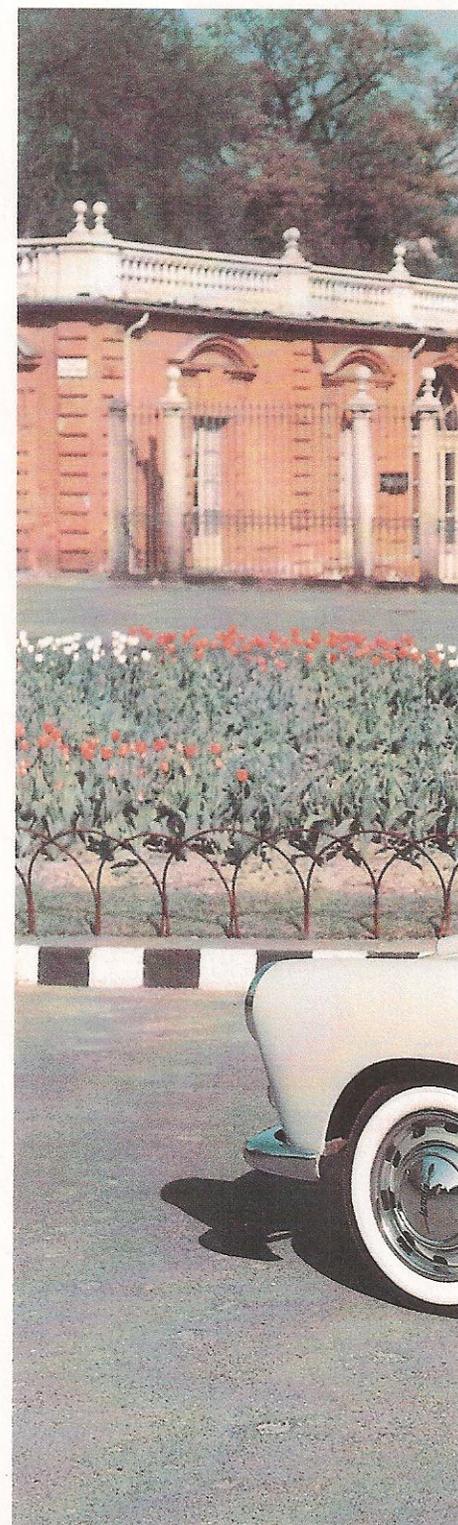


La fuoriserie che piaceva alle signore

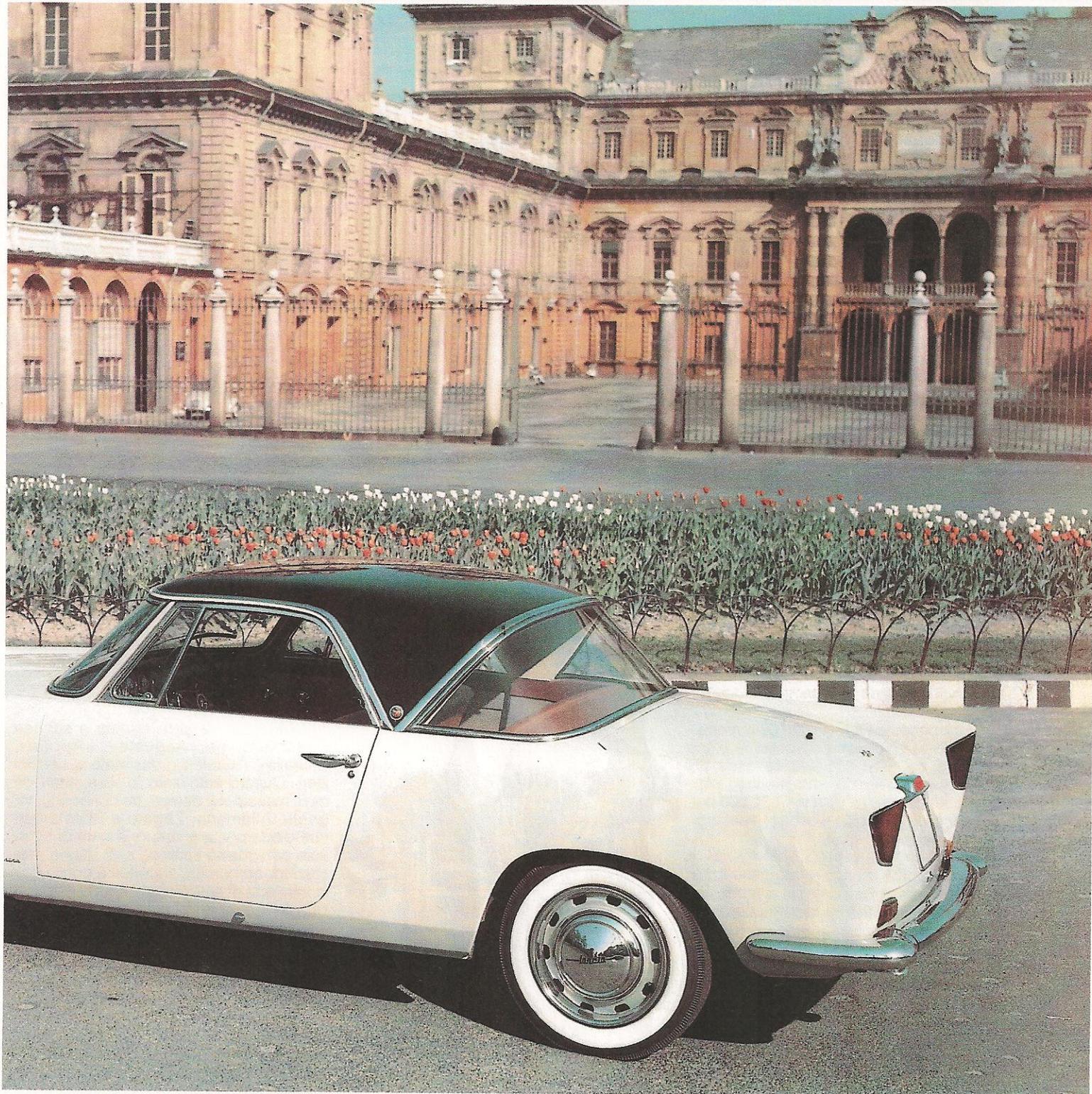
Realizzata nel 1957 da Pininfarina, la versione coupé della Lancia «Appia» Il serie, che anticipava la «moda» della abitabilità «2+2», fu accolta con particolare favore dal pubblico femminile, il cui interesse per l'automobile cresceva di pari passo con l'evoluzione del costume

La seconda serie della Lancia «Appia», commercializzata nel 1956, aveva avuto una buona accoglienza, specialmente da parte del pubblico femminile, un pubblico che andava facendosi sempre più numeroso, seguendo di pari passo l'evoluzione del costume in atto nel nostro Paese. Fu sull'onda di quella affermazione che, nel 1957, la Lancia approntò un piccolo quantitativo di autotelai «Appia» («tipo 812.00») con motore potenziato da 43 a 53 CV («tipo 814») per la costruzione di carrozzerie fuori serie, coupé e cabriolet. E fu lavorando su quella base meccanica che Pininfarina realizzò una versione coupé molto apprezzata e alla quale è dedicato questo servizio.

L'«Appia», a dire il vero, non era giunta al successo facilmente bensì dopo quattro anni travagliati, da quel 1953 in cui era nata per sostituire l'anziana «Ardea» che, per quanto aggiornata, era pur sempre un'auto anteguerra, del 1939. Gli studi sul nuovo modello avevano avuto inizio nel 1950 e si concretarono in un primo prototipo che impiegava ancora il motore dell'«Ardea», 4 cilindri a V stretto di 903 cm³. Si passò poi ad un nuovo motore, sempre a 4 V, di 987 cm³, con cui fu equipaggiato un secondo prototipo e, dopo i primi «assaggi» su strada, si optò per quello che sarebbe stato il definitivo, ossia il 4 V di 1089 cm³. Questo era il classico motore Lancia 4 cilindri monoblocco a V stretto,



con l'angolazione più ridotta (10° 14') mai adottata dalla Casa. L'albero motore, assai corto, poggiava su due soli supporti di banco e la distribuzione era di tipo nuovo e brevettato. La camera di scoppio emisferica obbligava le valvole a V ad essere allineate a due a due su piani trasversali rispetto all'asse longitudinale del motore. Data la ristrettezza della testa, le due V delle valvole venivano a interferire tra loro formando una W e, per essere azionate, necessitavano di due alberi a camme. Ed ecco la più rilevante stranezza di questo piccolo motore che adottava la rara soluzione dei due alberi a camme nel basamento mossi da catena con tendicatena idraulico. Questo funzionava con la pres-



sione dell'olio e, quindi, se a motore spento si fosse spinta l'auto indietro con una marcia avanti innestata, la catena, non più tesa correttamente, avrebbe potuto mandare fuori fase la distribuzione.

Gli alberi a camme comandavano i bilancieri per mezzo di lunghe aste. Dato che i bilancieri erano tutti uguali, per arrivare alle valvole interne era stato necessario fornire queste di steli molto lunghi. Tutta questa complessità (eredità di certe soluzioni meccaniche Lancia, talora inutilmente macchinose) sarà eliminata nella «Fulvia» con l'adozione dei due alberi a camme in testa.

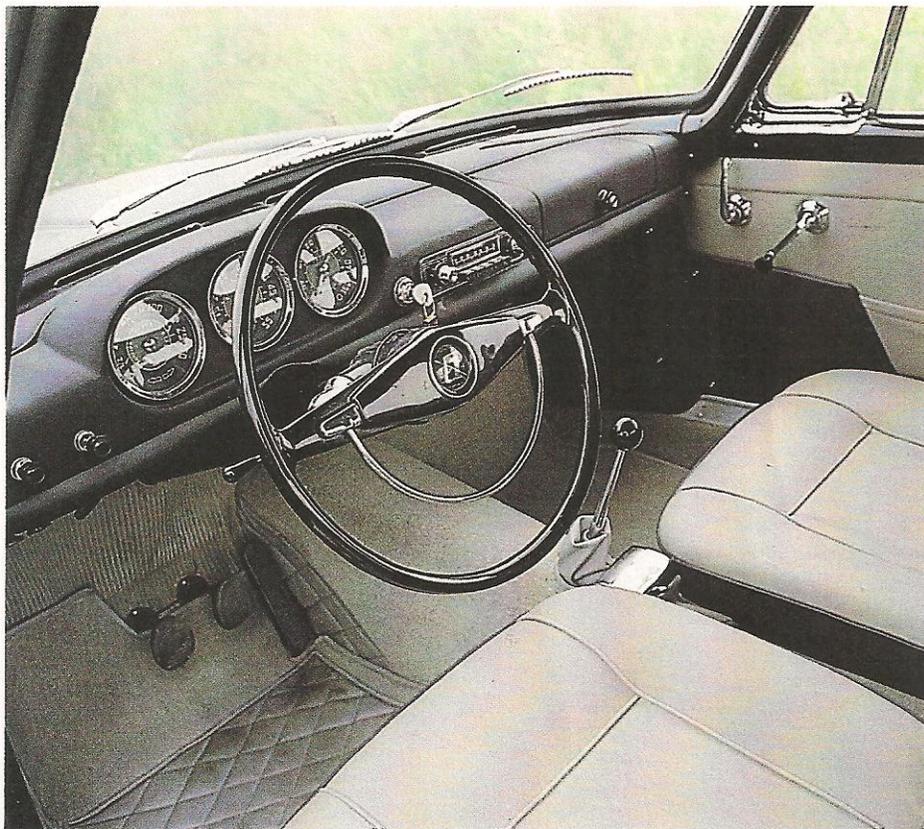
Il motore dell'«Appia» I serie erogava 38 CV a 4.800 giri/min. Le sospensioni an-

teriori a ruote indipendenti erano le classiche Lancia a cannocchiale con ammortizzatori incorporati. Il retrotreno era più semplice e convenzionale a ponte rigido con balestre longitudinali.

La parentela con l'«Aurelia» (come già era stato tra «Aprilia» e «Ardea») si limitava alla carrozzeria e, proprio come era successo allora, il rapporto di scala aveva nuociuto alla vettura più piccola. Entrambe le piccole «Ardea» e «Appia» erano infatti meno riuscite delle «sorelle maggiori» proprio nella linea della parte posteriore che non poteva avere, così ridotta, l'armonia del disegno originale delle più grandi. A ciò si aggiunga che proprio la «coda» dell'«Aurelia» aveva destato

perplexità e risultava più «datata» con quel suo disegno che si rifaceva addirittura a soluzioni anteguerra. Altrettanto tradizionale (ma non sgradita) era l'apertura delle porte «a finestra», ossia con maniglie al centro e cerniere alle estremità, una caratteristica costante delle Lancia a struttura portante, dall'«Augusta» in poi.

L'«Appia» I serie ebbe una diffusione limitata, 20.000 unità dal 1953 al 1956. Al di là dei problemi tecnici ed estetici cui si è accennato, la vettura «soffrì» della forte concorrenza della Fiat «1100/103», che nello stesso periodo di tempo fu prodotta in 250.000 esemplari. Un ruolo importante, certo, lo ebbe il prezzo, specie tenendo conto del tenore di vita medio dell'Ita-



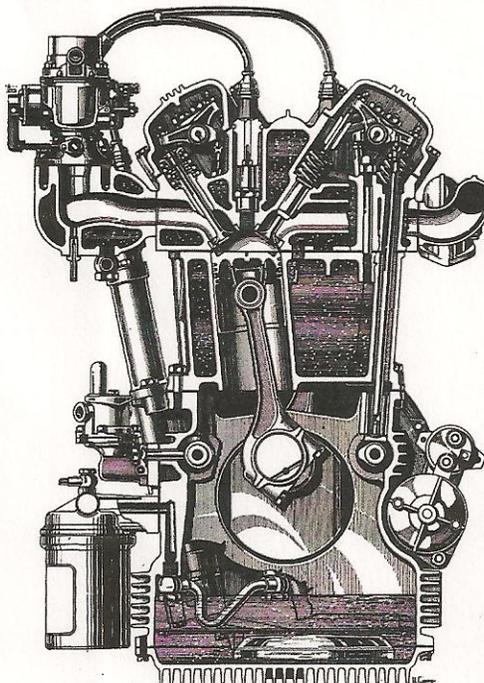
Oltre agli strumenti della berlina, l'«Appia» coupé montava contagiri e termometro acqua.

lia dell'epoca: la Fiat «1100/103», modello «B», cioè il più lussuoso, costava al suo apparire, nel 1953, 975.000 lire, ossia circa 13 milioni di lire odierne, mentre l'«Appia» era posta in vendita a 1.331.000 lire, poco meno di 18 milioni di oggi, vale a dire il 35 per cento in più.

Il 1956 vede il debutto dell'«Appia» III serie, destinata ad avere maggiore fortuna, ma è anche l'anno in cui si verificano in casa Lancia altri due importanti avvenimenti. Anzitutto la famiglia Lancia (Gianni, figlio di Vincenzo, il fondatore, e le sorelle Anna Maria ed Eleonora) cede il pacchetto azionario dell'azienda nelle mani di un gruppo finanziario che fa capo al «re del cemento» Carlo Pesenti.

Il secondo avvenimento importante è che il cambiamento di direzione porta come responsabile tecnico alla Lancia il professor Antonio Fessia, il quale mette subito mani sull'«Appia». Le modifiche sono sia meccaniche (nuovo disegno della testata, stelo valvole della stessa lunghezza, nuovo carburatore, nuovi pistoni) sia estetiche. La coda abbandona il disegno «Aurelia» ed acquista una sua personalità con un capace bauletto di linea più moderna e più accattivante. Colori azzeccati (c'è un blu «carta da zucchero» che spopola tra le signore) e l'immediata diffusione di qualche esemplare tra il pubblico «chic» ne fanno subito un'auto di moda e di successo, ben diversamente da quanto era accaduto con la stentata introduzione della I serie. Il motore è ora più potente (43 CV a 4.800 giri/min), l'auto più veloce (128 km/h) e affidabile.

Nel frattempo, nel 1957, la Lancia aveva fatto uscire, similmente a quanto era



Il motore dell'«Appia» segue nell'impostazione generale l'idea rivoluzionaria di Vincenzo Lancia dei cilindri disposti a V stretto, applicata dalla «Lambda» in poi a tutti i propulsori della Casa (questo, in particolare, ha l'angolazione più ridotta di tutti: 10°14'). Inconsueta anche la soluzione dei due alberi a camme nel basamento, che mediante lunghe aste muovono bilancieri e valvole. Si noti il lungo stelo delle valvole interne, che sarà modificato con l'arrivo alla Lancia del professor Fessia. L'albero motore poggiava su due soli supporti. La potenza era di 60 CV.

«Appia» coupé Pininfarina (1957) La tecnica in sintesi

Motore: anteriore, 4 cilindri a V di 10°14' - Alesaggio x corsa 68 x 75 mm - Cilindrata cm³ 1089 - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza massima 53 CV a 5.200 giri/min. - Valvole in testa a V, aste e bilancieri - Due alberi a camme nel basamento mossi da catena con tendicatena idraulico brevettato - Lubrificazione forzata (capacità circuito l. 3,8) - Un carburatore Weber doppio corpo tipo 36 DCLD3 oppure DCXD5 - Batteria 12 Volt, 38 Ah - Raffreddamento ad acqua con pompa centrifuga (capacità radiatore l. 6) - Capacità serbatoio carburante l. 38.

Trasmissione: ruote motrici posteriori. Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità (II, III e IV sincronizzate) + RM - Comando a leva centrale - Rapporti di trasmissione: I) 4,098 : 1; II) 2,382 : 1; III) 1,526 : 1; IV) 1 : 1; RM) 5,854 : 1. Rapporto al ponte 11/45 (2,44 : 1).

Corpo vettura: coupé a 2 posti + 2, due porte telaio scatolato - Sospensione anteriore a ruote indipendenti brevettata Lancia a cannocchiale con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici incorporati - Ponte posteriore rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici - Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote - Freno a mano a comando meccanico sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e settore - Pneumatici 155 x 14.

Dimensioni e pesi: passo mm 2480 - Carreggiata anteriore mm 1178 - Carreggiata posteriore mm 1182 - Lunghezza mm 4130 - Larghezza mm 1490 - Altezza mm 1310 - Peso a vuoto autotelaio kg 550 - Peso a vuoto coupé kg 925.

Prestazioni: velocità massima 143 km/h - Consumo carburante 8 litri x 100 km (norme Cuna).

avvenuto con le altre berline a scocca portante come «Augusta», «Aprilia», «Aurelia», l'autotelaio destinato ai carrozzieri. Questo autotelaio fu «rivestito» da molti maestri del design, tra cui Boano, Vignale, Allemano, Zagato e Pininfarina, che diedero vita a vetture dotate di notevole personalità stilistica e di buone prestazioni, comunque superiori a quelle della versione di serie: infatti, coupé e spider raggiungevano velocità dell'ordine dei 143 km/h, ben 15 più della berlina.

La più famosa di queste realizzazioni fu la coupé Pininfarina «2+2», che ebbe anche la maggiore diffusione: era infatti prodotta in piccola serie dalla stessa Pininfarina e venduta regolarmente dai concessionari Lancia. Buona parte del successo di questa vettura si dovette al gradimento che essa incontrò nel pubblico femminile elegante. Essa inoltre costituì, all'epoca, uno dei rari esempi italiani di coupé ad abitabilità non limitata ai classici «due posti secchi», forse perché allora nessuno dei costruttori credeva che esistesse uno spazio di mercato per quel tipo di carrozzeria (questa credenza doveva essere sfatata una decina di anni più tardi con il successo, anche in Italia, della Ford «Capri»).

La coupé di Pininfarina, nella quale sono riconoscibili alcuni stilemi che ritroveremo sulla «Flaminia» coupé di due anni dopo, anticipava la calandra bassa e piatta che sarebbe stata adottata dall'«Appia» III serie rendendo tutto il frontale più basso e più slanciato. Nel prototipo, l'andamento lineare della fiancata era interrotto bruscamente dai gruppi ottici posteriori a spigolo: nel modello definitivo



La Lancia «Appia» coupé di Pininfarina, con la tipica verniciatura bicolore. Sotto, un dettaglio dei caratteristici gruppi ottici posteriori.

questi risultarono poi allungati in due caratteristici codoli.

Il tratto più notevole del design della vettura era il montante laterale, con una vistosa «V» che sosteneva il tetto. Questo era sempre di colore diverso dalla fiancata, più chiaro o più scuro, quasi a simboleggiare una cappotta. L'ampio vetro posteriore avvolgente offriva una particolare luminosità all'interno e conferiva alla vettura un aspetto di grande leggerezza. L'altezza era nettamente inferiore a quella della berlina (m 1,31 contro 1,40 della II serie e 1,42 della I) e dava l'idea, anche

grazie all'andamento orizzontale della calandra, che l'auto fosse pure più larga.

Lo chassis scatolato e abbassato rispetto a quello della berlina accoglieva il motore accoppiato al cambio a 4 velocità, il cui comando era montato in posizione centrale anziché al volante. Altre differenze erano nei sedili sdoppiati, scorrevoli e con schienale regolabile, nei vetri laterali completamente rientranti, nel cruscotto comprendente anche contagiri e termometro dell'acqua. I cerchi ruota erano passati da 15" a 14", anticipando a misura dell'«Appia» III serie.

Dai primi modelli di «Appia» berlina alla coupé c'era stato un sensibile miglioramento nei consumi che erano passati dai 10/11 litri x 100 km della prima serie agli 8 litri x 100. Il prezzo di lancio (listino) dell'aprile 1957 del coupé Pininfarina era di L. 1.835.000 contro L. 1.348.000 della berlina, ossia circa 21 e 16 milioni di lire



odierna, rispettivamente. In tutto furono prodotti 3.884 chassis che furono poi «rivestiti» dai carrozzieri.

Dalle prove su strada dell'epoca risultava che la vettura aveva una tenuta di strada «ineccepibile», una grande precisione delle traiettorie in curva con appena un accenno di effetto sottosterzante, che comunque consentiva una guida veloce. Buona la frenata anche vigorosa, ma con efficacia ridotta se i freni (a tamburo) venivano usati a lungo.

In conclusione, una vettura molto godibile, silenziosa, elegante e con buone prestazioni. Trovò i suoi estimatori tra le persone di gusto raffinato e, come già la berlina II serie, tra il pubblico femminile. Nemmeno da usata finì in cattive mani: non attirava l'attenzione come la «Giulietta Sprint» o «Spider», ma continuò a piacere proprio per questa sua eleganza quasi riservata. Fu un'auto complessiva-

mente usata con amore, tenuta in garage, curata. Ancora oggi è possibile trovarne esemplari perfetti, conservati al coperto se non addirittura sui cavalletti.

Quando invece si trova un'esemplare in non buone condizioni, bisogna porsi come obiettivo un buon restauro: questo genere di auto non tollera lavori raffazzonati. La meccanica Lancia non è delle più semplici ma per fortuna ci sono ancora buoni meccanici «lancisti» un po' in tutta Italia. La carrozzeria è robusta e costruita con cura e il registro Lancia o la Pininfarina possono fornire gli schemi del-

l'accoppiamento dei colori di serie, che deve essere rigoroso. Colmo della raffinatezza è informarsi sui colori con cui è uscita proprio «quella» vettura e rifarla identica all'originale. Molto comune e molto elegante era, per esempio, l'accoppiamento azzurro/blu. Possono piacere anche le gomme fascia bianca, ottenibili, come è noto, anche partendo da un fianco nero con l'applicazione dei rivestimenti bianchi. Sui gusti non si discute ma... nemmeno sul fatto che uno dei pregi di questa automobile è sempre stato proprio quello di non dare nell'occhio. E ciò va tenuto presente anche da parte di chi la usa oggi: si tratta certamente di una vettura da guidare con discrezione. Di più: con la signorilità che merita.

Il prezzo può andare dai 5 ai 7 milioni di lire per un esemplare discreto, anche molto meno per uno da restaurare.

GIORGIO MARZOLLA