

LA LANCIA APPIA  
VENNE PRESENTATA  
PER LA PRIMA VOLTA  
AL SALONE DI  
TORINO NEL 1953.  
"SORELLA MINORE"  
DELL'AURELIA, FU  
CHIAMATA A  
SOSTITUIRE  
LA "VECCHIA" ARDEA.  
LA PRIMA SERIE  
VENNE PRODOTTA  
FINO AL 1956.

di ALBERTO FORNAI  
e SERGIO PUTTINI



# "MEDIA", ROBUSTA,

*In queste pagine,  
tre viste della  
Lancia Appia  
prima serie.  
Questa vettura  
montava un  
nuovo motore  
quattro cilindri  
a V di 1089 cm<sup>3</sup>  
particolarmente  
elastico. La  
carrozzeria era a  
scocca portante  
con le quattro  
porte incernierate  
"ad armadio"  
senza montante  
centrale. Fino al  
telaio n. 4758 i  
paraurti erano  
realizzati  
interamente in  
alluminio. In  
seguito, poiché  
facilmente si  
ammaccavano,  
vennero rivestiti  
da una sottile  
striscia di gomma  
(come sul modello  
qui presentato).*





venne la "sorella minore" del modello più prestigioso. A differenza dell'Ardea, la quale sia meccanicamente che esteticamente si collegava all'Aprilia, l'Appia si rifaceva all'Aurelia solo esteticamente per le sue forme molto arrotondate e per la caratteristica calandra a scudo, tipica della produzione della Casa torinese. Dal punto di vista della meccanica, invece, le differenze erano sensibili. Al motore dell'Aurelia a 6 cilindri a V di 60° di 1754 cm<sup>3</sup> con gruppo cambio e frizione posto sul retrotreno, era stato preferito sull'Appia, progettata da Vittorio Jano, un 4 cilindri a V di 10°14' di 1089 cm<sup>3</sup> con cambio e frizione posti in uscita. Questo propulsore compatto e leggero costituiva un piccolo capolavoro di meccanica: era realizzato in alluminio e pesava solo 93 kg. Fedele all'impostazione dei quattro cilindri a V con un'angolazione strettissima, il "cuore" dell'Appia poteva anche sembrare un aggiornamento del vecchio motore Ardea. E, in effetti, alcuni tentativi di aumentare la cilindrata di quest'ultimo furono fatti; ma poi in casa Lancia si decise di studiare un propulsore completamente nuovo. A differenza del motore Ardea, il cui V aveva un'apertura di 17°40', quello dell'Appia aveva, come già detto, un'apertura di 10°14' con albero motore su due soli supporti di banco (uno in meno dell'Ardea) e una distribuzione brevettata di nuovo tipo che consentiva l'ado-

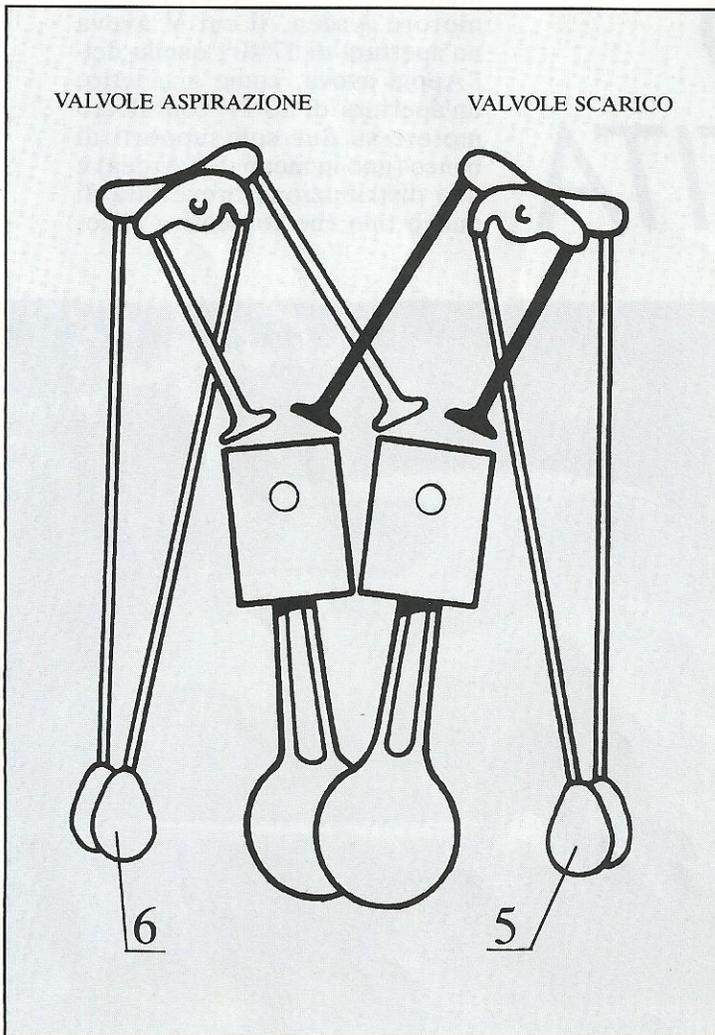
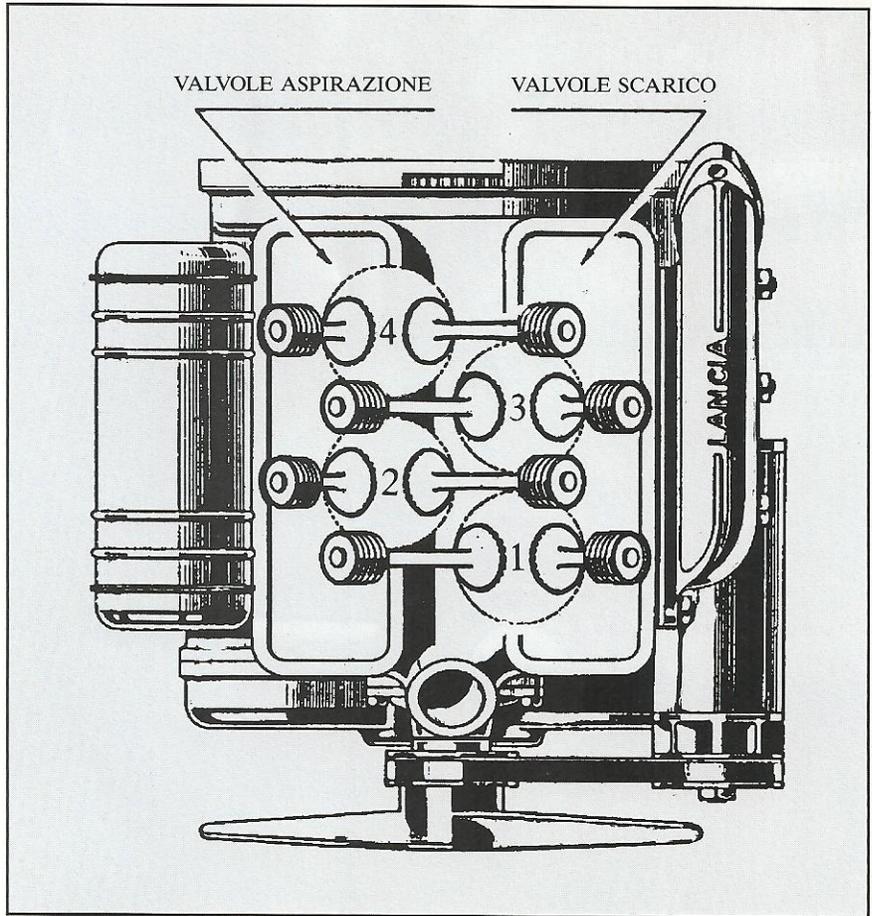
# DI PANNINO VESTITA

**N**ella primavera del 1953, al Salone di Torino, la Lancia presentò una nuova berlina di classe media con carrozzeria a scocca portante e a quattro porte senza montante centrale, battezzata "Appia". In seguito, a questo nome venne aggiunta la definizione "prima serie" per distinguerla dalla "seconda serie", uscita nel 1956, e dalla "terza serie", presentata nel 1959. Questa nuova utilitaria di lusso, che sembrava una "Aurelia" di dimensioni ridotte, costituì nel suo settore, al pari della Fiat "Nuova 1100", una delle più interessanti novità di quegli anni e inoltre concluse felicemente il processo di rinnovamento dei modelli Lancia d'anteguerra rimasti ancora in produzione. Come alcuni anni prima l'Aurelia aveva sostituito l'Aprilia, così la piccola Appia prese il posto della gloriosa "Ardea" del 1939 e come questa di-



zione di camere di scoppio emisferiche. La distribuzione era comandata da due alberi a camme posti ai lati del basamento motore e mossi da una catena con tendicatena idraulico funzionante con la pressione dell'olio motore. Questa finezza meccanica presentava però il pericolo di mandare fuori fase la distribuzione, se per caso si spingeva all'indietro l'auto a motore spento e con una marcia avanti innestata, in quanto il tendicatena, mancando di pressione, non era più in grado di tendere in maniera corretta la catena.

La testa si presentava con due coperchi punterie: quello di destra copriva le quattro valvole di aspirazione mentre quello di sinistra le quattro di scarico. Tra i due coperchi punterie erano poi poste le quattro candele, letteralmente "affogate" nella testata, le quali necessitavano ciascuna di una pipetta avvitata per il collegamento ai cavi; inoltre, sempre tra i due



*Qui accanto, lo schema di distribuzione del motore dell'Appia. Le valvole erano comandate da due alberi a camme (5 e 6) posti ai lati del basamento motore. In alto, uno spaccato ancora del motore dell'Appia. Si noti che per la loro disposizione le valvole interne avevano steli più lunghi di quelle esterne.*

*Nella pagina seguente, in alto, l'Appia completamente aperta; in basso, la berlina media di Lancia vista posteriormente.*

coperchi trovavano posto il bocchettone per l'introduzione dell'olio e l'astina per il controllo del livello.

Battista Falchetto, a quell'epoca responsabile delle prove e della messa a punto dei prototipi, ricorda che «il motore dell'Appia, pur non essendo concettualmente semplice, già nella "prima serie" andava come un orologio svizzero ed era capace di macinare migliaia di chilometri senza fastidi.»

«PICCOLA MERAVIGLIA»

«Il motore — continua Falchetto — rivelava lo "stile" Lancia nella sua briosa nervosità, persino un po' cruda dato il notevole rapporto di compressione, se si impiegava benzina normale. Con la "super" invece anche nelle riprese forzate su rapporto di trasmissione allungato era una piccola meraviglia. Esprimeva cioè il massimo di sé quando entravano in gioco il rapporto peso-potenza e il modulo di elasticità del motore, ovvero la sensibile gibbosità della curva di potenza ai medi regimi, che nell'Appia raggiungeva il valore di 21,5 chilogrammi per cavallo.»

Il motore girava e tirava silenziosamente e con generosità, senza vibrazioni, caratteristica questa del buon ceppo nativo; poteva es-



sere impiegato "all'italiana", facendolo cantare con un frequente e appropriato uso del cambio (disposti però, sportivamente, ad accettare una certa rumorosità agli alti regimi) oppure da buon mulletto, "alla forestiera", dimenticando addirittura di avere il cambio. Quest'ultimo era ottimamente sincronizzato (eccettuata la prima), mentre la frizione risultava alquanto dura all'azionamento.

La sospensione anteriore era ancora del tipo a ruote indipendenti, con supporti telescopici racchiudenti molle cilindriche e ammortizzatori idraulici; questo dispositivo nelle sue strutture fondamentali di massima era ancora quello con il quale trent'anni prima la "Lambda" aveva aperto una nuova era nella tecnica automobilistica. Naturalmente l'evoluzione nei dettagli per quanto riguardava le caratteristiche di comfort, di tenuta di strada e di guida da allora era stata incessante, modello dopo modello, e l'Appia registrava un ulteriore passo in avanti. Il famoso tremito sul volante, che sulla Lambda e sull'"Augusta" pareva insopprimibile, ora si manifestava solo talvolta in frenata tra i 70 e i 90 km/h. Lo sterzo era alquanto duro nelle manovre da fermo, ma diretto;

infatti da tutto a destra a tutto a sinistra il volante compiva solo tre giri e un quarto. Buona la tenuta di strada in rettilineo, mentre in curva la vettura presentava una contenuta tendenza sottosterzante. L'Appia raggiungeva una velocità massima di 123,425 km/h, superiore ai 120 km/h dichiarati dalla Casa, con un consumo a norme CUNA di 8 l ogni 100 km.

La carrozzeria, come quella del-

l'Aurelia, era portante e ciò aveva permesso di adottare per le quattro porte la caratteristica apertura "ad armadio", con maniglie al centro, assenza di montante centrale e cerniere ai lati. Per contenere i pesi, le porte, così come i parafranghi posteriori, almeno sino al telaio n.4758, vennero realizzate in alluminio. L'uso dell'alluminio nei primi esemplari era stato esteso anche ai paraurti;



questi però non resistevano ai piccoli urti e facilmente si riempivano di ammaccature. Dopo alcune lamentele da parte dei clienti, la Casa pose rimedio all'inconveniente proteggendoli con una sottile striscia di gomma.

Negli anni Cinquanta la guida a destra in Italia era una peculiarità della Lancia e tale sarà anche la scelta per la maggioranza dei 20.025 acquirenti dell'Appia.

#### INTERNI ELEGANTI

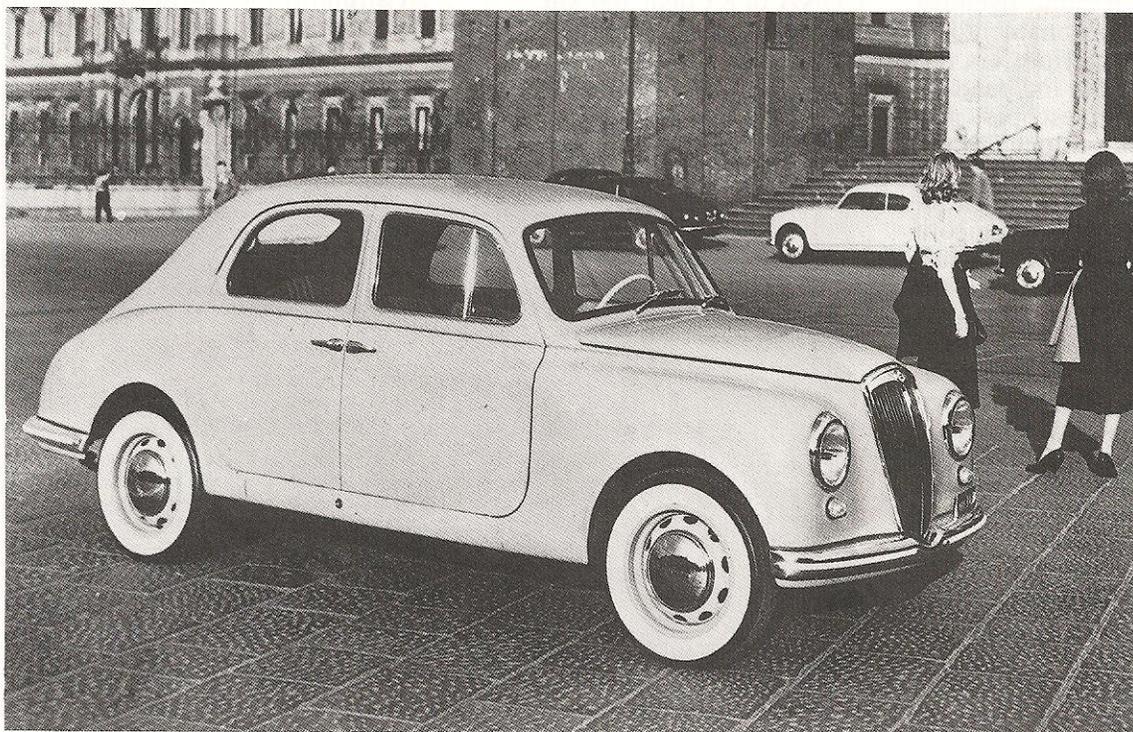
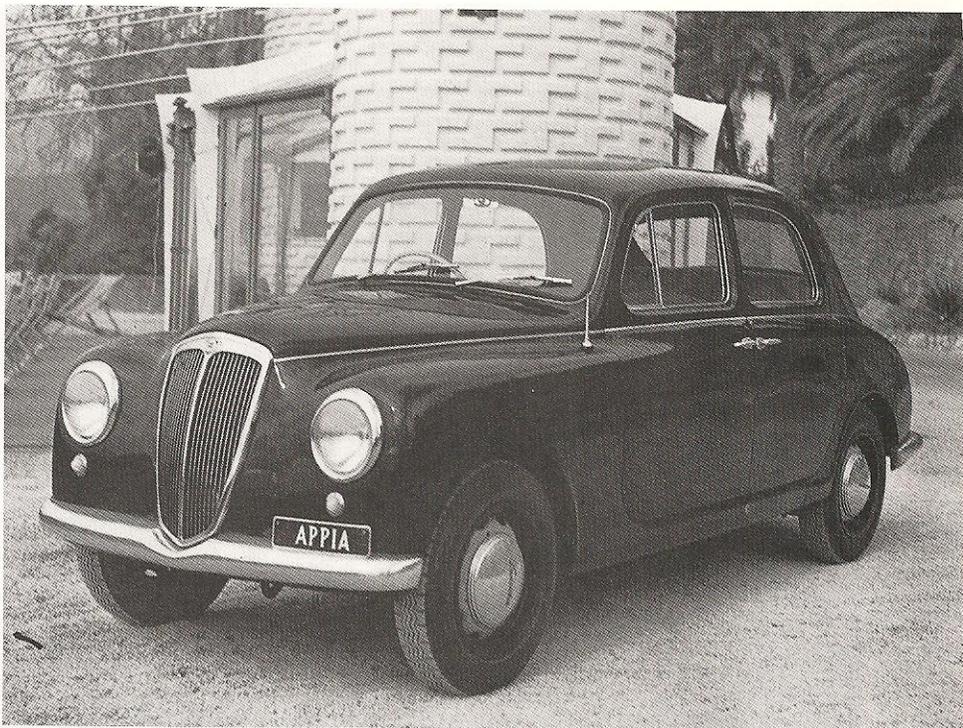
Altra caratteristica della vettura erano i sedili anteriori separati con il cambio al volante, omaggio, quest'ultimo, a una moda americana del tempo, la quale però "dettava" anche sedile a panchina unica e possibilità di stare in tre davanti, grazie alle dimensioni delle auto *made in USA*, cosa invece non possibile per i 1420 mm di larghezza dell'Appia. La posizione delle marce era come quella dell'Aurelia; per inserire prima e seconda marcia si doveva pertanto spingere la leva del cambio verso il cruscotto, mentre per terza, quarta e retromarcia bisognava tirare la leva verso se stessi. Posizioni quindi invertite rispetto alle altre vetture e anche rispetto alla concorrente diretta, la più economica Fiat 1100.

L'interno, realizzato con il famoso panno Lancia, grigio o marron-

cino, conferiva alla vettura un tocco di distinzione e signorilità; il riscaldamento dell'abitacolo era a circolazione d'aria forzata e preriscaldato con gruppo riscaldatore di tipo a radiatore d'acqua calda con ventilatore elettrico posto sotto il cruscotto; la presa dell'acqua era posta all'uscita del motore con rubinetto di chiusura. L'impianto nel complesso assicurava un adeguato confort nella stagione invernale.

Il bocchettone di rifornimento del carburante era situato nel baule, ricavato in un vano che assicura-

va l'aspirazione di eventuali gas. L'Appia nel 1953 costava 1 milione e 328 mila lire, corrispondenti agli attuali 17-18 milioni di una "Delta", che su questa cifra incontra almeno una ventina di concorrenti tra vetture italiane e straniere. Trentacinque anni fa, invece, sul nostro mercato la concorrenza straniera era praticamente inesistente e quella italiana si era limitata in un primo tempo alla Fiat 1100, che costava 975 mila lire, a cui più tardi (1955) si era aggiunta l'Alfa Romeo "Giulietta" berlina, il cui costo era di 1 milio-



*In alto, l'Appia così come apparve al momento della sua presentazione nel 1953. Ancora l'Appia dopo l'aggiunta dei profili in gomma sui paraurti.*



ne e 330 mila lire. La gamma di colori disponibili per l'Appia era la seguente: nero, amaranto, beige, blu scuro, blu pastello, verde scuro, verde pastello, grigio chiaro, grigio medio e grigio scuro.

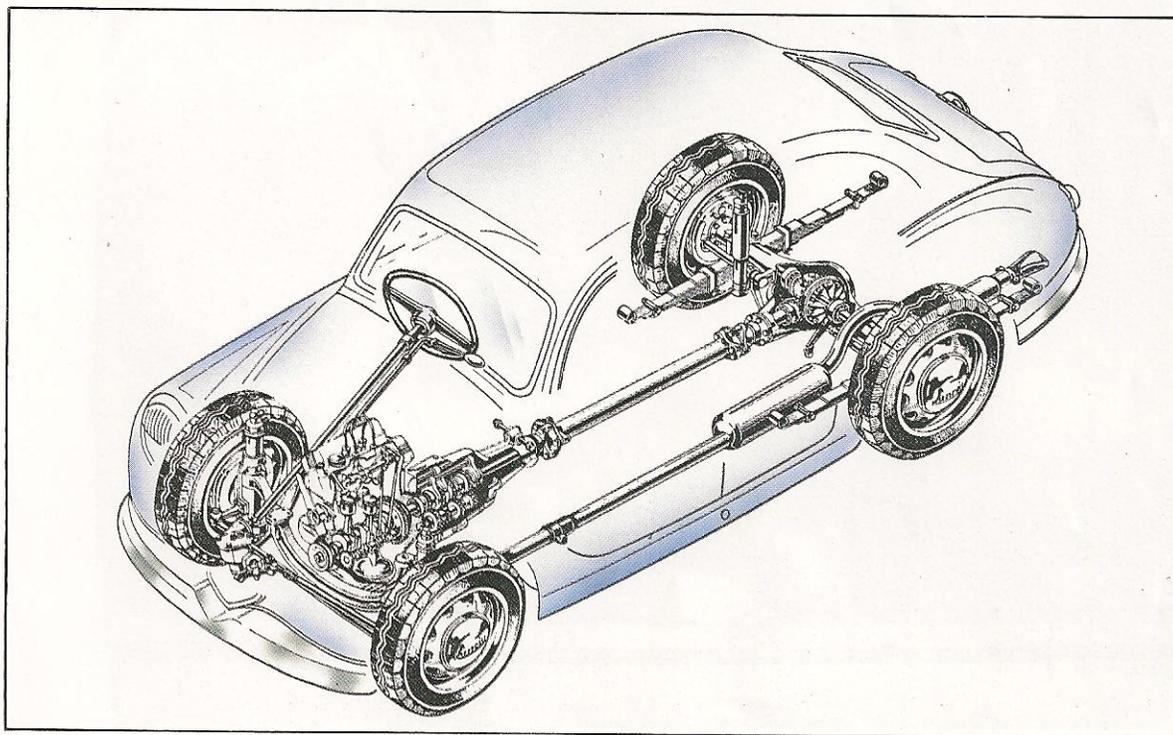
La piccola Lancia, come del resto la Fiat 1100 e l'Alfa Romeo Giulietta, fu il secondo frutto del rinnovamento produttivo dell'industria automobilistica nazionale e, come le sue più vicine concorrenti, si ispirava esteticamente a un modello di classe superiore. Fu questo un tipico elemento della nascita del nuovo stile italiano.

## L'APPIA OGGI

**D**elle 20.025 Appia prima serie prodotte dalla Lancia, quante attualmente saranno in mano ai collezionisti? Forse un buon numero. Quante usate regolarmente ogni giorno? Pochissime. E quante ancora dai demolitori e recuperabili? Poche.

In questi ultimi anni ai vari raduni, mercatini e simili tenuti in Ita-

lia ne ho contate almeno una trentina per cui, facendo un calcolo del tutto personale, mi piace pensare che in tutto il mondo ce ne siano almeno un migliaio. Calcolo troppo ottimistico? Chissà! Le quotazioni attuali delle auto d'epoca valutano un'Appia prima serie dalle 800 mila lire per un esemplare da restaurare, ai 3 mi-



*In alto, il baule, oltre alla ruota di scorta, ospitava anche il bocchettone per il rifornimento di carburante. Qui accanto, la "trasparenza" mette in risalto la struttura meccanica dell'Appia. Da notare le sospensioni anteriori con supporti telescopici derivate da quelle della Lambda.*

lioni di lire per un esemplare in ottime condizioni; però a queste cifre se ne vedono raramente in vendita.

— OCCHIO ALLE CONDIZIONI —

Se vi viene voglia di comperare un'Appia, cercate di trovarla in condizioni tali che siano necessari pochi interventi. Altrimenti: due o tre milioni per rifare motore, frizione e meccanica varia; due milioni di verniciatura; un milione per gli interni; quattro gomme nuove, magari con la fascia bianca; qualche pezzo di ricambio di scorta; più l'acquisto del "rottame", e si arriva facilmente a cifre non preventivate.

A parte queste considerazioni, che non vogliono peraltro scoraggiare nessuno, l'Appia è una buona vettura, affidabile e che si può ancora usare nel traffico intenso di tutti i giorni.

È sufficiente ricordarsi di control-

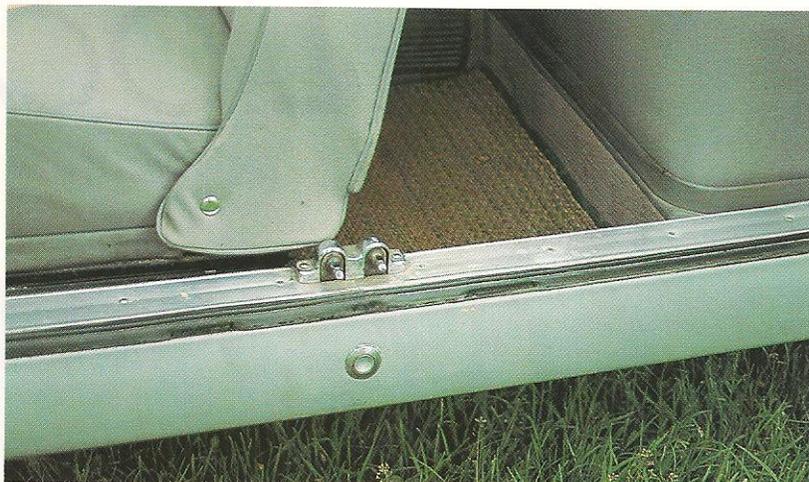




lare acqua e olio quotidianamente e ogni tanto di tirare i due pomellini collocati nella scatola accanto al motore, i quali ripristinano la circolazione dell'olio nella sospensione anteriore. I ricambi per la parte meccanica dell'Appia "prima serie" ed eventuali "pezzi" di carrozzeria (come fanali, indicatori di direzione e paraurti) sono ancora facilmente reperibili nei vari mercatini e anche il famoso panno Lancia, di cui i tappezzieri per auto hanno prudentemente fatto abbondanti scorte, non è difficile da trovare.

A.F.

*In questa pagina e in quella precedente, in evidenza la cura applicata da casa Lancia agli interni e ai particolari che distinguevano l'Appia. I sedili e la tappezzeria naturalmente sono realizzati nel famoso panno Lancia.*



## CARATTERISTICHE TECNICHE

**LANCIA APPIA "PRIMA SERIE" (1953/56)**

*Motore:* anteriore, 4 cilindri a V di 10°14', raffreddato ad acqua.

*Alesaggio e corsa:* 68x75 mm.

*Cilindrata:* 1089 cm<sup>3</sup>.

*Rapporto di compressione:* 7,4:1.

*Potenza:* 38 CV a 4800 giri/min.

*Distribuzione:* due alberi nel basamento comandati a catena con tenditore idraulico brevettato.

*Alimentazione:* carburatore Solex invertito tipo 32/30 BI.

*Trazione:* posteriore.

*Frizione:* monodisco a secco.

*Cambio:* in blocco con il motore, 4 marce e RM.

*Trasmissione:* ad albero cardanico.

*Sospensioni anteriori:* a ruote indipendenti con scorrimento verticale, brevettate.

*Sospensioni posteriori:* balestre semiellittiche asimmetriche e ammortizzatori idraulici telescopici.

*Sterzo:* a settore elicoidale e vite senza fine.

*Freni:* a tamburo sulle quattro ruote, comando idraulico. Freno a mano sulle ruote posteriori, comando meccanico.

*Pneumatici:* 155 x 15.

*Passo:* 2480 mm.

*Carreggiate:* ant. 1178 mm; post. 1182 mm.

*Peso:* 820 kg.

*Velocità massima:* 120 km/h.

*Consumo:* 8 l/100 km.