

*Primi passi*

LANCIA «APPIA»

# Serie sorelle

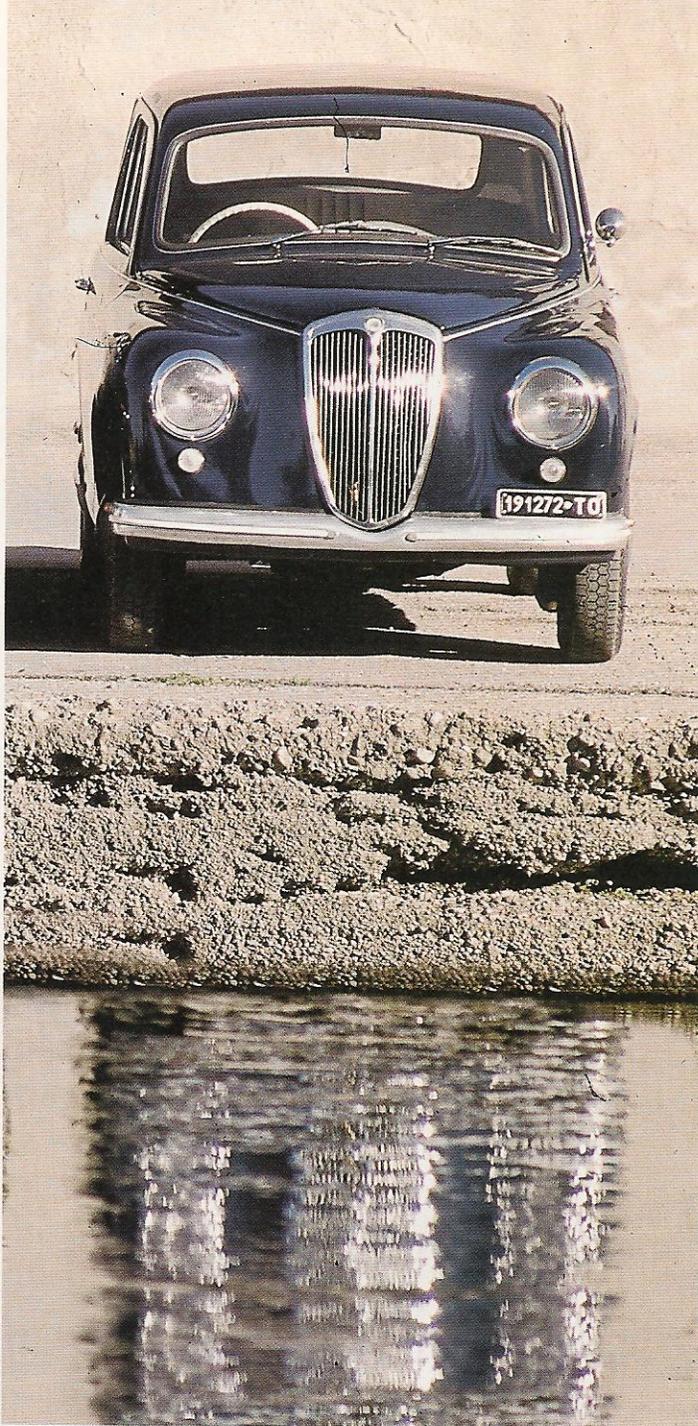
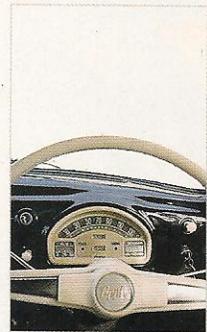
di Carlo Di Giusto





*Prima, seconda e terza serie: tutte e tre piccole nelle dimensioni e nella cilindrata, ma grandi, come le grandi Lancia, per classe ed eleganza. Oggi, a un prezzo che non supera i dieci milioni, si possono comperare i più tradizionali contenuti estetici e meccanici della prestigiosa Casa torinese. Senza il timore di sfigurare anche al raduno più esclusivo*

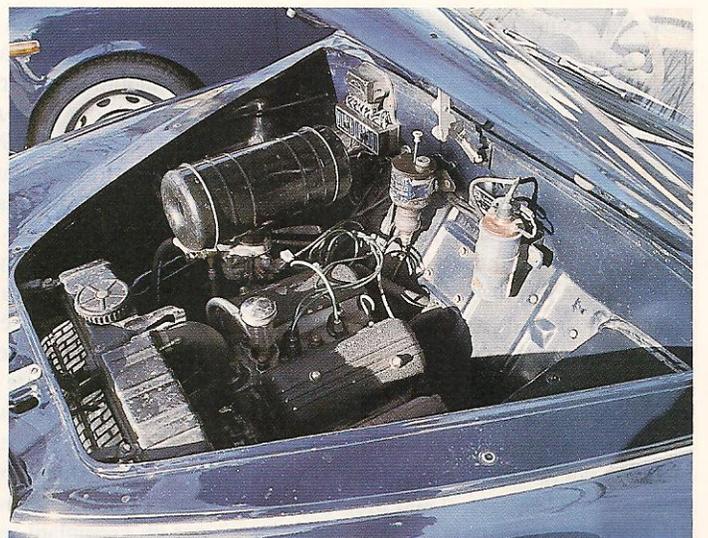
# PRIMA SERIE



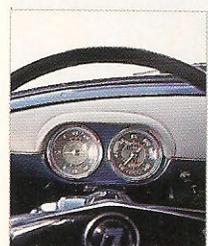
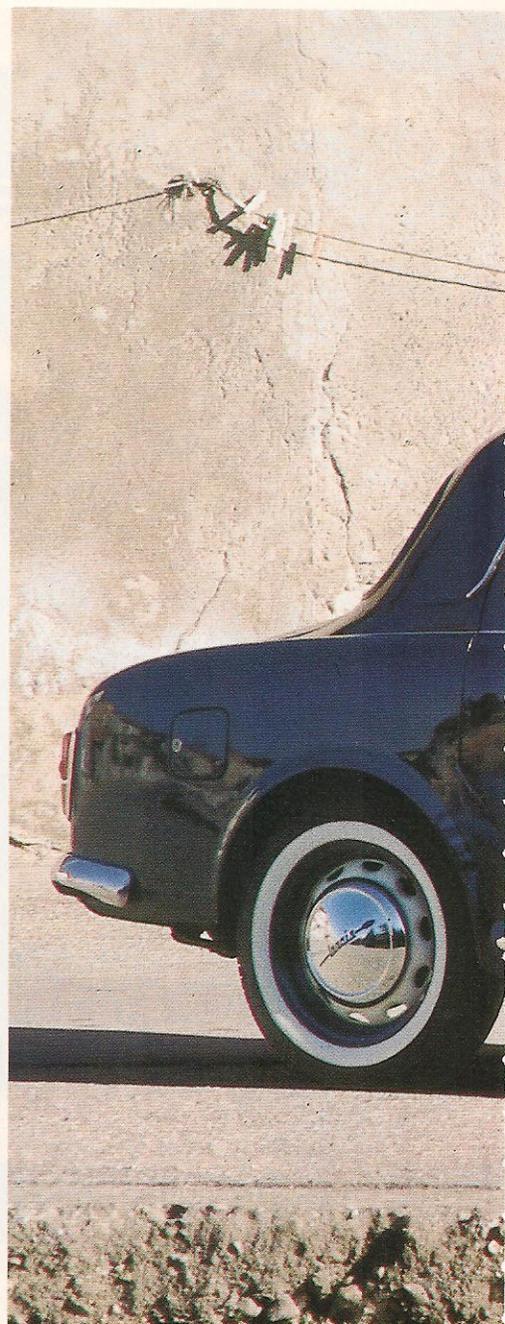
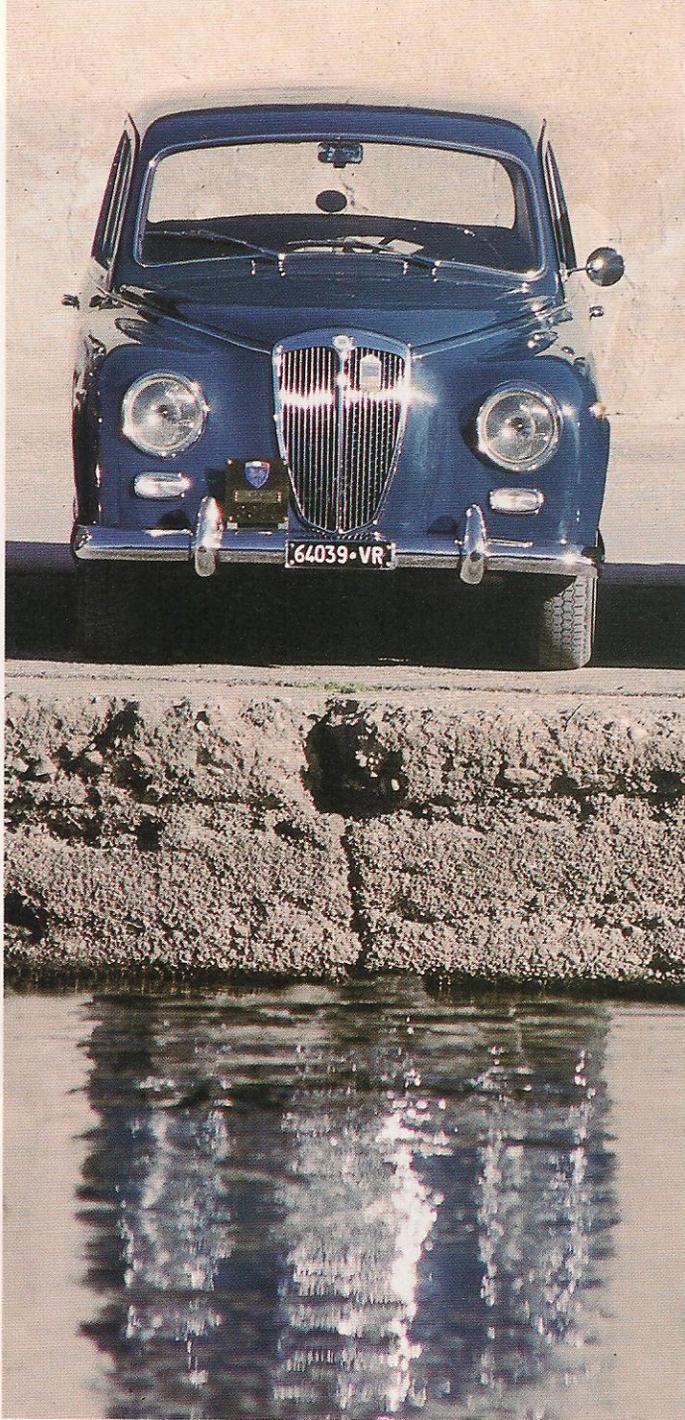
**E**leganza e raffinatezza. Alla Lancia hanno sempre fatto riferimento a questi due concetti ogniqualvolta si trattava di concepire un nuovo modello. È stato così anche per l'«Appia»: elegante nella linea e negli interni, raffinata nella meccanica. L'«Appia», gradino di accesso alla prestigiosa produzione della Casa di via Monginevro, oggi mostra di avere le carte in regola per essere considerata un'automobile da collezione. E acquistarne una adesso è il passo giusto per entrare di diritto nell'affascinante universo delle Lancia d'epoca. Sì, perché le tre serie prodotte tra il 1953 e il 1963 soddisfano i più svariati gusti, perfino, come vedremo, quelli degli appassionati più sportivi.

La prima serie, costruita dal 1953 al 1955 in poco più di ventimila esemplari (precisamente 10.257 con la guida a destra e 9.768 con la guida a sinistra), è quella, per intenderci, che assomiglia in piccolo all'«Aurelia». La valutazione espressa nelle nostre quotazioni è di otto milioni per un esemplare in buone condizioni. Naturalmente, se la macchina in questione è particolarmente ben restaurata o, meglio ancora, conservata, il prezzo può salire di conseguenza, fino a un massimo del 20 o 25 per cento. Non è il prezzo, tuttavia, a rappresentare un problema per chi cerca un'«Appia» prima serie. La vera difficoltà sta nel trovarla. Chi ha deciso di acquistare questa vettura spesso non ha scelta: o rassegnarsi a una lunga ricerca, armandosi di

*L'«Appia» prima serie è stata l'unica delle tre versioni a uscire dalla fabbrica con la guida a destra di serie (quella a sinistra a richiesta). Era equipaggiata con un quattro cilindri a V con una delle più strette angolazioni della storia dell'automobile: 10° 14'. La cilindrata di 1089 cm<sup>3</sup> permetteva di sviluppare 38 CV. Tra le caratteristiche della vettura, i paraurti d'alluminio, molto delicati, oggi piuttosto difficili da reperire sul mercato dei ricambi.*



# SECONDA SERIE



pazienza e confidando su un pizzico di fortuna, oppure comperare un esemplare da ripristinare e sobbarcarsi l'onere del restauro che, nella maggior parte dei casi, per costi supera il valore intrinseco dell'auto stessa. Del resto, chi possiede una Lancia «Appia» prima serie davvero in ordine difficilmente è disposto a sbarazzarsene. Chi sceglie questa autovettura è in genere un collezionista Lancia di lunga data, che spesso ha investito molto per il restauro e che ha tutte le intenzioni di tenerla. La rarità di questo modello, infatti, ha trasformato quella che era la Lancia più economica in un vero pezzo da collezione, destinato, quindi, a chi la Lancia ce l'ha nel cuore. E come se non bastasse, il suo motore particolarmente delicato richiede, per garantire

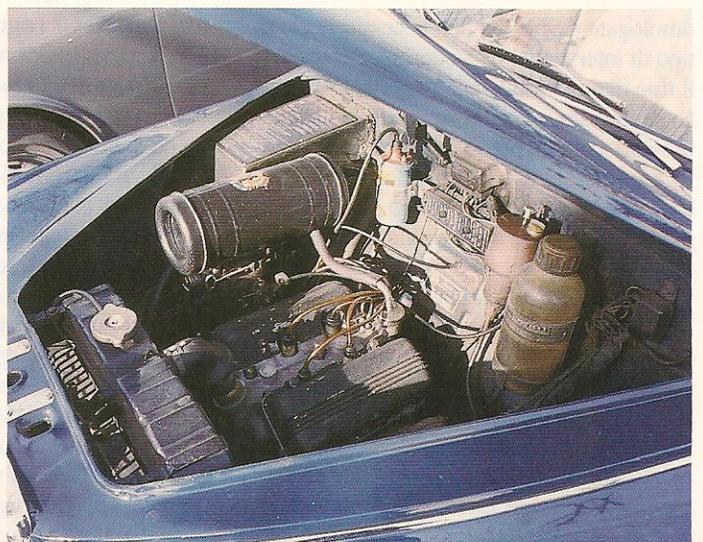
sempre la massima efficienza, una manutenzione scrupolosa e sistematica. Il che, inevitabilmente, si traduce in spese elevate. Meglio allora puntare sull'«Appia» seconda serie, nata nel 1956 e costruita in 3.180 esemplari con la guida a destra e 19.670 con la più convenzionale guida a sinistra. Per molti l'«Appia» seconda serie è quella più riuscita esteticamente. Ecco perché, nonostante non sia una vettura difficile da trovare sul mercato, è caratterizzata da una quotazione del tutto simile a quella della versione precedente e, talvolta, anche superiore. *Ruoteclassiche* ritiene che il prezzo giusto da pagare per un'«Appia» seconda serie sia quantificabile intorno ai nove milioni di lire. È questa la cifra da sborsare per un esemplare veramente in ordine, già

**L'«Appia» berlina seconda serie è ritenuta dai lancisti «doc» quella meglio riuscita esteticamente.**

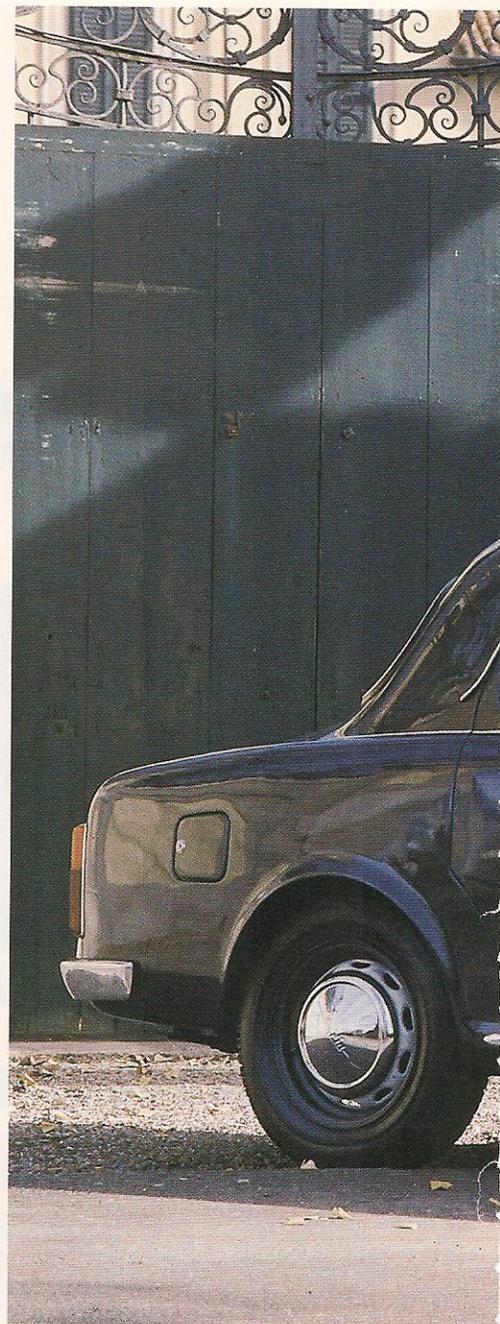
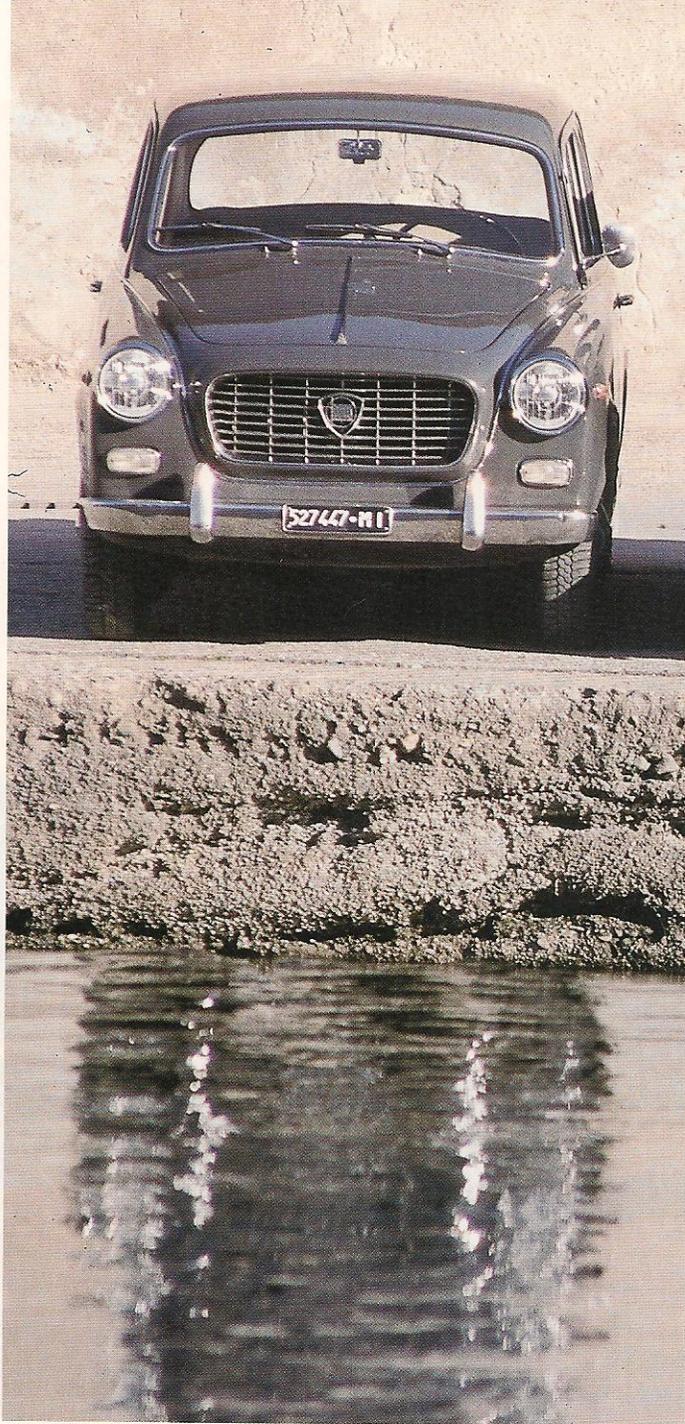
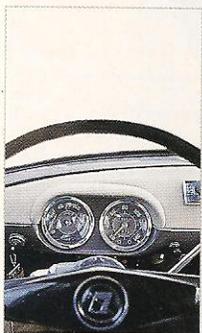
**Rispetto alla precedente, aveva un passo leggermente superiore (2510 mm contro 2480 mm) e diverse modifiche meccaniche che rappresentarono**

**il primo lavoro in casa Lancia svolto dal nuovo direttore tecnico della Casa, Antonio Fessia.**

**La potenza del motore è di 43,5 CV.**



# TERZA SERIE

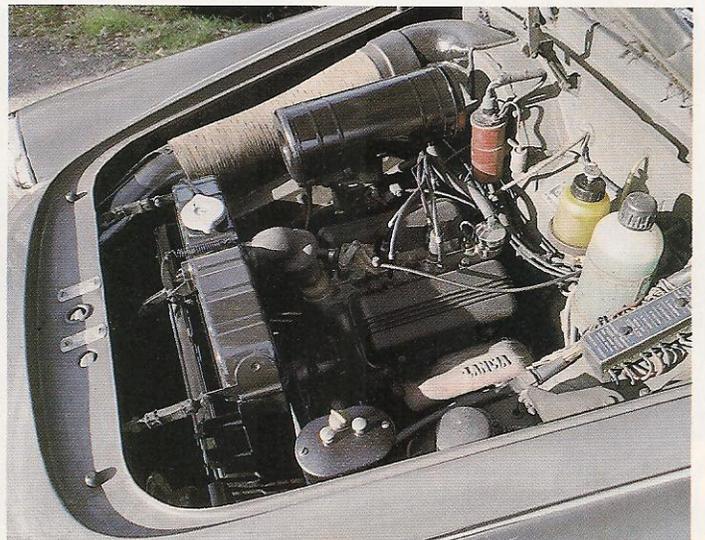


omologato ASI e che non necessiti di alcun tipo di intervento per renderlo «perfetto». È il tipo di automobile adatto per chi ha deciso di iniziare una collezione di livello medio-alto, per chi, pur disponendone, è attento a come spende il proprio denaro. La Lancia «Appia» seconda serie è un classico nel senso più vero del termine e, come tale, non subisce gli alterni destini delle automobili «di moda». E, particolare non trascurabile per chi prova piacere a utilizzare anche saltuariamente la propria vettura storica, su strada va decisamente meglio, come sottolineato da *Quattroruote* nella prova pubblicata nel settembre del 1956.

Esiste, infine, un'altra opportunità per entrare nell'universo Lancia: l'ultima versione dell'«Appia», la terza serie, è quella che

offre gli stessi contenuti tecnici della seconda serie, ulteriormente migliorati, ma a un prezzo decisamente più conveniente. Bastano appena cinque milioni, lira più lira meno, e ci si mette al volante di un autentico pezzo di storia. Il motivo di una quotazione così bassa? Soltanto perché una più moderna mascherina orizzontale, in stile «Flaminia», ha preso il posto della tradizionale calandra verticale. Perciò è stata snobbata dai collezionisti, abbandonata in polverosi garage o, peggio, lasciata al suo destino all'aperto. Vero che l'ammodernamento della linea ha tolto alla terza serie il fascino delle Lancia d'annata, ma è altrettanto vero che una volta seduti al posto di guida si apprezza ugualmente la morbidezza del panno Lancia, la silenziosità del

***Nonostante sia poco considerata dagli estimatori della marca e dai collezionisti, l'«Appia» terza serie non ha nulla da invidiare alle sorelle che l'hanno preceduta. Dotata di un nuovo impianto frenante a comando idraulico e con circuito sdoppiato, superava i 130 all'ora e aveva una buona penetrazione aerodinamica proprio in virtù della nuova mascherina. Su questo modello la potenza era passata a 48 CV.***



## Penalizzata dal peso, ma sempre divertente

L'elegante Lancia «Appia» berlina, con tutti i suoi profili cromati e i raffinati interni in pregiato panno di lana, non ha certamente l'aria di un'automobile da competizione. Per correre era più adatta la più leggera versione di Zagato, ancora oggi regina della propria categoria. Il suo motore a quattro cilindri a V stretto, inoltre, opportunamente preparato, era stato scelto, oltre che da Facetti, Raf, Volpini e Raineri, anche da Angelo Dagrada per la sua monoposto di Formula Junior che vinse, a Monza nel 1960, la Coppa Fisa e il Trofeo Vigorelli nelle mani dell'astro nascente Giancarlo Baghetti. Non tutti, però la pensano così. Franco e Laura Bettelini, entrambi piloti del CAMS Rovigo, hanno preparato già qualche anno fa un'«Appia» terza serie del 1959 per disputare le gare di velocità in salita e i rally per auto storiche. La classe di appartenenza, Turismo da competizione fino a 1150 cm<sup>3</sup> del 2° Raggruppamento (1958-61), ha visto la piccola Lancia correre contro automobili decisamente più veloci e soprattutto leggere. Ciononostante, Franco Bettelini (nella foto), ha comunque ottenuto la vittoria di classe nel Trofeo Csai della montagna del 1994. Ma ci sono segreti per far andar forte un'«Appia»? «Nessun segreto - ci confida Laura Bettelini, che proprio al volante di questa vettura ha debuttato nel mondo delle corse - l'«Appia» è penalizzata comunque dal peso che sfiora i 1000 chilogrammi. La nostra «Appia» era quella di papà, che l'ha acquistata nuova nel 1959, perciò l'abbiamo soltanto restaurata e, senza troppe modifiche, adattata all'utilizzo corsaiolo».



## Quanto costano i ricambi

Ricambio	Prezzo	Ricambio	Prezzo
Ammortizzatori (cadauno):	100.000	Parabrezza:	250.000
Cofano anteriore:	300.000	Parafango anteriore:	350.000
Tamburi dei freni (cadauno):	150.000	Paraurti anteriore:	250.000
Faro anteriore:	60-100.000	Pompa dell'acqua:	150.000
Fanalini posteriori (2° e 3° serie, la coppia):	250.000	Porta:	250.000
Mascherina 2° serie (nuova):	400.000	Tube collettore di scarico:	50.000
Mascherina completa 3° serie (nuova):	250.000	Silenziatore centrale:	120.000
Disco frizione:	120.000	Marmitta posteriore:	90.000
Cuscinetto reggispinta:	70.000		
Spingidisco (revisionato):	300.000		

Nota: i prezzi si intendono Iva 19% esclusa.



### LA PAROLA AL RICAMBISTA

#### «Non fatevi tamponare»

«I proprietari di Lancia "Appia" possono dormire sonni tranquilli, i ricambi ci sono e, salvo qualche naturale eccezione, sono facilmente reperibili». Ce lo ha confermato Alberto Canducci, titolare di Epocamania (tel. 0541/625195, fax 0541/622180), da anni nel settore della ricambistica per auto storiche di produzione nazionale. «In questo periodo stanno richiedendo molti pezzi per l'«Appia», ma purtroppo vogliono tutti il paraurti posteriore della terza serie, un particolare che sembra essere davvero introvabile».

Dove sembra non esserci alcun problema di reperibilità è sul fronte dei ricambi di meccanica, a tutt'oggi ancora poco richiesti. Anche se, come avverte Alberto Canducci, i materiali di consumo, come la frizione o la pompa dell'acqua, potrebbero un giorno esaurirsi. Attualmente, tuttavia, è l'accessoristica a fare la parte del leone: fari anteriori, fanalini posteriori, cuscinetti, tanto per fare qualche esempio, sono i particolari che si vendono più frequentemente. Infine, esiste anche una piccola disponibilità di lamierati nuovi: qualche parafango, alcune porte e un certo numero di cofani.

Per quanto riguarda i particolari in gomma, i tappeti e le guarnizioni, Canducci consiglia di rivolgersi a uno specialista come Cicognani (via Stroppata, 78/B - 48011 Alfonsine, Ravenna, tel. 0544/83311, fax 0544/84606) che è in grado di ricostruire il pezzo richiesto su campione.

I prezzi, come si può osservare nella tabella accanto, sono in linea con quelli per altri tipi di vetture e la maggior parte delle volte non presentano differenze sostanziali tra una serie e l'altra. E se qualcuno volesse risparmiare ancora qualcosa? Canducci suggerisce di optare per un pezzo usato che può costare un bel po' di meno. A patto, naturalmente, che sia in ottime condizioni.



quattro cilindri a V stretto, la dolcezza della guida. Con un po' di confort in più, dal momento che i pannelli delle portiere sono incassati e lasciano più spazio ai passeggeri. Insomma, l'«Appia» terza serie è una Lancia a tutti gli effetti al prezzo di una Fiat «Millecento». Ma volete mettere la differenza? L'ultima delle «Appia» non è affatto rara: delle 55.578 vetture prodotte ne sono sopravvissute un gran numero e non è difficile trovarne di restaurate o, meglio ancora, conservate.

La caccia all'esemplare giusto è aperta, ma attenzione: mettiamo che si debba rifare la tappezzeria o sia necessario sostituire la guarnizione della testata, tanto per fare due esempi di interventi che, su un'«Appia» in particolare modo, possono costare cari. Ecco, basta poco per superare la soglia del valore dell'auto e ritrovarsi a spendere più del previsto. Di regola, quindi, non fidatevi di coloro che tentano di vendervi la macchina in fretta, magari a un prezzo particolarmente basso o assumendo atteggiamenti superficiali: «Sì, sì, basta sistemare questo, poi quello e la macchina è perfetta». State alla larga da questi individui. □