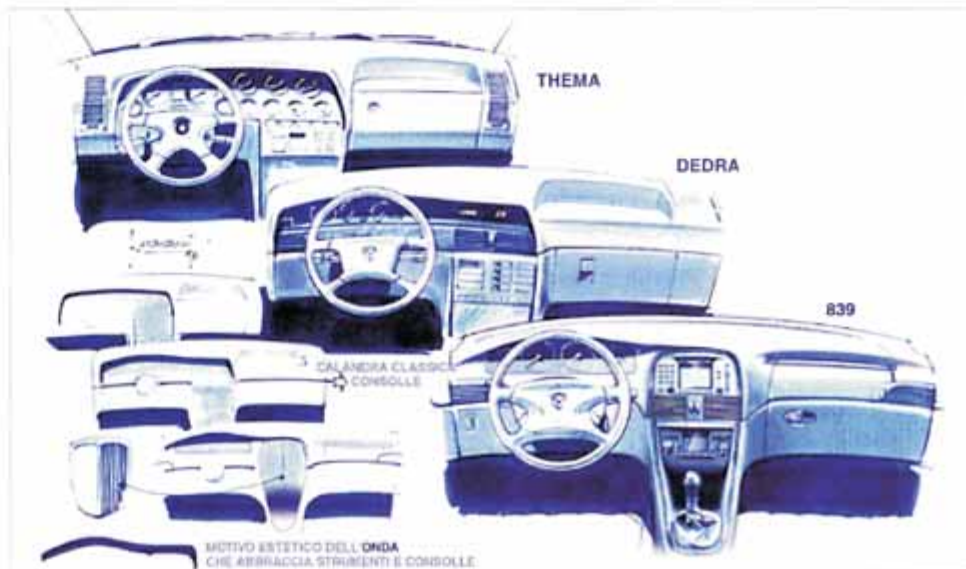
Il processo di rinnovamento era in corso già da tempo, da prima ancora dell'arrivo di Robinson alla guida del Centro Stile, nel luglio 1996. «I tempi di sviluppo di un nuovo modello, per quanto si siano ridotti, sono sempre abbastanza lunghi. Se si progetta un walkman, in pochi mesi si è sul mercato. Con l'auto è diverso, bisogna sapere aspettare».

La Lybra ha avuto una gestazione piuttosto lunga. Il progetto Nuova Dedra (come veniva chiamato all'interno di Fiat Auto prima di essere indicato con il codice 839) è stato avviato nel 1992. Inizialmente, impiegava un pianale diverso da quello adottato in seguito per il prodotto finale; si trattava dello stesso package su cui avrebbe dovuto svilupparsi il modello "New Large" del marchio Fiat, ovvero il successore della Croma, progetto poi cancellato dalle strategie del Gruppo. A partire dalla fine del 1992, la futura Lybra è stata quindi progettata sul pianale di tipo "C", lo stesso su cui si basano, con opportune modifiche specifiche, l'Alfa Romeo 156 e le Fiat Bravo/Brava e Marea.



Several definitive renderings highlighting the salient features of the Lybra design. In side view, the symmetrical glazing. The "soft" nose anticipates the new Lancia look as introduced by the Dialogos concept car with its headlights detached from the imposing radiator grille that is recessed into the body panelling. The angular insertion of the side panels into the tall forms a frame for the lighting clusters. On the station wagon, the two-colour lighting clusters slot into the design of the aluminium trim which, as on other Lancia SW models, extends the roof line. The dash too pursues the design theme introduced by the Thema and the Dedra.

Alcuni figurini definitivi con cui i designer hanno evidenziato i punti salienti del design della Lybra.

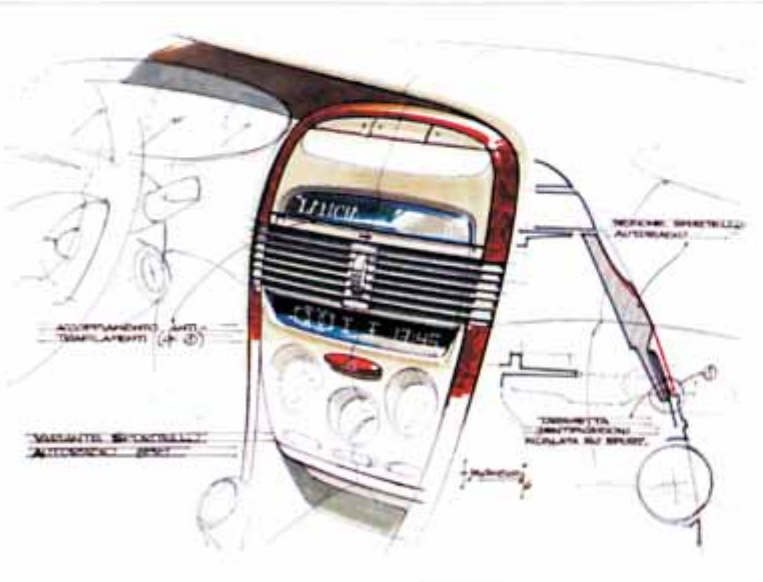
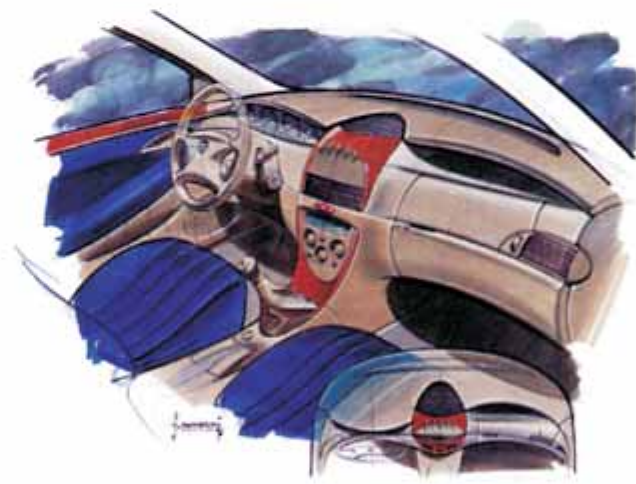
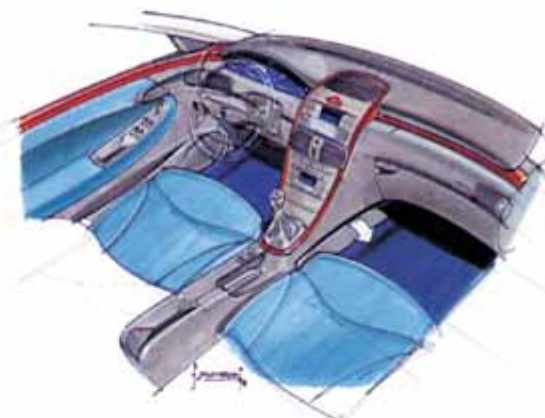


The cabin was created by the Lancia Style Centre in a lengthy and detailed exploratory process, evidenced by the extensive series of renderings signed by Flavio Manzoni (Chief Cabin designer for the 839 project).

L'abitacolo è stato definito dal Centro Stile Lancia ed è il risultato di un lungo ed esteso processo di ricerca stilistica, come testimonia la ricca documentazione di figurini firmati da Flavio Manzoni (chief designer degli interni per il progetto 839).

The designers were looking to create an elegantly welcoming ambience, typically Italian in shapes, colours and materials. They were also keen to create an impression of sturdy build with the aid of shapes that are full without being over-emphatic.

E' stato ricercato un ambiente elegante ed accogliente, di gusto tipicamente italiano nella scelta di forme, colori e materiali. Anche la solidità ha avuto una parte importante nella definizione stilistica, espressa da alcuni volumi pieni ma non imponenti.



La prima proposta stilistica per la Nuova Dedra, ancora sul package iniziale, è opera del Centro Stile Lancia e porta la firma di Enrico Fumia, all'epoca direttore del Centro. Una "firma" da intendersi anche in senso stilistico: i tratti ipotizzati per la nuova berlina riprendono, specie nel frontale e sulla coda, gli stili della piccola Y, nata dalla matita dello stesso Fumia. Il primo modello 1:1 del Centro Stile Lancia viene messo a confronto con le proposte di due concorrenti esterni, IDEA Institute e Leonardo Fioravanti (autore di due alternative), che partecipano al progetto con modelli già realizzati sul package "C".

È la proposta di IDEA ad essere prescelta, caratterizzata da un frontale con fari circolari singoli. Su questo modello si innestano poi alcuni tratti della soluzione Lancia, tra cui un'evoluzione della fanaleria posteriore a spicchio, «un dettaglio che all'ingegner Paolo Cantarella (amministratore delegato del Gruppo Fiat, N.d.R.) piaceva molto, perché rende il veicolo riconoscibile al buio», osserva Massimo Gay, chief designer vettura del progetto 839.

Un procedimento analogo segue anche il design della versione station wagon; l'ipotesi formulata dal team di Fumia viene traspunta sulla volumetria del modello di IDEA Institute, perdendo la linea discendente del tetto fortemente discendente, con il lunotto molto inclinato, ma conservando la forma della fanaleria in cui prosegue idealmente il profilo in alluminio che affianca il padiglione e il lunotto.

Una volta definiti i volumi e l'orientamento stilistico generale, inizia una lunga fase di valutazione di tante possibili varianti estetiche di dettaglio, che vanno dalla forma e l'inclinazione dei fari alla cornice della calandra, al trattamento dell'intero frontale. Ai modelli fisici si affiancano in grande numero le ipotesi virtuali realizzate al computer con il "paint-box".

Nel 1996 il progetto, già in stadio avanzato di sviluppo, segna una battuta d'arresto di circa un anno, in cui vengono rivisti i contenuti tecnici e stilistici. L'attività di design riprende nel luglio del '97, «un'estate "calda"», ricorda Mike Robinson. «Nel mese di agosto abbiamo realizzato tre alternative per il frontale e cinque diverse plance. Abbiamo lavorato sulla carrozzeria soprattutto per ridurre lo sviluppo in pianta». Prosegue Massimo Gay: «La parte anteriore è stata alzata ed allargata, per ottenere un frontale più impor-



Four cab design models proposed in 1993. Top left, the first dashboard created by the Lancia Style Centre (on the initial package). Right: above I.D.E.A. Institute's alternative; below, the Lancia proposal, both on the new package. Left, the solution chosen (Lancia).

Alcuni modelli di interno proposti nel 1993. In alto: a sinistra, la prima plancia del Centro Stile Lancia (su package iniziale). A destra: sopra, l'alternativa dell'I.D.E.A. Institute; sotto, la proposta Lancia, entrambe su nuovo package. A sinistra, l'orientamento prescelto (Lancia).

Left: two of the five alternative dashboard designs created by Mike Robinson's team in the summer of 1997. Below: the model finally selected for development (January 1998).

Sopra, due delle cinque alternative di design per la plancia realizzate dal team di Mike Robinson nell'estate del 1997. A sinistra, il modello finale scelto per lo sviluppo (1/1998).

The 839 design team (left to right): Flavio Manzoni (chief interior designer), Roberto Corongiu (colours and materials), Massimo Gay (chief car designer) and Mike Robinson himself (Director of the Lancia Style Centre since July 1996).

il team di design della "839": da sinistra, Flavio Manzoni (chief designer interni), Roberto Corongiu (colori e materiali), Massimo Gay (chief designer vettura) e Mike Robinson (responsabile del Centro Stile Lancia dal luglio 1996).



tante. E' in questa fase che inizia a nascere il secondo tondo sul frontale, il piccolo spot dell'indicatore di direzione. La vista posteriore, invece, è cambiata meno».

Per l'interno era stato scelto nella fase iniziale il modello del Centro Stile Lancia, ma è stato necessario rivederne il concetto per inserire l'Infocenter, il monitor che riunisce il sistema di navigazione e gli altri dispositivi di cui è dotata la vettura (computer di bordo, telefono, ecc). Il concetto originale prevedeva un disegno a medaglione per il mobiletto centrale, connotato da una cornice in legno. Sulla versione definitiva, il legno è stato mantenuto ma è più discreto e l'effetto cornice è spezzato dall'intersezione delle lamelle della bocchetta di ventilazione.

Se la linea esterna lascia qualche dubbio sul risultato finale, specie per quanto riguarda il frontale, all'interno la Lybra si dimostra all'altezza del suo ruolo di portavoce della ritrovata tradizione Lancia. L'ambiente è caldo, accogliente, elegante ma privo di eccessi e, soprattutto di gusto italiano, una caratteristica molto apprezzabile in un momento di successo delle plance di scuola tedesca. «L'unico aspetto che ho voluto riprendere dal design tedesco, e soprattutto dal mondo delle berline di lusso - dice Robinson - è la solidità della plancia. Ma a livello estetico abbiamo preferito optare per una filosofia ben diversa, più italiana, emotiva, con un feeling più caldo».

I numerosi bozzetti di Flavio Manzoni, responsabile del design interno, mostrano che le idee per dare forma a questo tipo di filosofia non sono certo carenti al Centro Stile Lancia. La volontà di avere un oggetto "solido", come precisato da Robinson, si è espressa in una forma più monolitica rispetto all'orientamento iniziale, con la soppressione della vasca portaoggetti di fronte al passeggero anteriore. E' rimasta invece la bacchetta di legno, che si interrompe lateralmente per ricomparire poi sui pannelli porta. L'effetto finale è alleggerito dalla scelta del bicolore. Molto efficace è anche l'abbinamento legno-alluminio. «Ci siamo sbizzarriti in forme insolite per poi tornare ad un'impostazione che definisco "driver oriented", con la palpebra che va ad abbracciare il mobiletto centrale, creando una continuità formale con alcune Lancia precedenti, come Thema e Dedra», prosegue Robinson.

Linearità e piacevolezza della forma si uniscono all'attenzione per il dettaglio e la qualità dei materiali. «Tutto lo studio dell'interno è stato sottoposto ad un



The coherence of the design of the front section has suffered to some extent from the many changes introduced in the course of the project but the end product is nevertheless restrained and elegant, aided by a carefully calibrated use of brightwork.



La coerenza del design frontale ha in parte risentito delle numerose modifiche apportate nel corso del progetto, ma esprime un'immagine sobria ed elegante, sostenuta anche dall'uso equilibrato delle cromature.



Developed on a 2593 mm wheelbase, the Lybra is 4466 mm long, 1743 mm wide and 1462 mm high (1470 mm on the SW).

Sviluppata su un passo di 2593 mm, la Lybra è lunga 4466 mm, larga 1743 mm ed alta 1462 mm (1470 mm per la SW).





The rear end of both versions is clearly identified by the design of the lighting clusters where the lines of the sides converge and in the case of the S by the shaping of the roof. The cabin creates an ambience of welcoming refinement that combines the classic with the contemporary in a design in which borrowings from the past (like the weldings that imitate upholstery quilting on the seats) resist the temptations of the retro look.



La parte posteriore delle due vetture risulta chiaramente identificata dal design dei gruppi ottici, in cui convergono le linee di fiancata e, per la SW, della profilatura del tetto. L'abitacolo è un ambiente raffinato ed accogliente, di gusto classico ma molto attuale, in cui i riferimenti al passato (come le elettrosaldature che riproducono l'impuntura "capitonné" dei sedili) non scadono mai nel retro.

processo di ottimizzazione spinto dal management, volto ad un rifiuto del "cheap", di tutto ciò che è o appare povero», afferma Roberto Corongiu, responsabile del reparto colori e materiali Lancia. «Abbiamo speso di più e la qualità percepita, per quanto se se dica, si ottiene anche con dei contenuti. E' importante però spendere bene. Abbiamo analizzato vari materiali e il loro trattamento, per capire perché certi pezzi sembrano "ricchi" rispetto ad altri a parità di spesa».

Appaiono pregiati i sedili in tinta unita con le impunture che richiamano le sedute sellate a mano di un tempo (ma nulla nella Lybra è retrò, un altro punto di merito del progetto 839), così come preziosa è la scelta dei tasti neri lucidi con intarsio bianco per i comandi dell'Infocenter (un richiamo alla stellina bianca delle penne Mont Blanc, dicono i designer).

La qualità passa anche attraverso la tecnologia. La goffatura della plastica che riveste la plancia è ottenuta al laser in modo da non deformarsi quando il materiale viene "tirato" per seguire le superfici; la grana ha un effetto bitonale: opaca all'esterno, lucida nei punti in cui il disegno è incavato.

«Entriamo anche nei dettagli minuscoli come le incisioni della goffatura: un processo che definiamo microdesign e che segna una fase nuova del trattamento dei materiali, con un progresso rispetto ai prodotti passati», commenta Robinson, e parla anche di "design dell'invisibile", «una nuova area di esplorazione, che coinvolge un insieme di sensazioni e non solo il tatto o la vista». Un esempio di questo approccio - già debitamente espresso dalle atmosfere un pò magiche della Dialogos, la concept car presentata da Lancia al salone di Torino dello scorso anno - è il "mood lightning": sulla Lybra, dei LED ad alta efficienza illuminano a pioggia, con discrezione, l'area della plancia, i cui volumi continuano ad esistere anche al buio. Senza compromettere la visione notturna del guidatore, i passeggeri percepiscono lo spazio accogliente che li circonda».

La Lybra va intesa anche come una dichiarazione di intenti, un'anticipazione della voglia di ritornare alla forma, alle curve. Un nuovo linguaggio formale che il design Lancia intende evolvere ed esprimere ancor più compiutamente sulla futura berlina di alta gamma, l'erede della K attesa per il 2001. «Sapendo ciò che verrà in futuro, siamo ancora più convinti di quanto abbiamo fatto sinora», conclude Mike Robinson. ...

