

BELLISSIME IERI E OGGI | Lancia Appia Coupé

Lancia

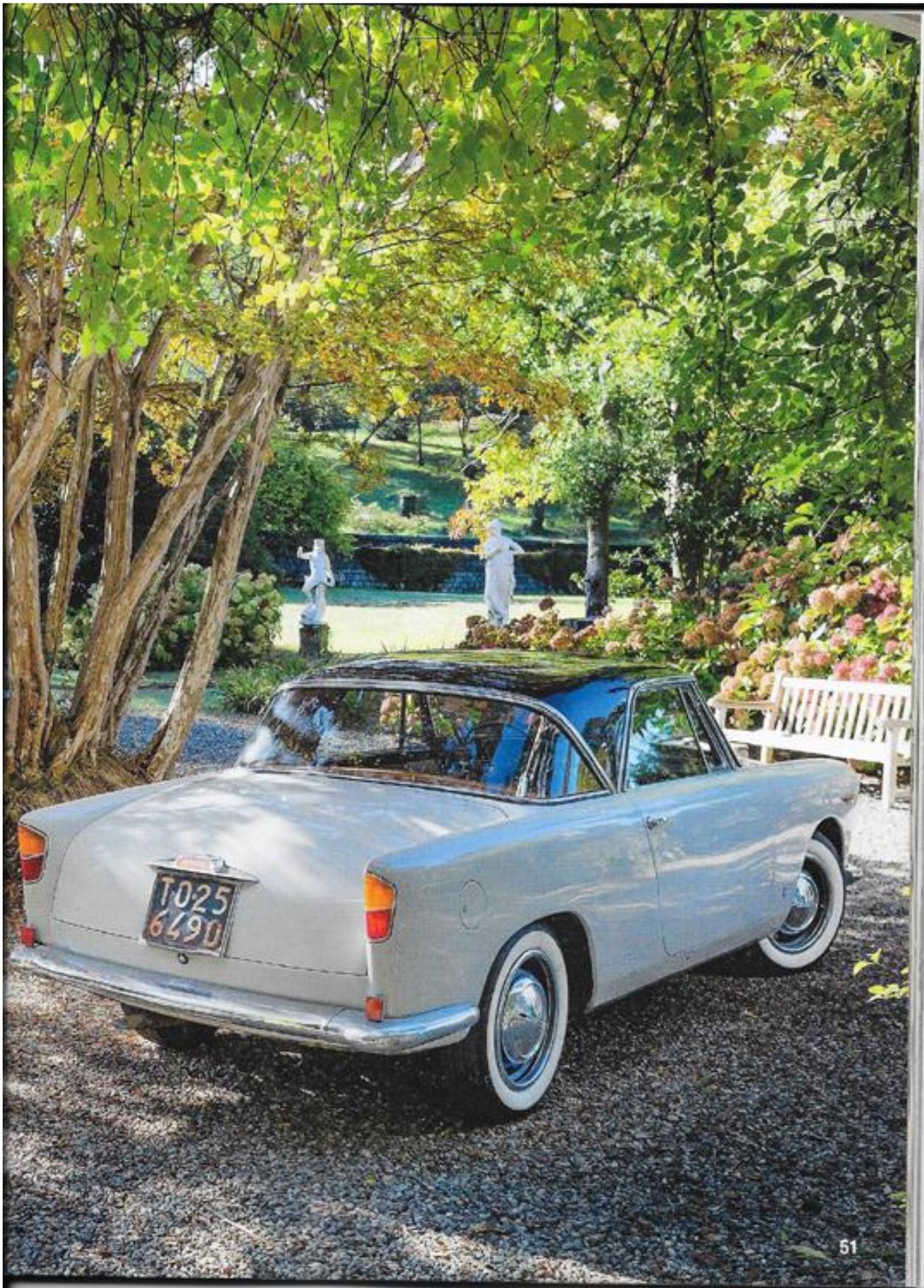
Un filo di perle

**È IL GIOIELLO DELLE VERE SIGNORE
COME QUESTA AUTOMOBILE,
CARROZZATA DA PININ FARINA,
CONSERVATA CON TUTTE LE SUE
"RUGHE" COME QUANDO ERA
PROPRIETÀ DELLA SIGNORA OLIVETTI**

DI RODOLFO SOLERA - FOTO MICHELE ROSETTA

ELEGANZA

L'Appia Coupé fotografata in una residenza nel biellese. La vettura è stata ereditata dai tre nipoti di Adriano e Grazia Olivetti. Le codine e il tetto nero in contrasto con il grigio chiaro della carrozzeria creano un insieme di tipica eleganza anni '50.



BELLISSIME IERI E OGGI | Lancia Appia Coupé



San Francisco, seconda metà anni '50. Davanti al negozio Olivetti la gente si sofferma e aspetta il proprio turno per battere le dita sulla Lettera 22 in esposizione, liberamente disponibile e raggiungibile dal marciapiede. La stessa scena si ripete a New York sulla Fifth Avenue, a Washington e ovunque vi sia un negozio Olivetti. L'azienda di Ivrea infatti sta per diventare la prima al mondo produttrice di macchine per l'ufficio e il suo appeal sul grande pubblico è in piena espansione. Brigitte Bardot viene immortalata mentre scende dalla scaletta dell'aereo con in mano proprio la Lettera 22, la novità diventata l'icosa della macchina per scrivere portatile, piccola, leggera ed elegantissima nella sua semplicità. L'artefice di questo successo è Adriano Olivetti, il geniale imprenditore che meglio di ogni altro riesce a coniugare pragmatismo e creatività, capacità imprenditoriale e sensibilità sociale. Forse anche per queste caratteristiche personali ama la Lancia, e ne vuole regalare una, nuovissima, piccola, brillante, sofisticata quel giusto senza essere appariscente, alla giovane donna che ha sposato qualche anno prima.

A Roma

È l'Appia Coupé che abbiamo fotografato, appartenuta a Grazia Galletti, che Adriano Olivetti aveva sposato in seconde nozze nel 1950. Acquistata nel 1958 presso il concessionario Lancia Occeppo di Ivrea, ha seguito fedelmente le vicissitudini della famiglia, particolarmente drammatiche in quegli anni. Infatti dopo l'improvvisa morte di Adriano Olivetti nel Febbraio 1960, Grazia Galletti con la figlia Laura si trasferisce a Roma, portando con sé anche l'Appia. Dopo averla usata per qualche tempo per girare in città, decide però di rinunciarvi non sentendosi particolarmente portata alla guida. La macchina resta così parcheggiata in un garage della Capitale, per essere poi riportata a Ivrea a metà circa degli anni '60 e ricoverata in un'autorimessa dell'Olivetti, qua-





TESTIMONE
Nella foto grande, l'Appia davanti agli stabilimenti Olivetti di Ivrea. Nelle foto piccole, i segni del tempo sono come preziose rughe sul volto di questo piccolo gioiello, testimone delle capacità dell'industria automobilistica italiana. La scritta sul frontale testimonia che la base è quella della seconda serie del fortunato modello. Di Appia coupé furono prodotti 1087 esemplari, di cui 302 da Pinin Farina e 785 da Viotti.



BELLISSIME IERI E OGGI | Lancia Appia Coupé

si dimenticata in compagnia delle auto dei dirigenti dell'azienda. Quando, nel 1976, nasce il primo figlio di Laura Olivetti, Grazia Galletti decide di destinarla al nipote in quanto suo primo nipote e di conservarla con l'intenzione di donargliela in occasione del suo diciottesimo compleanno. Viene quindi trasportata nei primi anni '80 nella casa di famiglia a Ivrea e sollevata giudiziosamente da terra.

Il lungo sonno si protrae fino a Giugno 2009, quando il nipote predestinato celebra il suo matrimonio e mamma Laura pensa di fargliela trovare, pulita e rimessa in condizioni di marciare, fuori dalla chiesa. Da allora l'Appia Coupé è usata regolarmente anche se con parsimonia e soprattutto è mantenuta in perfetta efficienza. Al momento del servizio fotografico inoltre è ancora intestata alla prima proprietaria Grazia Galletti in Olivetti, ma anche questo fa parte dell'incredibile originalità di questo esemplare, conservato esattamente come uscito dalla fabbrica quasi sessant'anni fa.

Rughe e orgoglio

La nostra Appia Coupé si presenta oggi nella maniera più affascinante possibile per un appassionato, con gli inevitabili segni del tempo ben presenti e fortunatamente non cancellati da un restauro pari-al-nuovo come troppo spesso capita di trovare. L'esterno è semplicemente meraviglioso, intonso e privo di segni, seppure piccoli, ma con tracce di rughe che affiorano qua e là, come le rughe che una bella ed elegante signora sa portare con orgoglio e un pizzico di civetteria. La targa di prima immatricolazione, con le cifre bianche che sfumano prepotentemente verso il marroncino, incute subito un istintivo rispetto per l'età e gli pneumatici a fascia bianca fanno l'effetto di un filo di perle su un petit décolleté. Il muso è ornato da due bei fari antinebbia, quasi d'obbligo sulle strade dei lunghi inverni del Canavese, e la colorazione grigio chiarissimo con tetto nero non fa che sottolineare un'innata signorilità.

L'interno si presenta più vissuto, con le coperture dei sedili consumate dall'uso e in alcuni punti strappate; la proverbiale qualità del panno Lancia emerge tutta dall'interno porta, ancora in buone condizioni, così come la moquette che conserva il suo aspetto caldo e morbido nonostante qualche rigonfiamento. Perfetta la plancia, con il contaghiometri che segna poco più di 35.000 km.

Il vano motore è usurato ma pulitissimo, segno di accurata revisione e attenta manutenzione dopo il lungo letargo. E in effetti il motore gira rotondo, come era logico aspettarsi avendo ben poco faticato in vita sua, e consente ancora quella guida brillante e leggera tanto apprezzata dal gentil sesso tra la fine degli anni '50 e l'inizio dei '60.



LE TRE SERIE
Qui a fianco, le tre serie della Lancia Appia berlina. Dall'alto: la I serie, prodotta dal 1953 al 1956 in 20.025 esemplari; la II serie (1956-1959, 22.425 esemplari); infine la terza serie, con il frontale radicalmente modificato (1959-1963, 55.577 esemplari).

Piccola Aurelia

Il particolare spazio che la Lancia si era ritagliata negli anni che precedevano la Seconda Guerra Mondiale con l'Ardea, quello delle automobili di cilindrata modesta ma di raffinata concezione meccanica e accuratissima esecuzione, necessitava agli inizi degli anni '50 di una ventata d'aria fresca, in linea con lo spirito di rinnovamento generale che aleggiava sull'Italia in ricostruzione.

È così che al 35° Salone dell'Automobile di Torino, aperto il 22 Aprile 1953, è presentata la nuova Appia: piace subito moltissimo, anche perché riprende in formato ridotto le forme della sorella maggiore Aurelia, un'auto molto prestigiosa e di grande successo in quegli anni.

La linea armoniosa e tondeggiante, caratterizzata dal frontale con la classica calandra a scudo così tipicamente Lancia, le dà subito quell'aria aristocratica che tanto piace alla esigente clientela del tempo. Anche la meccanica è ricercata: il motore è un quattro cilindri a V apparentemente simile a quello dell'Ardea ma in realtà di concezione del tutto nuova. Progettato dal grandissimo Vittorio Jano, con una cilindrata di 1.080 cc, un'angolazione a V stretto (poco più di 10°), è leggero e compatto grazie ad un albero





PANNO LANCIA

Le "vere" Lancia (secondo la definizione degli appassionati, che così si riferiscono alle auto prodotte prima della cessione a Pesenti nel 1958, e soprattutto a quella successiva a Fiat) si riconoscono per la raffinatezza tecnica e le finiture di primo livello. Questo senza distinzione tra auto di gamma bassa e alta. Ecco quindi che anche su questa Appia coupé troviamo i rivestimenti nel mitico "panno Lancia", sui sedili e sui pannelli porta. Anche nell'abitacolo i segni del tempo sono ben evidenti, ma nessun dettaglio è assente. Sopra, a sinistra la strumentazione completa comprende tachimetro con contakm totale e parziale, contagiri, termometro acqua, manometro olio e indicatore benzina.



BELLISSIME IERI E OGGI | Lancia Appia Coupé

a gonfiati molto corto a due soli supporti di banco, alla testa in alluminio con sedi valvole riportate, al mono-blocco sempre in alluminio con corpo cilindri in ghisa, facilmente sfilabile. Camere di scoppio emisferiche per una perfetta centratura delle candele, bielle in acciaio e pistoni in alluminio con tre segmenti di tenuta e due raschiaolio completano il quadro: un motore dalla progettazione molto curata, che gira meravigliosamente bene e con un brio tipicamente Lancia, anche se la potenza in questa prima serie è di soli 38 Cv e la velocità dichiarata di 120 km/h. Ma le strade allora non consentivano molto di più, e comunque, per la categoria cui apparteneva, l'Appia offre prestazioni più che sufficienti, unite a una tenuta di strada sicura e affidabile. La sua classe appare in tutta evidenza negli interni, disegnati e realizzati secondo gli eleganti canoni Lancia e che immediatamente danno la percezione della cura con cui l'auto è costruita, tale da giustificare il prezzo di vendita piuttosto elevato. Dopo il successo iniziale però le vendite cominciano a soffrire mettendo in evidenza la necessità di un rilancio, ormai improrogabile per arginare la concorrenza, soprattutto quella dell'Alfa Romeo Giulietta.

Castagnero

Al Salone di Ginevra del Marzo 1956, viene presentata la seconda serie. La nuova versione dell'Appia si presenta con modifiche notevoli, tanto sul piano estetico quanto su quello meccanico. La linea è stata profondamente rivista con la consulenza di Piero Castagnero che rimodella la coda secondo canoni più attuali, con un bel bauletto sporgente e contornato da un accenno di pinne su cui sono applicate le luci posteriori, ridisegnate e di maggiori dimensioni. Aumentate anche le dimensioni del lunotto posteriore, in modo da conferire una luminosità notevole all'abitacolo. All'interno la plancia si presenta del tutto nuova, rivestita in vinile e con una impostazione molto più moderna, completata da un cruscotto con strumenti a forma circolare, molto ben visibili. Ridisegnato pure il volante, molto elegante e con un semianello cromato per l'avvisatore acustico, come la moda esige. Il grado di finitura è molto migliorato, il classico panno Lancia arriva a rivestire persino le alette parasole.

Dal punto di vista meccanico gli aggiornamenti alla testa, alle dimensioni delle valvole unitamente alla sostituzione del carburatore (un Solex C32PBIC) consentono un incremento di potenza di 5,5 Cv, i freni vengono migliorati e la posizione delle marce è finalmente "normalizzata", con la prima e la seconda verso il volante e la terza e la quarta verso il cruscotto, e non il contrario come nella prima serie. La guida ora è a sinistra, rimanendo a destra solo a richiesta,



LINEA CLASSICA
Sotto, la linea di Pinin Farina è impostata su criteri del tutto classici, quasi manieristici: linea di cintura alta, pressoché dritta per tutta la lunghezza e padiglione che appare separato dal resto della vettura. Al frontale si notano i fari supplementari antinebbia, necessari negli inverni nebbiosi degli anni '50. A sinistra, dall'alto: il libretto di garanzia della vettura, la targa ossidata dal tempo e i documenti a fianco di una Olivetti "Lettera 32", la macchina per scrivere forse più famosa al mondo.

le prestazioni migliorano significativamente, la velocità massima arriva a circa 130 km/h e soprattutto la qualità generale dell'auto è molto migliorata, a fronte di un prezzo di listino inalterato.

Sempre al Salone di Ginevra, ma questa volta nel 1959, arriva la terza serie. Ancora una rivoluzione nell'estetica, sempre ad opera di Piero Castagnero. Ora è il muso ad essere drasticamente rivisto, riproponendo gli stessi stili utilizzati sulla Flaminia e su alcune precedenti interpretazioni della stessa Appia da parte di carrozzieri esterni, come nel caso di Pinin Farina per la versione coupé, di cui tra poco parleremo. In abbinamento alle nuove codine più dimensionate, alle luci posteriori più grosse e squadrate, ai paraolpi di taglio deciso e alle ruote di diametro ridotto (da 15" a 14") l'Appia acquista un diverso slancio, un'impronta più moderna e meno tradizionale che all'inizio fa storcere un po' il naso ai puristi, ma che poi col tempo dimostra di piacere.

All'interno non cambia l'atmosfera di raffinato comfort, migliora un poco l'abitabilità e inizia a comparire qua e là un po' di plastica. Il motore guadagna qualche cavallo (diventano 48 a 5.200 giri), la velocità massima supera di poco i 130 km/h e i freni a tamburo hanno ora due circuiti indipendenti: l'impianto trova un'efficienza fino a quel momento sconosciuta. Con la terza serie si esaurisce l'evoluzione dell'Appia, che cessa di essere prodotta nell'aprile





CAPITALISTA RIVOLUZIONARIO

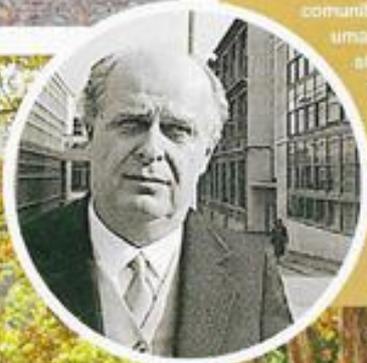
Adriano Olivetti è stato un uomo di grande rilievo nella storia italiana del secondo dopoguerra.

Nato a Ivrea nel 1901, dopo la laurea in Ingegneria chimica trascorre un periodo di studio negli Stati Uniti per un approfondito aggiornamento sulle tecniche di organizzazione aziendale. Rientra in Italia nel 1925 e il padre Camillo lo inserisce nell'azienda di famiglia come operaio, perché familiarizza con tutti gli aspetti pratici legati alla produzione. Diventa direttore dell'Olivetti nel 1932, l'anno del lancio della prima macchina per scrivere portatile, e presidente nel 1938.

La sua formazione culturale e la sua indole votata alla libertà e alla negazione dell'oppressione lo portano spesso a confliggere con il regime fascista, un rapporto reso ancora più difficile, in tempo di leggi razziali, dalle origini ebraiche del padre. In alcuni frangenti prende parte attiva alla Resistenza, e subito dopo la guerra, caduto il regime e rientrato egli dalla Svizzera, riprende il suo posto in azienda portandola alla leadership mondiale nel settore delle macchine per ufficio.

È in quegli anni che cerca di dare sviluppo concreto al suo ideale di "capitalismo rivoluzionario", il tentativo cioè di armonizzare lo sviluppo industriale con la tutela dei diritti umani e la democrazia partecipativa all'interno della fabbrica, anticipando di fatto le rivendicazioni sindacali emerse poi negli anni '70. Olivetti ritiene che scopo dell'attività di un'azienda non sia soltanto la mera produzione di profitto, ma l'utilizzare quest'ultimo per migliorare le condizioni di vita dell'intera comunità. Fautore del pieno sviluppo della potenzialità

umane e sostenitore della creatività, ha rapporti stretti con il mondo della cultura tanto da portare in azienda scrittori, disegnatori e artisti con l'intento di completarne col loro apporto il lavoro dei tecnici. Adriano Olivetti si spegne improvvisamente nel febbraio del 1960, durante un viaggio in treno verso la Svizzera, lasciando orfani la sua azienda e una modalità di relazioni industriali che farà scuola ma raramente sarà presa a esempio.



BELLISSIME IERI E OGGI | Lancia Appia Coupé

del 1963, dieci anni esatti dalla prima presentazione. Ma nel frattempo un altro importante capitolo nella sua storia si è aperto, quello dedicato alle cosiddette versioni fuoriserie.

Il ruolo dei carrozzieri

L'Appia, a partire dalla seconda serie, subisce parecchie trasformazioni, alcune riuscite, altre meno. Alla base c'è anche la necessità di evadere le consegne: in pieno boom economico la domanda di auto è cronamicamente maggiore dell'offerta. I carrozzieri possono offrire i loro modelli in pronta consegna o quasi: l'esborso supplementare è comunque considerato vantaggioso dagli acquirenti, poco disposti ad aspettare sette o otto mesi prima di entrare in possesso della loro nuova auto. L'interesse che la nuova versione dell'Appia suscita porta Lancia a mettere a disposizione un telaio scotolato abbassato, con un motore a carburatore doppio corpo Weber e potenza di 53 Cv a 5.200 giri. Inoltre il comando del cambio è a cloche sul tunnel e la strumentazione comprende anche il contagiri e il termometro dell'acqua.

Questo telaio particolare, contraddistinto dalla numerazione 812.01, viene reso disponibile subito do-

po il lancio della seconda serie, in tredici esemplari affidati ai carrozzieri più prestigiosi del momento: Allemano, Boano, Ghia, Motto, Pinin Farina, Vignale, Zagato. Saranno Vignale e Pinin Farina, a Ginevra nel '57 a esporre le migliori interpretazioni sul tema, il primo con l'Appia Convertibile, una bella spider dalla linea slanciata ed elegante, e il secondo con un bel coupé.

L'interpretazione di Pinin Farina riscuote grande successo. Il pubblico e i commentatori restano affascinati dal design elegante e sportivo nello stesso tempo, sottolineato dalle ampie superfici vetrate e dall'originalissimo taglio del padiglione, caratterizzato dal particolare profilo a V del montante posteriore. Per valorizzarne la presenza, è contornato da un bordo cromato e viene finito in colore contrastante con la parte bassa della carrozzeria, tanto da dare quasi la sensazione di un hard-top montato su una spider. Il muso, elegantissimo e magistralmente proporzionato, riprende molto da vicino quello della contemporanea Flaminia (opera sempre del grande Pinin) e anticipa di fatto quello che sarebbe poi stato adottato sulla terza serie dell'Appia. La coda è compatta e contenuta dalle due classiche pinne appena

PADIGLIONE

Uno degli elementi più caratterizzanti dell'Appia Coupé di Pinin Farina è il padiglione che scende fino a toccare la fiancata, separando così in due parti la finestratura. Il lunotto posteriore risulta così a se stante. La verniciatura bicolore accentua questa separazione.



accernate, tipiche del gusto del tempo, in cui sono incastonate le due luci posteriori a diedro.

Sylva Koscina

L'abitacolo è curatissimo. I due sedili anteriori sono rivestiti in panno così come la panchetta posteriore di fortuna e i fianchetti laterali alle porte, dotati di tasche. La plancia, ricoperta in vinile nero antiriflesso, è semplicissima: domina il bel cruscotto a tre strumenti circolari con al centro il contagiri, a destra il tachimetro e il contachilometri totale e parziale e sulla sinistra l'indicatore livello carburante, il termometro dell'acqua e il manometro dell'olio. Il piacevole volante di serie completa il tutto, affiancato dalla leva del cambio a cloche facilmente raggiungibile e manovrabile.

Il successo arrivò all'Appia Coupé, apprezzata soprattutto dal pubblico femminile che dimostra di gradire molto quell'indovinatissimo mix di sportività ed eleganza: è famoso l'episodio di Sylva Koscina, l'affascinante attrice di origine jugoslava all'apice della sua carriera negli anni '60, che durante le riprese del film *Il vigile* di Luigi Zampa utilizza proprio l'Appia Coupé di sua proprietà, perché la considera l'unica automobile in grado di guidare.

Le stime più attendibili danno un numero totale di 1087 esemplari costruiti, di cui 302 prodotti direttamente da Pinin Farina e i restanti 785 montati dalla Carrozzeria Viotti, cui ci si era rivolti per far fronte agli ordini senza che nulla cambiasse nell'allestimento e nelle finiture. In questa fase la numerazione di telaio è diventata 812.04.

"V" STRETTA
Sotto, il vano bagagli ha una capacità sufficiente per due persone, nonostante la presenza della ruota di scorta. Il cofano spiovente accentua l'importanza delle codine. In basso, il motore 4 cilindri a "V" stretta, molto compatto, appare minuscolo all'interno del vano motore dove non manca lo spazio per la manutenzione.



SCHEDA TECNICA

LANCIA APPIA COUPÉ PININ FARINA (1960)

Motore: anteriore a 4 cilindri a V, alesaggio e corsa 68 x 75 mm, cilindrata 1089,51 cc, valvole in testa, alimentazione carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD, potenza 54 CV a 5200 giri, coppia 8,7 kgm a 4400 giri. **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio a 4 rapporti + RM; pneumatici 155x15". **Corpo vettura:** scocca-piattaforma portante, carrozzeria coupé 2 porte, 2 posti più 2 di fortuna, sospensione anteriore ruote indipendenti, sospensione posteriore ad assale rigido, freni a tamburo. **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.510, lunghezza 4.130 (4.150), larghezza 1.490, peso in ordine di marcia kg 955 (950). **Prestazioni:** velocità massima 143 km/h, consumo medio: 7,7 litri/100 km.

