

Due classiche esponenti di schietto stile italiano ritratte fianco a fianco: la Appia seconda serie nella interpretazione della Vignale e Villa Pojana, disegnata da Andrea Palladio e patrimonio dell'umanità. Questa vista permette di apprezzare le piccole ma comunque significative modifiche apportate al profilo dei parafranghi anteriori, uno degli elementi di distinzione di questa elaborata rispetto all'auto di serie.



Non c'è due senza tre

Anche la Lancia Appia fu contagiata dalla febbre delle "elaborate". Una delle migliori porta la firma di Vignale, terza variazione sulla base di questa vettura da parte della carrozzeria torinese dopo la Convertibile e la Lusso regolarmente a listino.

di Matteo Giacon

Fra il 1955 e il 1964, L'Italia visse una sorta di mitica età dell'oro, o almeno così parve a tanti, quando presero vita sogni fino ad allora proibiti. E di questi, il possedere un'automobile fu forse il più simbolico.

Anche una semplice 600 era in genere vista come un ambizioso traguardo; tuttavia, già allora, c'erano automobilisti desiderosi di qualcosa che spiccasse in mezzo a un numero sempre crescente di auto tutte uguali e che non fosse costoso e impegnativo come le auto di lusso o le opere dei nostri carrozzieri, note con il nome di "fuoriserie". Molti carrozzieri, dal canto loro, all'epoca erano sì lieti dei plausi ricevuti da parte della critica, ma erano pure preoccupati da una riduzione del mercato

delle loro creazioni che ne stava minando il futuro. Per soddisfare il bisogno di distinguersi, con poca spesa, e la necessità di aumentare il fatturato di molti *atelier*, prese forma, poco dopo la nascita della 600, il fenomeno delle "elaborate", vere e proprie vie di mezzo fra le fuoriserie e le auto di normale produzione.

Oltre che sulla semplicità di realizzazione, che richiedeva modeste modifiche a scocca e interni lasciando spesso intatta la meccanica, le elaborate basavano parte del successo anche sul loro essere disponibili in pronta consegna, ad un prezzo di poco più alto.

Questa moda non durò molto, e il suo ridimensionamento negli anni Sessanta significò la fine per molte di quelle aziende.

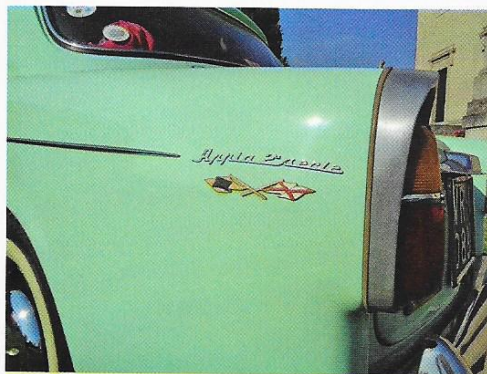
Fu con le elaborate che si registrò il fenomeno della diffusione degli accessori *aftermarket*, tuttora pre-

senti negli odierni listini pieni di optional e pacchetti.

Alcune elaborazioni ebbero una certa diffusione, legata al successo del modello su cui erano basate (come le 600 e le 1100); altre, seppure con minore seguito, non per questo furono meno significative, come le varie proposte approntate su Alfa Romeo Giulietta e su Lancia Appia.

Le Appia elaborate furono un episodio limitato alla seconda serie e in un momento maturo della sua carriera, a cavallo fra il 1958 e il 1959, quando la Lancia decise di "saggiare" in qualche modo l'abilità di certi carrozzieri nel rinfrescare l'immagine un po' attempata della berlina torinese, fornendo loro un certo numero di scocche. Un restyling era comunque ormai prossimo, e infatti l'Appia terza serie arrivò di lì a poco, al salone di Ginevra del 1959. Affermare che la





UN ESEMPLARE PERFETTAMENTE CONSERVATO

L'elegante profilo della Appia Elaborata Vignale. Le sapienti modifiche apportate dall'atelier torinese la fanno apparire più snella e slanciata della versione di serie, correggendone così un piccolo limite.

La scritta "Appia 2ª Serie", applicata sulla pinna sopra alle classiche bandierine della Vignale..

Sfoggia gomme a fascia bianca (come del resto tutte le elaborate sulla base della media di casa Lancia) e ruote in tinta contrastante rispetto al colore del corpo vettura. Ruote e copriuota conservano le caratteristiche di serie.

Nel frontale spiccano i fari supplementari in stile Aurelia B20. I paraurti sono quelli della versione di serie.

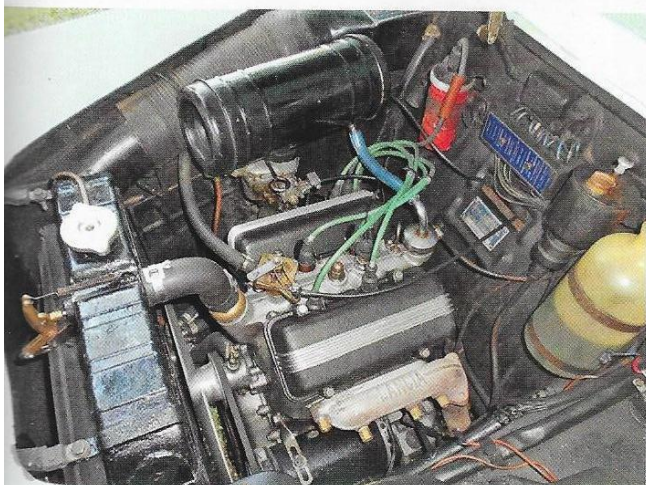
I gruppi ottici posteriori sono ripresi dalla Convertibile e dalla Lusso. Notare la targhetta sul baule: V(ignale)-M(ichelotti) Special.

Classica l'immagine a "porte aperte" dell'abitacolo dell'Appia, più accogliente che mai nell'edizione curata dalla Vignale. Su questo esemplare spicca il notevole grado di conservazione della tappezzeria.



Lancia avesse elaborato le proprie scelte per il restyling solo dopo aver valutato il lavoro dei carrozzieri, dati i tempi molto ristretti, è forse un po' azzardato, anche se non del tutto peregrino. Ad ogni modo, le elaborate potevano essere viste in casa Lancia come la conferma che la direzione intrapresa per il ringiovanimento del proprio modello di punta era corretta.

Indipendentemente dalla ragione d'essere delle Appia elaborate (proposte di stile a disposizione della Lancia o modo per allargare la clientela delle carrozzerie coinvolte), quest'operazione vide la nascita di piccole serie di vetture ristilizzate da Touring, Canta, Motto, Zagato, Francis Lombardi, Monterosa, Scioneri e Vignale, in genere caratterizzate da un allungamento più o meno evidente delle pinne, cui si aggiungevano gomme a fascia bianca, verniciature non comprese fra quelle di serie, profili lucidi sulla fiancata e allestimenti interni più lussuosi. A seconda degli interpreti, le Appia elaborate utilizzarono anche lunotti panoramici (Motto e Canta), verniciature bicolori (un po' tutti, ma in particolare Scioneri, Monterosa, Touring e ancora Canta), modanature sagomate a razzo innestate sulle fiancate, a imitazione delle Pontiac del '57 e '58 (di nuovo Scioneri), o radicali rielaborazioni della zona posteriore del tetto (omaggio di Francis Lombardi alle grosse Buick e Cadillac del '57, e alle Chevrolet e Pontiac MY '58, oltre che alle Hillman Minx e alle Opel Kapitän...). La novità più eclatante vista sulle elaborate fu però la calandra rettangolare, anticipazione di quanto poi usato dalla stessa Lancia, che trovò spazio da Scioneri e Monterosa. La rinuncia al classico scudo Lancia aveva una sua logica, dato che le stesse Appia sportive (la Coupé Pi-



RARI GLI ESEMPLARI SOPRAVVISSUTI

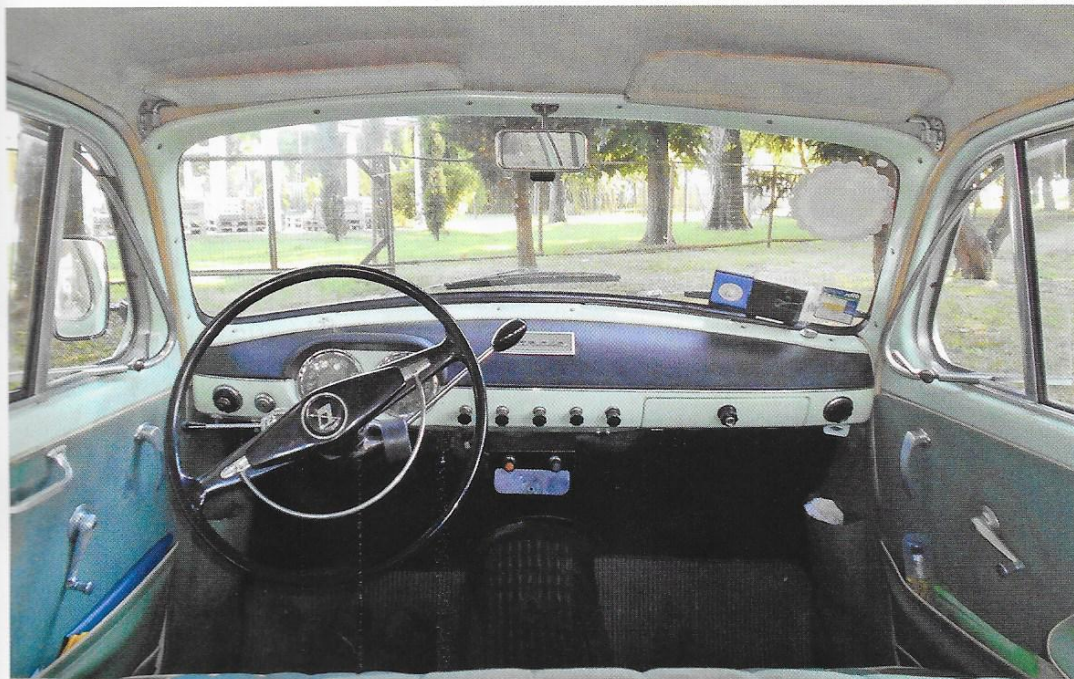
Pochissimi gli esemplari realizzati da parte della Vignale di questa insolita interpretazione del tema "elaborate", molto di moda nella seconda metà degli anni Cinquanta. Da questa vista si può meglio apprezzare il riuscito inserimento delle pinne e della tegolatura sopra al lunotto messe in opera dalla Vignale. Con ogni probabilità la Lancia fornì al carrozziere torinese le scocche prive di parafranghi, prassi dimostrata per altre Appia elaborate eseguite da altre firme. Lo sportellino che cela il tappo del serbatoio è stato mutuato dalla versione di serie.

MOTORE COMPLETAMENTE REVISIONATO

Vista del motore mutuato dalla berlina di serie. Le numerose targhette e i vari contenitori dei liquidi sono conformi agli originali. Il propulsore di quest'esemplare è conforme alle specifiche di serie: 4 cilindri a V stretto, 1090 cc, alesaggio 68 mm, corsa 75 mm, rapporto di compressione 7,2:1, potenza massima 43,5 CV a 4800 giri, coppia massima 7,8 kgm a 3000 giri. Il carburatore è un Solex invertito C32 PBIC, l'impianto elettrico è a 12V.

ninfarina, la Convertibile e la Lusso Vignale e le berline a firma Zagato), presentavano da tempo una soluzione derivata dalla Flaminia. Le elaborate costavano fra 1.425.000 e 1.510.000 lire, logicamente più della berlina di serie (1.328.600), ma meno degli altri modelli in gamma.

Fra tutte, l'elaborazione firmata Vignale è forse la più elegante, e l'ultima di una serie di Appia firmate dallo specialista sabaudo: prima di questa, già nel 1956 erano stati proposti un paio di esemplari unici che avevano anticipato le varianti poi introdotte in listino dalla stessa Casa, le già ricordate Convertibile e la variante chiusa a 4



LA STRUMENTAZIONE

Spicca il termometro acqua, aggiunto sulle Appia edizione 1958.

I due posacenere circolari posti alle estremità del cruscotto identificano questa macchina come un esemplare nato nell'ultimo periodo di produzione. Le alette parasole sono imbottite e utilizzabili anche ai lati.



INTERNI RAFFINATI

La cura degli interni di questa specialissima automobile costituisce un ulteriore passo in avanti rispetto al già ottimo grado di finitura della versione di serie. La foggia dei pannelli porta e dei rivestimenti è opera della Vignale.

Il sedile posteriore accoglie tre persone finemente rifinito in panno e vinile. Le tasche portacarte alle 4 porte ricalcano lo schema della versione di serie.

Lo schienale di quello anteriore a panchina è regolabile. Notare il battiporta e i riscontri per la chiusura inferiore delle porte.

posti, la Lusso. Il loro autore, Giovanni Michelotti, all'epoca matita di punta dell'azienda, ha con ogni probabilità avuto un ruolo pure nella definizione di questa elaborazione, come attesta la scritta V-M Special posta sul baule, che ne indica quella che dovrebbe essere la denominazione corretta. L'elaborata di casa Vignale conserva la sezione centrale della scocca dell'auto d'origine (includere logicamente le 4 porte con apertura ad armadio) e lo scudetto Lancia (diversamente da quanto fatto nel caso della Convertibile e della Lusso, e ben diversamente da quanto fatto con la calandra lenticolare e i paraurti a "corna di bufalo" di uno dei prototipi del '56).

Oggetto dell'elaborazione furono da prassi le estremità, con parafranghi anteriori allungati inglobanti adesso i fanali e con quelli posteriori terminanti a loro volta in vere e proprie pinne, su cui si innesta la fanaleria della Lusso e della Convertibile. Modificata anche la parte del tetto a tergo, con una tegolatura che avvolge il lunotto sopra e ai lati. Completava l'opera un profilo lucido che percorre la fiancata poco sopra i passaruota, in aggiunta a quello lungo la giunzione dei parafranghi della versione di serie. I paraurti sono quelli standard in acciaio. Dentro vennero adottati nuovi rivestimenti in panno e vinile, dove spicca il nuovo disegno dei pan-

nelli porta e dei sedili, mentre maniglie, cruscotto, volante e accessori sono quelli del modello di serie. Inalterata anche la meccanica, con la fidata unità a 4 cilindri a V, e senza modifiche anche a sospensioni, freni e trasmissione. Bella digressione sul tema della piccola Lancia, la Appia V-M Special è stata prodotta in pochi esemplari, come le altre elaborate, e di questi al momento forse due o tre sono sopravvissuti: uno è la star del nostro servizio, ancor più iconica perché amorevolmente conservata dal suo attuale proprietario, Giovanni Visentin di Pojana Maggiore (VI), senza mai essere stata sottoposta ad un restauro radicale. Il signor Visentin

la acquistò nel 1990 dal suo secondo proprietario e da allora ha percorso 100.000 chilometri (arrivando ad un totale di circa 130.000), recandosi a qualcosa come 300 raduni e manifestazioni per vetture d'epoca, anche di notevole impegno. Nonostante ciò, questa "special" (immatricolata nel 1958, numero di telaio C105 28278 non ha mai avuto guai, a conferma di tutti i pregi oggetto di lode nelle prove condotte all'epoca da riviste specializzate. Unico intervento di rilievo sulla meccanica, il rifacimento del motore nel 2016, ad opera di un meccanico Lancia esperto di questa famiglia di propulsori; per il resto, la carrozzeria e gli interni sono ancora originali, a parte qualche ritocco alla vernice (a proposito: Giovanni conserva ancora una certa quantità di tinta ordinata oltre cinquant'anni fa dall'allora proprietario alla comasca Savid, nome in codice CE 75 F Verde 4619 Chiarissimo) e una modesta patina di vissuto sul cielo e sui pannelli porta. I sedili, grazie alle foderine applicate dal precedente proprietario, sono ben conservati. Osservando i dettagli di questa vettura, non si fa fatica a comprendere perché Giovanni se ne sia innamorato: tutto sembra fatto per appagare l'ego dei proprietari, tutto è come deve essere in una vera Lancia, con però un piccolo tocco di quella magia che solo un nome leggendario come quello di Vignale riesce a trasmettere. ▀