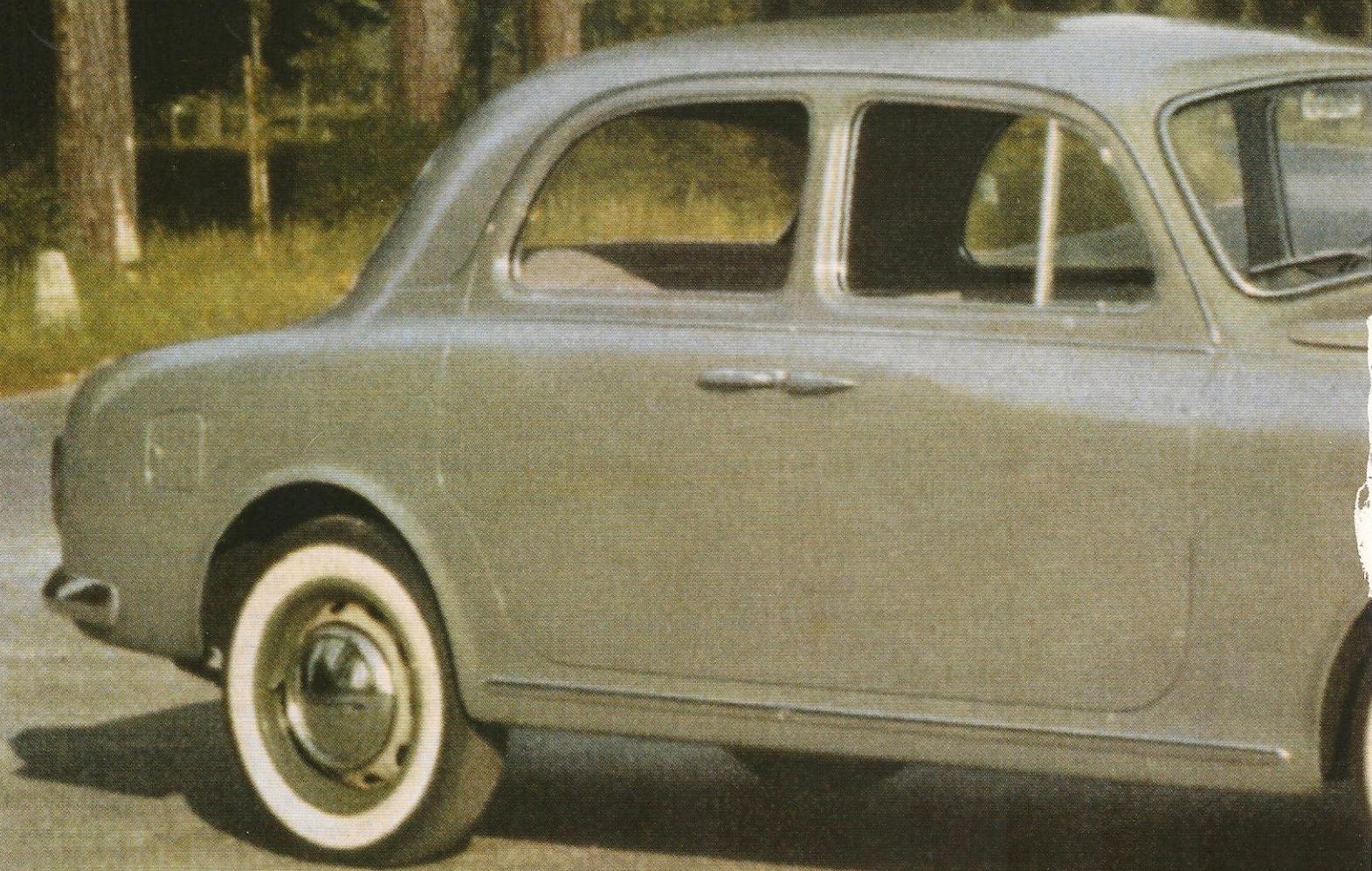


Con la Lancia Appia la vera "Dolce vita"



Nasceva cinquanta anni fa per sostituire l'Ardea – In dieci anni ne sono state costruite 103.161 prima di lasciare il passo alla Fulvia – Una vettura aristocratica, elegante ma anche sobria

di Alfio Manganaro



Ricorre quest'anno il cinquantésimo anniversario della nascita della Lancia Appia. Per ripercorrere quella che è stata la brillante carriera di quest'auto straordinaria vogliamo, per una volta, iniziare dalla fine della storia. E cioè, da quando, dopo dieci anni di onorata carriera, l'Appia è stata mandata "in pensione" per essere sostituita dalla neonata Fulvia. Abbiamo pensato, per farlo nel modo migliore, di riportare integralmente uno stupendo articolo di commiato, scritto da Ferruccio Bernabò, grandissimo giornalista e storico dell'automobile, che fu pubblicato sulla "Rivista Lancia" nell'estate del 1963.

"Addio, cara Appia; ci rivolgiamo a te, in questo saluto fatto di nostalgie, come a un essere umano, come a un'amica di giorni sereni il cui ricordo evoca momenti di felicità piena, rimembranze sfumate nel tempo eppure ancora vivide di immagini. Eri nata nella primavera del '53; sorella minore dell'Aurelia, per sostituire l'Ardea; avevi un aspetto di giovane aristocratica, tanto elegante quanto sobria, e gli intenditori riconobbero in te i segni certi della buona razza Lancia, quella che non suscita effimere vampate di entusiasmo presto sopito, ma piuttosto quel certo distacco che si smussa poco a poco, scoprendo giorno per giorno le virtù celate, le segrete risorse di chi non ama il vistoso modo di imporsi tra gente superficiale. Perché eri nata signora, insomma.

Forse un pochino gracilina, nei tuoi primi mesi di vita, tanto che quella gente di cui sopra, credette di fare giustizia sommaria delle tue qualità ancora non pienamente rivelate. Poi, il tempo fece presto a ristabilire la verità. Eri una vettura raccolta, di forme aggraziate, agile, con un motorino magari un po' complesso, raffinato, generoso. Anche nella meccanica, come nella linea, avevi osato andare controcorrente - come tante altre Lancia che ti avevano preceduto - e per questo ti fu un po' difficile importi immediatamente. E del resto faceva parte della tua natura schiva. Ma quando uscisti dalla fanciullezza, tutti i critici della prima ora credettero di "scopriarti", si accorsero che non avevi eguali al mondo, che eri elegante, bella, veloce, sobria come nessun'altra. E l'ammirazione si mutò in entusiasmo allorché, nel 1956, i tecnici ti diedero un nuovo vestito che slanciò la tua linea, e ritocarono il tuo motore con una iniezione di brio che completò la tua personalità. Da allora diventasti più che mai la vettura che riassumeva in sé tutte le virtù; chi ti pos-

sedevo andava fiero di poter dire: la mia macchina è un'Appia. Non avevi mai bisogno di niente: fedele, silenziosa, sempre pronta, non arricchivi certamente i meccanici delle officine. Cento centoventimila chilometri; ci fu chi arrivò a superare i 150 mila senza revisioni di sorta. Eri diventata insomma una macchina proverbiale, una pietra di paragone da cui uscivi sempre vittoriosa, cara Appia. E fu accolto con compiacimento, ma senza sorpresa, l'annuncio che la Rivista "Quattroruote" aveva fatto percorrere a una Appia, senza soste, 160 mila chilometri sulle strade italiane, cento volte la Mille Miglia, e che al termine, la vettura era ancora così sana da poter ricominciare.

Questa era la tua tempra, questo era il tuo cuore generoso. Ti vestirono in elegante coupé, in ariosa convertibile, in berlinetta sportiva: e allora, come sempre senza chiasso, vincesti nei concorsi di eleganza, ti facesti ammirare nei Saloni internazionali, fosti imbattibile nelle gare di velocità e di consumo. Esiste in proposito un lungo ricco libro d'oro che la Lancia conserverà tra i documenti più significativi di un'epoca, l'epoca Appia.

La tua ultima, felice trasformazione l'avesti con la "terza serie", che rappresentò il tuo trionfo definitivo. Continuavano a nascere in tutto il mondo macchine di cilindrata simile alla tua, ma mai della tua classe, eppure quando gli automobilisti facevano confronti, tornavano a te, cara vecchia Appia, con la fiducia incrollabile che quanto potevi dare tu, nessun'altra ci sarebbe riuscita. E così, mese dopo mese anno dopo anno, ti moltiplicasti, fintanto che non sorse all'orizzonte della Lancia un nome nuovo, il modello che doveva raccogliere la tua pesante eredità: la Fulvia. E il 27 aprile 1963, con l'esemplare numero 103.161, il tuo ciclo si è chiuso. Vollerò, quel giorno, darti un saluto ufficiale: dirigenti e maestranze si raccolsero all'uscita della linea di montaggio Appia, per farti un po' di festa. Te la meritavi. E tutti erano un po' commossi.

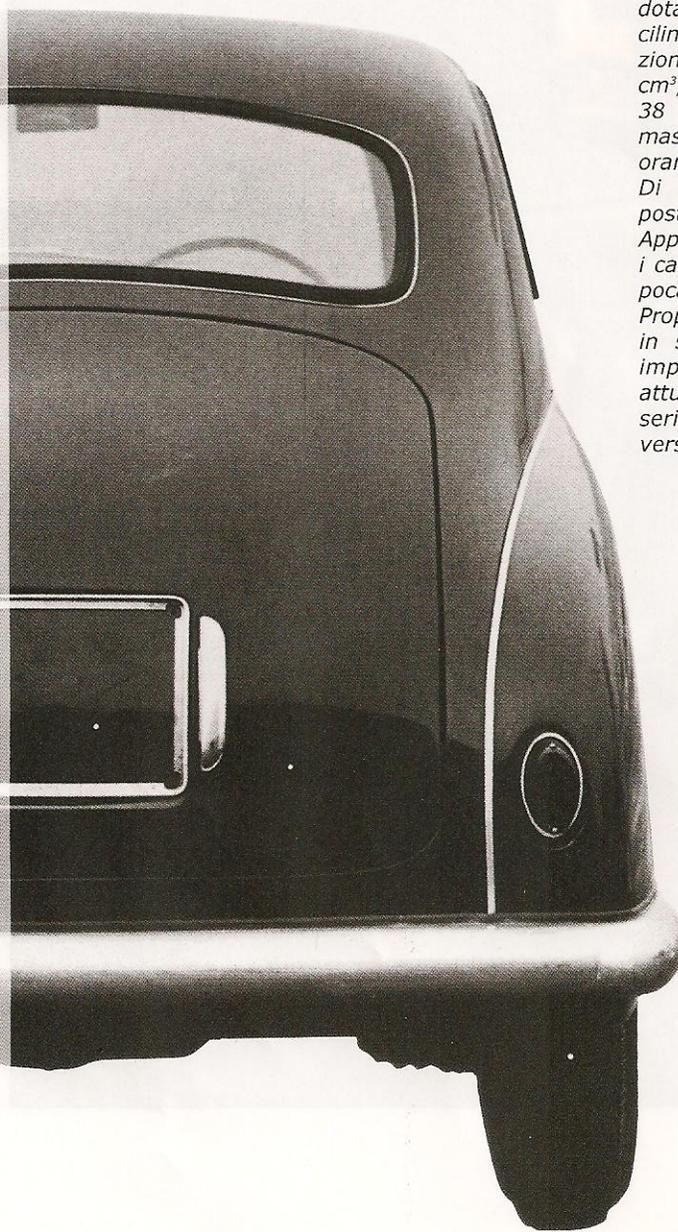
Ma tu continuerai a fare il tuo dovere come prima, sulle strade del mondo. E ti vedremo circolare chissà per quanti anni ancora, perché il tuo compito è quello di servire fedelmente, di non fermarti mai, leggendaria Appia. Saremo felici di continuare ad incontrare ovunque la tua sagoma così caratteristica, di udire il fruscio vivace del tuo motore, di ascoltare gente fiera di dire: la mia macchina è un'Appia. E poi, puoi essere tranquilla sul conto della tua ultima sorella, da poco nata: è della tua stessa razza, ha ereditato le tue miglio-

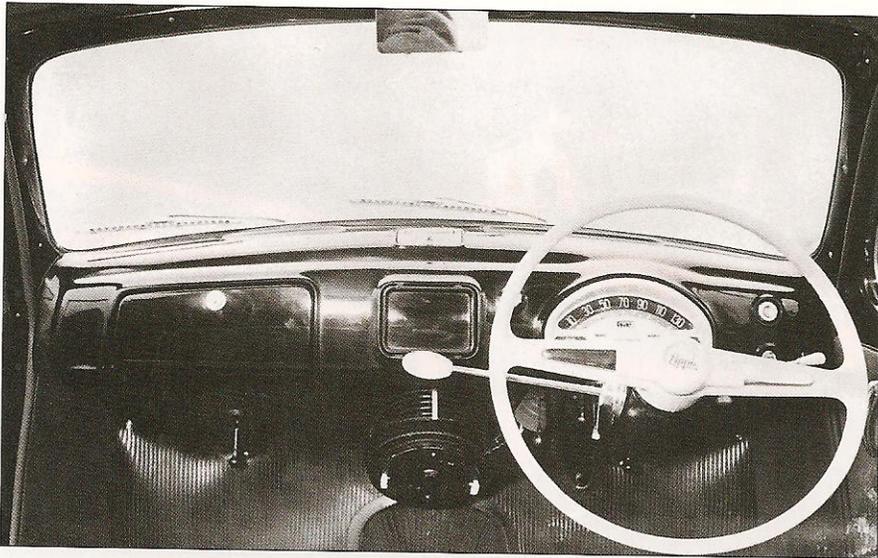


In alto, la Lancia Appia 1^a serie, costruita tra il 1953 e il 1955 in 20.025 esemplari. È dotata di un motore 4 cilindri a V con angolazione stretta di 1089 cm³, per un potenza di 38 Cv e una velocità massima di 120 km orari.

Di fianco, la parte posteriore della Lancia Appia 1^a serie seguiva i canoni stilistici dell'epoca.

Proprio la coda è stata in seguito oggetto di importanti modifiche attuate prima sulla 2^a serie, poi sull'ultima versione.





La Lancia Appia 1^a serie, così come le serie successive, era disponibile anche con guida a destra, contrassegnata dalla sigla C10, che diveniva C10S nella versione con guida a sinistra. Della prima serie sono state prodotte più Appia con guida a destra: 10.257, contro 9768 con comandi a sinistra. Nella 2^a serie la guida a destra si è ridotta notevolmente, con 3180 esemplari su un totale di 22.425 vetture. La guida a destra era disponibile anche nella 3^a serie, anche se con volumi poco significativi.



ri virtù. Già adesso sta diventando la automobile degli intenditori, come tu stessa un tempo: chi ha posseduto una Appia, ha o avrà una Fulvia. Vedi dunque che puoi andarne orgogliosa!

Addio, cara Appia, non sarai dimenticata, né nel nostro ricordo né nella storia meravigliosa dell'automobile."

Ma torniamo indietro di dieci anni.

Sono da poco iniziati gli Anni Cinquanta, Roma è la capitale del cinema e via Veneto è piena di vita, la "bella gente" si dà appuntamento ai tavolini dei caffè alla moda. Un insieme di lingue, musiche, profumi e colori.

Attraverso queste icone il mondo conosce l'Italia, un Paese che sta venendo fuori con determinazione dagli anni difficili del dopoguerra. E' l'epoca del "boom economico": l'idea di una ricchezza vera o soltanto immaginata, stimola la gente a riscoprire la gioia di vivere. Gli Anni Cinquanta rappresentano un periodo straordinario anche per la storia dell'automobile. Tra le case produttrici Lancia è una delle protagoniste indiscusse, per classe, eleganza e sportività dei suoi modelli. L'atmosfera è quella sensuale e trasgressiva, degli abiti da sera senza spilline o dai generosi decolté, delle calze di nailon con la riga verticale e dei vertiginosi tacchi a spillo. Questo clima influenza anche le linee dei designer: la Vespa, i frigoriferi bombati e colorati, le lampade dalle forme geometriche, persino il design industriale, compreso quello automobilistico, diventa un tutt'uno molto rappresentativo dell'umore delle persone. L'epoca de "La Dolce Vita" è associata ai valori che fondano l'identità e il fascino del nostro Paese ancora oggi riconosciuti nel mondo. L'estetica, la qualità dei cibi e dei vini, il gusto, la fantasia, il "saper vivere". Ma anche e soprattutto, la classe, lo charme e l'eleganza. La stessa eleganza italiana che da sempre è valore fondamentale della filosofia costruttiva di Lancia. Alla fine degli Anni Quaranta proprio alla Lancia si iniziò a progettare un nuovo modello compatto, destinato a prendere il posto dell'Ardea. Quest'ultima era un'auto di ottima reputazione, brillante ed elegante, che ripreso lo stile dell'Aprilia, aveva brillantemente tenuto la scena durante il periodo bellico, ma ora iniziava a dare segni di stanchezza. Gianni Lancia, figlio del fondatore Vincenzo scomparso nel 1937, incaricò l'Ufficio Tecnico di realizzare uno studio per una nuova vettura di cilindrata attorno al litro. La carrozzeria, ovviamente a struttura portante, con quattro porte senza il montante centrale, innovazione introdotta quasi vent'anni prima con

L'Augusta, aveva uno stile molto simile a quello della sorella maggiore Aurelia, con la grande calandra verticale a scudo che evidenziava immediatamente l'appartenenza alla famiglia, le linee erano arrotondate con la coda del baule che scendeva: oggi si sarebbe classificata come una "due volumi". Ma il fascino dell'eleganza italiana si respirava ancor di più all'interno con il profumo del famoso "panno Lancia".

Il passo era di 2,48 (contro i 2,44 dell'Ardea). Il motore a 4 cilindri di 1090 cm³, manteneva la disposizione dei cilindri a V stretto di 10 gradi, probabilmente l'angolazione più stretta della storia dell'automobile. La testa era in alluminio con sedi valvole riportate e camere di scoppio emisferiche, la potenza di 38 CV a 4400 giri/minuto. La sospensione anteriore a ruote indipendenti era ovviamente nel classico sistema Lancia, ad assale trasversale con molloni elicoidali e ammortizzatori idraulici concentrici regolabili, racchiusi in foderi telescopici.

Secondo la consuetudine di quel tempo la guida era a destra (soltanto qualche anno dopo divenne obbligatoria a sinistra), a richiesta, comunque, era possibile averla a sinistra. Il ponte posteriore era con balestre semiellittiche asimmetriche, con ammortizzatori idraulici telescopici. Il cambio a quattro marce e retro, in blocco con il motore, era comandato da leva al volante. Albero di trasmissione unico con giunti elastici alle estremità. Le altre caratteristiche della vettura: carreggiata anteriore mm 1178, posteriore 1182; lunghezza m 3,865, larghezza 1,42, altezza 1,422; peso a secco kg 820. Velocità massima 120 km/ora.

Dal dopoguerra le nuove Lancia vennero battezzate con i nomi delle strade consolari romane, per questo motivo al nuovo modello toccò il nome della via Appia.

Al suo debutto nel 1953 ebbe ancora più successo dell'Aurelia, sia la stampa che il pubblico giudicarono buona la combinazione di comfort e guida sportiva in una piccola auto con un costo relativamente contenuto (1 milione 331 mila lire, non poco per l'epoca) rispetto alle vetture di maggiore cilindrata. Già allora come oggi la filosofia di Lancia era quella di avere sulle sue vetture, anche quelle "piccole", tutti i contenuti propri di un'ammiraglia.

Il successo dell'Appia fu rinnovato con la seconda serie, presentata nel 1956, poco dopo che la direzione tecnica della Lancia era stata assunta dal professor Antonio Fessia. Forti dell'esperienza della prima serie, erano state decise alcune modifiche e aggiornamenti, allo scopo di aumen-



Dall'alto, nella sua 2^a serie, la Lancia Appia è stata oggetto di un profondo restyling di carrozzeria. La potenza del motore è salita a 44 CV, per una velocità massima di 128 km orari. E' stata prodotta dal 1956 al 1959.

L'Appia 3^a serie, prodotta dal '59 al '63 in 55.577 esemplari, aveva una linea più squadrata e il motore con 48 CV, per una velocità massima di 132 km orari.

Caratteristica di tutte le versioni l'apertura delle portiere senza montante centrale.



In alto, dell'Appia sono state prodotte numerose versioni fuoriserie: la versione coupé carrozzata da Pinin Farina.

Al centro, l'Appia convertibile venduta dalla rete commerciale Lancia era invece carrozzata da Vignale.

In basso, la Lancia Appia Sport, carrozzata da Zagato. Tra il '61 e il '62 ne sono state prodotte 200, alcune delle quali hanno preso parte alle competizioni.

tarne le prestazioni e il comfort, nonché di modernizzarne la linea.

I ritocchi al motore riguardarono la diminuzione del rapporto di compressione, una nuova testata con camera di combustione perfettamente emisferica, stantuffi ridisegnati. Inoltre venne modificato il profilo degli eccentrici dell'albero di distribuzione e adottato un nuovo carburatore. La potenza salì a 43 CV a 4800 giri/minuto, e la velocità a 128 km/h.

La carrozzeria fu ridisegnata nella parte posteriore, con l'applicazione di un terzo volume e conseguente aumento della capacità del bagagliaio, anche grazie al passo aumentato di 3 cm, la linea ne guadagnò in snellezza.

Sul telaio della seconda serie nacquero anche alcune interessanti versioni speciali: il "Coupé" di Pininfarina, il "Cabriolet" e la "Lusso" di Vignale, il "Coupé GT" di Zagato. Tutte queste fuoriserie ebbero il motore potenziato a 53 CV in virtù di una compressione aumentata e di una diversa taratura della carburazione; la loro velocità massima risultava di 145 km orari (150 per il coupé Zagato; di quest'ultimo vi fu anche una versione da competizione da 60 CV e 170 Km/h). Al Salone di Ginevra del 1959 venne infine presentata l'Appia terza serie, dove fu abbandonata la calandra a scudo verticale per una a disegno orizzontale. La potenza fu aumentata a 48 CV a 5200 giri. L'impianto frenante fu potenziato con l'adozione di tamburi anteriori doppio-avvolgenti e con il circuito frenante Duplex (brevetto Lancia). La velocità massima arrivò a 132 km/ora. Dal 1953 e il 1963 furono vendute più di 99mila berline di cui quasi 55mila della terza serie.