

Revival

LANCIA « APPIA II SERIE »

Provaci ancora nonna



COME QUATTORRUOTE NEL 1957

MILANO

PADOVA

BOLOGNA

FIRENZE

ANCONA

L'AQUILA

ROMA

Nel 1957 un' «Appia II serie» percorse senza soste 160.000 km ripetendo cento volte un tracciato lungo le strade statali di mezza Italia. Con lo stesso modello di vettura abbiamo ripercorso chilometro per chilometro il massacrante circuito che fu teatro della prova. A distanza di 37 anni la piccola Lancia si è comportata di nuovo in modo superbo, rivelando un sorprendente spirito giovanile

Nel 1957 si svolse la prima delle grandi prove di durata di *Quattroruote*. Protagonista una Lancia «Appia II serie» che venne sottoposta a un massacrante test di resistenza attraverso mezza Italia: cento volte il percorso Milano-Pescara-L'Aquila-Roma-Firenze-Bologna-Padova-Milano senza soste, con turni di guida continui, ventiquattro ore su ventiquattro, per un totale di oltre 160.000 chilometri. L'idea di fare una simile prova, che mai nessuno in Italia aveva effettuato, era nata da un referendum che il giornale aveva promosso nel dicembre del 1956. I lettori avevano manifestato maggior interesse per le prove più severe, quelle tese a evidenziare nel modo più concreto la robustezza e l'af-

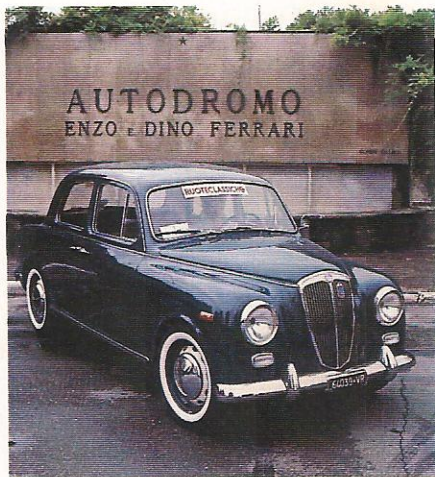
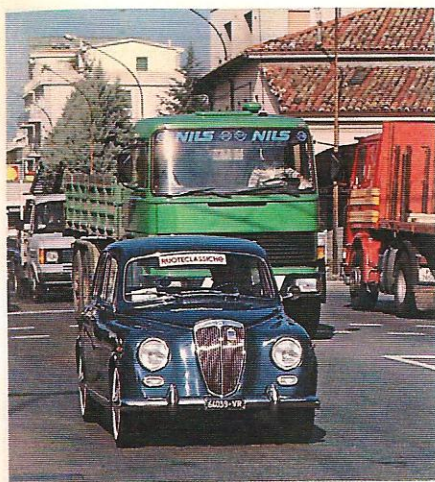


fidabilità delle vetture più diffuse. *Quattro ruote* prese in considerazione i tre modelli italiani più significativi della classe media, l'Alfa Romeo «Giulietta», la Fiat «1100» e la Lancia «Appia». La scelta cadde su quest'ultima perché, a differenza delle concorrenti, dava maggiori garanzie di immutabilità, nell'estetica e nella meccanica, per l'immediato futuro. In soli quattro mesi, tra luglio e ottobre del 1957, la sorprendente «Appietta» percorse esattamente 161.512 km, pari a circa cento volte la Mille Miglia, senza accusare guasti e dimostrando una solidità davvero eccezionale. Sono passati trentasette anni e...guarda caso, uno dei redattori di *Ruoteclassiche* è il fortunato proprietario di una Lancia «Appia II serie», perfettamente originale e con tanto di omologazione ASI. Un bell'esemplare che il nostro collega usa spesso per venire al lavoro. Un po' per invidia un po' per

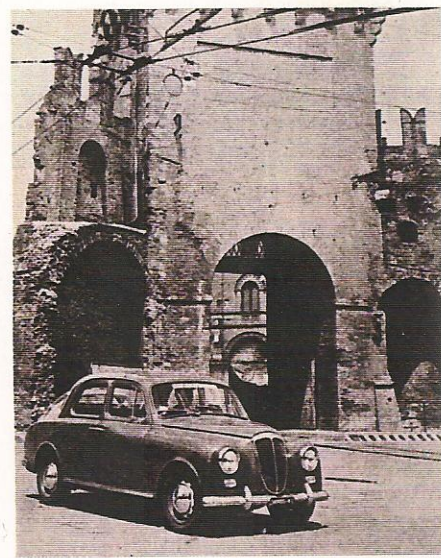


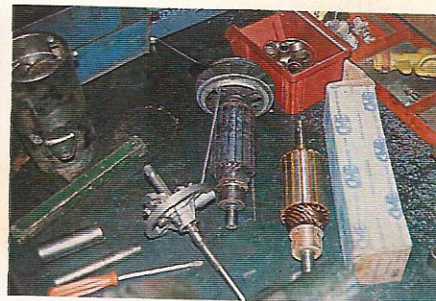
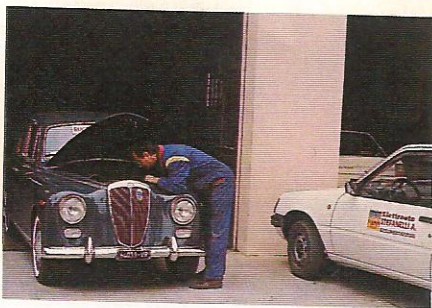
In alto, ore 7,30 del 19 settembre: le due Lancia stanno per lasciare la sede di Ruoteclassiche. Sopra, 1957: l'«Appia» del raid di Quattroruote esce dalla sede del giornale in via Monte di Pietà a Milano. Al centro, nebbia a Piacenza.

contrasti ideologici (in redazione c'è anche qualche alfista) la vettura è stata spesso bersaglio di critiche, piccole beffe e varia ironia. In caso di «aggressione», anche quel giorno in cui il più irriverente di noi legò un mulo in pelo e ossa al paraurti anteriore dell'«Appia», il nostro collega ha sempre opposto con orgoglio le pagine di *Quattro ruote* del 1957. «Nessun'altra macchina è mai stata capace di tanto!». Già, ma questo accadeva tanti anni fa. «...oggi la tua macchina andrebbe arrosto prima ancora di aver fatto la metà di uno dei cento giri!» Dai un giorno dall'altro, il povero lancista si è stufato: «Scommettiamo che riesco a fare almeno un giro del vecchio percorso senza guai?» Scommettiamo. Prima di partire gli abbiamo concesso di sottoporre l'«Appia» alle cure dei meccanici del Centro Prove di *Quattroruote*. I lavori effettuati sono stati davvero pochi e hanno riguardato



In alto da sinistra, la nostra vettura affronta il traffico alle porte di Parma; nel centro della città; ad Anzola Emilia mentre esce dal demolitore Righini e davanti all'autodromo di Imola. Nella foto grande a fianco, il passaggio a Bologna da Porta S. Felice e, qui sotto, nello stesso punto, l'«Appia» di Quattroruote, durante la grande prova di durata tra luglio e ottobre del 1957.

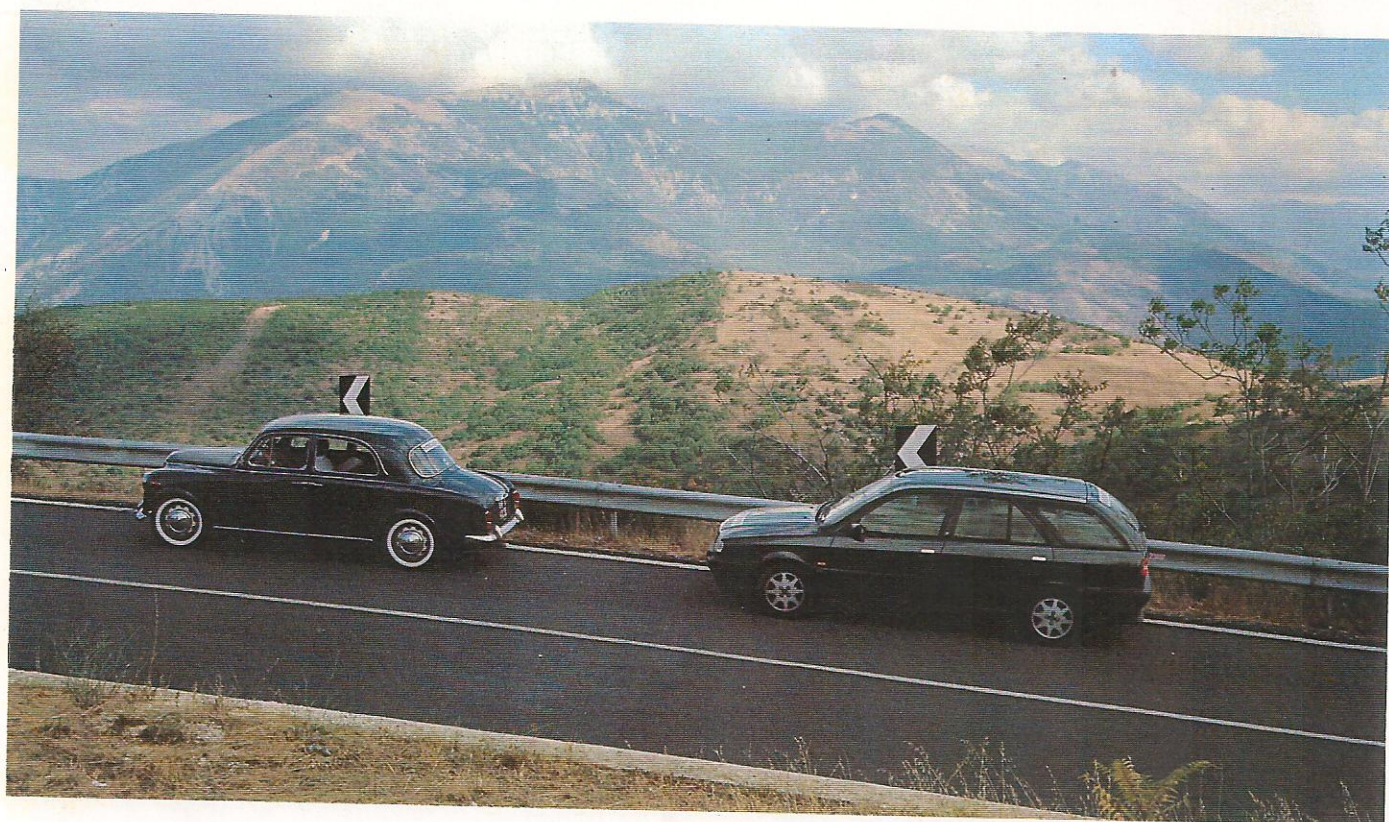




Quando la dinamo dichiara forfait

Prima un rumore metallico, poi la spia rossa sempre accesa: dopo 400 chilometri da Milano, la dinamo della nostra «Appia» ci pianta in asso. Per fortuna, a Porto Recanati, poco dopo Ancona, nell'officina dell'elettrauto Aldo Stefanelli troviamo il ricambio originale dell'epoca, ancora sigillato nella sua confezione. Il guasto è stato provocato dal consumo irregolare della boccola posteriore della dinamo, posta nel coperchio portaspazzole, che, ovalizzandosi, ha costretto l'indotto a lavorare in diagonale rispetto al suo asse. In questo

modo l'indotto, sfregando sulla carcassa esterna, ha provocato un cortocircuito che ne ha causato la bruciatura. L'elettrauto ha dovuto così sostituire, oltre all'indotto, il cuscinetto anteriore, che si era «sballato», e montare una boccola nuova. Gentile e cortese, Aldo Stefanelli ha eseguito il lavoro in un paio d'ore e la fattura è stata di 195.000 lire con Iva, delle quali 107.000 per l'indotto. Il prezzo del ricambio è più che equo, addirittura meno caro rispetto a quelli che si possono acquistare alle mostre scambio.

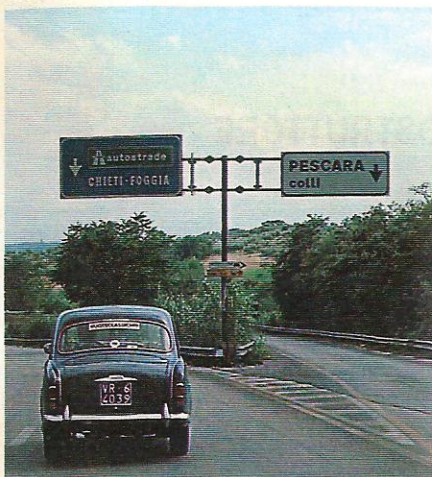


la sostituzione della pompa dei freni e dei cilindretti, la revisione della pompa dell'acqua e una messa a punto generale: nuovo olio Fiat «HPX», nuove candele, nuovo liquido di raffreddamento, nuovo olio dell'impianto frenante.

E, alle 7,30 in punto di lunedì 19 settembre, davanti alla sede del nostro museo, la vecchia «Appia» e una nuovissima Lancia «Dedra» station wagon con funzioni di vettura appoggio (un maligno aveva già previsto un'Alfa «145» ma il direttore si è opposto) erano pronte per la partenza.



Nella foto grande, l'«Appia» e la «Dedra» in marcia sulla ripida salita, percorsa quasi tutta in seconda marcia, che da Popoli porta a L'Aquila. A sinistra, foto ricordo per le protagoniste del raid sulla spiaggia di Marotta, tra Fano e Senigallia.



Seconda tappa: da Pescara (foto sopra) marciamo in direzione di Popoli e da qui proseguiamo per L'Aquila, (sotto). A destra, il centro di Rieti e, nelle due immagini piccole, il traffico sul raccordo anulare di Roma e la riparazione volante al tergicristallo eseguita sulla Statale Aurelia.



Il diario di bordo prevedeva per il primo giorno l'arrivo a Pescara, attraverso tutta la via Emilia fino a Rimini e quindi la Statale Adriatica. Per i primi cento chilometri ci siamo interrogati sulla possibilità di arrivare così lontano nel giro di poche ore e ogni rumorino o scricchiolio della vecchia «Apia» ci ha messo in apprensione. Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna. Fin qui tutto bene, nonostante un traffico intensissimo dominato dai tanti mezzi pesanti che quotidianamente scendono verso Sud. Riusciamo anche a effettuare vari sor-

passi, scalando in terza e premendo a fondo sull'acceleratore, senza tuttavia mai superare il limite consentito di 90 km/h. Ma ecco che verso Rimini le nostre apprensioni si concretizzano: un forte rumore metallico entra nell'abitacolo quando il motore è al minimo. Non volendo credere che già dopo 360 chilometri la nostra avventura possa concludersi, decidiamo di proseguire con cautela. Vicino a Senigallia il rumore scompare e si accende la spia della dinamo. Ci fermiamo dal primo elettrauto che però non ha tempo per risolvere il problema. Prose-

guiamo, forti del fatto che la batteria è carica e ha quindi energia sufficiente per consentire al motore di funzionare ancora per un po'. Alle 19, a Porto Recanati, scorgiamo un'insegna provvidenziale: «Stefanelli elettrauto». Freccia a sinistra, entriamo e spieghiamo il guasto. Subito disponibile, il signor Aldo smonta la dinamo e scopre che l'indotto è fuori uso. Panico. Occorre trovare il ricambio originale. Già, ma dove? «Forse in magazzino ho ancora qualcosa. Sa, sono trent'anni che faccio questo mestiere». Detto fatto, dopo cinque minuti, il

LE RILEVAZIONI

Al termine del viaggio abbiamo sottoposto la nostra «Appia» al responso degli strumenti del Centro Prove di Quattroruote per verificarne le prestazioni. Rispetto ai dati della prova su strada pubblicata nel settembre del 1956, la nostra vettura si è comportata molto bene ottenendo risultati più che soddisfacenti. Per esempio, abbiamo registrato una velocità massima di 128,74 km/h contro i 130,43 km/h di allora, mentre il chilometro da fermo è stato percorso in 44,7 secondi contro i 44 secondi netti conseguiti dall'«Appia» di Quattroruote. Ecco comunque i dati completi.

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 18° C, umidità 65%,
vento da 0 a 0,2 metri/sec.
Peso della vettura durante le rilevazioni
(pilota e assistente a bordo, apparecchiature di prova,
carburante): kg 1045

VELOCITÀ MASSIMA

km/h 128,740 in IV marcia

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo:
sec. 44,70 (vel. d'uscita km/h 107,400)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-40	4,75
0-50	7,12
0-60	9,32
0-70	12,25
0-80	16,84
0-90	20,30
0-100	33,50

RIPRESA

Nel rapporto più alto
1 km con partenza da 70 km/h in IV marcia
sec. 20,550 (vel. d'uscita km/h 100,950)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-80	6,70
70-90	12,15
70-100	19,95
70-110	29,18
70-120	45,12

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
40	10,30
60	20,45
80	39,50
100	62,18
120	87,14

I DATI DEL COSTRUTTORE

Lancia «Appia II Serie»

Motore

4 cilindri a V (10°) - Alesaggio mm 68 - Corsa mm 75 - Cilindrata cm³ 1090 - Rapporto di compressione 7,2:1 - Potenza massima 43,5 CV a 4800 giri/min. - Coppia massima 7,8 kgm a 3000 giri/min. - Valvole in testa inclinate trasversalmente, aste e bilancieri - Due alberi a camme laterali nel basamento (catena) - Lubrificazione forzata - Filtro olio a cartuccia - Capacità circuito 2,5 kg - Un carburatore invertito Solex 32 PBIC - Candele AC 45XL - Impianto elettrico 12V, dinamo 250 W, batteria 30 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito litri 6.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio in blocco col motore a 4 velocità (II, III e IV sincronizzate) + RM) - Rapporti di trasmissione: I) 4,098:1; II) 2,382:1 - III) 1,526:1; IV) 1:1; RM) 5,854:1 - Comando al volante - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,75:1 - Pneumatici 155-15.

Corpo vettura

Berlina 4 porte, 5 posti - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici regolabili - Retrotreno ad assale rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici - Freni idraulici sulle 4 ruote - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante litri 38.

Dimensioni e peso:

Passo mm 2510 - Carreggiata anteriore mm 1178 - Carreggiata posteriore mm 1182 - Lunghezza mm 4010 - Larghezza mm 1420 - Altezza mm 1405 - Altezza minima da terra mm 140 - Peso a vuoto kg 900.

Prestazioni:

Velocità massima km/h 128 - Consumo carburante 8 litri/100 km.

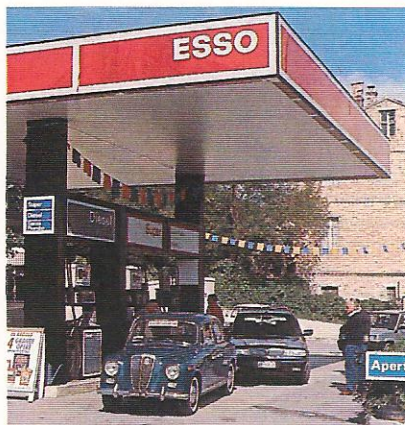




I numeri della prova ieri e oggi

	Quattroruote (1957)	Ruoteclassiche (1994)
Tempo totale lordo	2.805h 25'	33h 50'
Velocità media km/h	57,250	53,527
Tempo totale al netto delle soste	2291h 54'	29h 40'
Velocità media km/h	70,468	61,044
Benzina consumata litri	13.646	139,9
Consumo (km/litro)	11,836	12,944
Olio consumato kg	40,380	0,700
Consumo (kg/1000 km)	0,250	0,386
Km totali	161.512	1.811

L'«Appia» si è confermata una vettura sorprendentemente economica in relazione soprattutto alla cilindrata e al peso. Il consumo medio registrato durante l'intero percorso è stato di quasi 13 chilometri con un litro. Purtroppo la non eccessiva capienza del serbatoio (38 litri) ci ha costretto a fermarci per i rifornimenti ogni 300 km, poco prima cioè che si accendesse la spia della riserva. Anche la «Dedra», per essere una «2000», ha consumato poco, percorrendo più di 12 chilometri con un litro di «verde». Interessante anche il raffronto con il raid del 1957, quando l'«Appia» fece 11,8 chilometri con un litro, alla velocità media di oltre 70 km/h.



Il Duomo di Siena fa da sfondo alla nostra «Appia» nel corso della terza tappa, che da Rieti ci ha portato a Rovigo. Per compiere questo tratto, lungo 637 km, abbiamo impiegato tredici ore complessive, fermandoci in tutto per non più di un'ora e mezza. Questa è stata la frazione più dura dell'intero raid soprattutto per via delle forti piogge cadute tra la Toscana e l'Emilia.

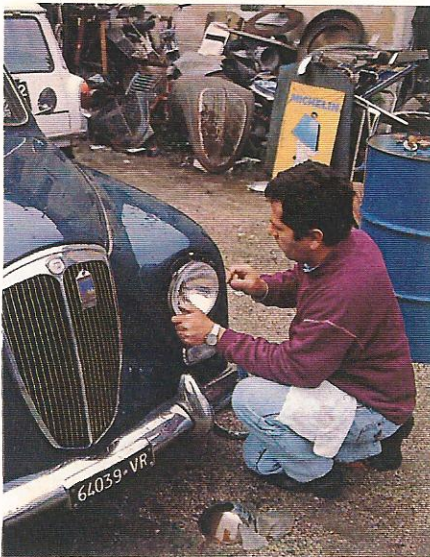
signor Aldo torna con una scatola tra le mani. Sul coperchio c'è scritto: «Indotto dinamo CME per Alfa Romeo Giulietta e Lancia Appia». Siamo senza parole. Al mattino successivo la macchina è pronta e possiamo riprendere il nostro viaggio. Raggiungiamo Pescara dopo un interminabile percorso a ostacoli, costituito da semafori, incroci, camion in manovra: siamo costretti a lunghissime code e siamo quasi sempre fermi, ma la temperatura del motore non sale. Il paesaggio dolce delle Marche e dell'Abruzzo è purtroppo devastato da brutte costruzioni, a volte incomplete, da capannoni industriali e da fabbriche costruiti senza alcun rispetto per l'ambiente. Povera Italia, come sei cambiata dal 1957!



Per fortuna, risalendo l'Appennino ritorna il panorama di un tempo e il traffico si dirada. La salita è ripida e il Gran Sasso è all'orizzonte. La nostra «Appietta» sale piano piano, senza accusare fatica. Ecco L'Aquila e poi Rieti, dove ci fermiamo per la seconda tappa. Alle 6 e 30 del mattino successivo, mercoledì 21 settembre, siamo di nuovo in macchina. Sotto una pioggia torrenziale puntiamo verso la Capitale che aggiriamo grazie al raccordo anulare. Il superlavoro del tergicristallo ci costringe a una sosta per fissare i perni delle spazzole (ognuna andava per conto proprio). Lasciamo l'anulare prendendo la via Aurelia in direzione di Grosseto. Fortunatamente, da qualche anno la vecchia strada è stata allargata ed è ora un nastro di asfalto a quattro corsie che ci consente di alzare un po' la media, in verità fino a questo punto piuttosto bassa, poco più di 45 km/h. La «Dedra» morde il freno alle nostre spalle, forte dei suoi 140 CV e del suo due litri a 16 valvole, ma è costretta a osservare i limiti di velocità. Viaggiamo senza semafori e senza intoppi fino a Siena e poi proseguiamo per Firenze sulla vecchia via Cassia. Il vecchio quattro cilindri Lancia a V stretto di 1090 cm³ continua a girare alla perfezione e siamo ormai convinti che riusciremo a portare a termine l'impresa. Attraversiamo Firenze sotto un autentico diluvio che ci accompagnerà per tutta la salita della Futa e della Raticosa, la strada resa celebre dalla Mille Miglia che corre parallela all'autostrada del Sole. Su questo tormentato percorso apprezziamo il buon



Pioggia, nebbia, vento: ecco come ci ha accolti il Passo della Futa, che collega Firenze con Bologna, teatro delle imprese delle Mille Miglia e passaggio obbligato prima della costruzione dell'Autostrada del Sole. Nella foto accanto, l'«Appia» di Quattroruote nel lontano 1957 in vetta al passo. L'atmosfera è sempre la stessa. Sotto, sosta a Rovigo nell'officina dei fratelli Pellegrini dove abbiamo sostituito un faro, rotto da un sasso lanciato da un camion.



confort delle sospensioni e dell'ampio sedile a panchina, ma al tempo stesso ci rendiamo conto dei limiti dell'impianto di aerazione: tutti i vetri sono appannati, il ventilatore è come se non ci fosse e siamo costretti a guidare spesso con una mano sola per pulire con l'altra almeno il parabrezza (nella «Dedra», invece, grazie al climatizzatore automatico, i cristalli sono perfettamente trasparenti). In discesa mettiamo alla frusta i quattro freni a tamburo, che svolgono il loro compito con efficacia mantenendo la vettura dritta anche in condizioni limite. Ovviamente, usiamo molto il cambio per sfruttare il freno motore e per non affaticare l'impianto: un problema che non esiste sulla «Dedra», che dispone di quattro dischi e di ABS. A Ferrara non piove quasi più e proseguiamo per Rovigo, dove arriviamo all'ora di cena. Siamo al volante da 13 ore e desideriamo solo un letto per riposare. Po-



Nella foto in alto, l'«Appia» entra a Verona per la stessa strada da cui transitò nel 1957 la vettura di Quattroruote (nella foto in bianco e nero). Sopra, rientro a Rozzano: ore 17 del 21 settembre.



chi chilometri prima di arrivare a destinazione avvertiamo un colpo e, contemporaneamente, il faro sinistro si spegne. Un sasso sollevato da un camion ha rotto il cristallo e la lampadina. Il mattino dopo, alle 8,30, siamo dai fratelli Pellegrini, i più forniti ricambisti di pezzi per auto d'epoca in Italia. Come da un cappello magico, Mario e Claudio tirano fuori dall'immenso magazzino un gruppo ottico nuovo di fabbrica, che viene montato all'istante. Grazie e via verso Padova e Vicenza e da qui verso Verona, Brescia e Milano. Varchiamo il cancello della nostra casa editrice alle 17. Quasi non ci crediamo e, dopo l'abbraccio dei colleghi, mettiamo mano alla calcolatrice: 1811 chilometri in 29 ore e 40 minuti al netto delle soste, media complessiva 61,044 km/h; benzina consumata 139,9 litri, pari a quasi 13 km con un litro. Brava «Appia», la scommessa è vinta! □