



Lancia Appia Lusso

di Vittorio Falzoni Gallerani

Lidea della Lancia Appia Lusso nasce in Casa Vignale a seguito delle soddisfazioni che l'Appia Convertibile stava dando da parecchi mesi, con vendite superiori ad ogni più rosea aspettativa, sin dal Marzo 1957, quando aveva fatto la sua apparizione al Salone di Ginevra.

Le sue linee concepite da Giovanni Michelotti e la ormai riconosciuta eccellente rifinitura nella costruzione, ne avevano fatto una reginetta delle vendite nella sua nicchia di mercato; d'incanto in fondo essa poteva avvalersi del motore più potente di quello della berlina di serie e del comando del cambio al pavimento tipici dei telai che la Lancia metteva a disposizione dei Carrozzeri.

Naturalmente, tra gli accessori a richiesta della Convertibile, era disponibile il tettuccio rigido ma i posti rimanevano due con le conseguenti limitazioni d'uso; è a questo punto che, alla Vignale, viene l'idea di proporre alla Lancia una svelta berlina a due porte ma con quattro posti comodi da affiancare alla Convertibile, da produrre sulle linee di montaggio di via Cigliano a Torino.

Un precedente, per la verità, c'era già stato nel 1956, quando la Lan-

cia approntò un primo lotto di dodici telai Appia da affidare ai Carrozzeri; la Vignale, su uno di essi, allestì una elegantissima 'Gran Lusso', già con lo stesso concetto della 'nostra' Lusso, ma con una calandra a sviluppo verticale che due anni dopo, con l'arrivo della Flaminia e dell'Appia Convertibile con le loro ampie calandre orizzontali, sarebbe apparsa obsoleta.

Precorrere i tempi

Tornando alla messa in produzione della Lusso, è bene ricordare che erano tempi, quelli, in cui alla Lancia era di primaria importanza essere sempre all'altezza delle esigenze della propria clientela e, qualche volta, piaceva loro anche anticiparne i gusti; ecco quindi che questa proposta della Vignale fu gradita alla Dirigenza e le fu data via libera. Il lavoro da fare non era molto poiché, per Giovanni Michelotti, adattare un padiglione che fosse nello stesso tempo luminoso ed esteticamente equilibrato sul corpo vettura della Convertibile, non era certo un problema.

Il nuovo modello venne chiamato coerentemente 'Lusso', e ne fornì-



Elegantemente collocate le parti in colore contrastante.

In alto si notano la banda laterale e la finta presa d'aria sul cofano motore.

Il nero del padiglione si estende fino a formare una piccola cresta sulle codine della vettura.

Le fascie laterali nere lasciano spazio in coda al nome del modello con le tradizionali bandierine della Vignale.

remo la giustificazione tra poche righe, anziché Coupé, denominazione peraltro già in uso sulla due posti Pinin Farina, data la sua ampia abitabilità; a nessuno venne in mente di andare a cercare nomi di fantasia e, d'altronde, quando il pubblico la vide per la prima volta, al Salone di Torino nell'autunno del 1958, il lusso lo poté toccare con mano fin dalla prima occhiata (si tenga presente che si tratta, comunque, di un'auto di cilindrata attorno al litro).

La verniciatura bicolore, allora già da sola sinonimo di esclusività, si faceva notare anche da lontano con il padiglione e la striscia sulla fiancata (particolarmente costosa da realizzare) in tinta contrastante

con quella del corpo vettura, da scegliere tra le seguenti: avorio Chantilly, blu Lancia, grigio Albany, grigio Milano, grigio Saint Cloud, nero, rosso Giamaica e verde medio. Da notare i tre grigi su otto colori in tutto, evidentemente molto graditi ai compassati Lancisti di allora.

Le cromature non mancavano ma erano distribuite con estremo buon gusto e senza esagerare; dove il lusso tornava in primo piano era all'interno, con la plancia trattata con materiale antiriflesso, la strumentazione completa di contagiri, tachilometro parziale, manometro olio e spia del freno a mano, ed il vano per il montaggio dell'autoradio.



*I massicci rostri sui paraurti tendono ad appesantirne la linea.
Il capiente baule ospita la ruota di scorta, in verticale, per guadagnare spazio.*



*Anche la vista di coda lascia immaginare una vettura di grande cilindrata.
La presa d'aria forntale riprende il nero del padiglione e delle fascie laterali.*





Passando al 'salotto' vero e proprio, meticolosamente rifinito in panno oppure in pelle a seconda dei desideri della Signora, si trovano due poltroncine separate con schienale regolabile davanti, un ampio divano con appoggia braccia dietro e, sul pavimento sottostante, moquette di lana; l'atmosfera è quindi adeguatamente signorile e viene intiepidita, all'occorrenza, da un valido impianto di riscaldamento con getto d'aria anche sul parabrezza, oltre che verso l'abitacolo, incrementabile da apposita ventola azionabile

con un interruttore sulla plancia. In caso di caldo estivo, tale ventola nulla può ma, appena ci si muove il gioco d'aria che si crea tra i deflettori anteriori ed i finestrini posteriori a compasso, permette di respirare senza tema di malandrini colpi d'aria.

Il reparto accessori è poi all'altezza del resto: specchio retrovisore con scatto anti abbagliante, alette parasole orientabili, cassetto sul cruscotto con serratura, accendisigari, lava parabrezza, pneumatici a fianco bianco di serie; a richiesta interno in pelle, autoradio e pneumatici radiali Michelin X. Novità, quest'ultima, della quale si faticava ad avvertire in pieno i vantaggi dati i soli 54 CV con i quali si era costretti a convivere; che erano, sì, qualcuno in più di quelli disponibili sulla berlina a quattro porte, ma sempre insufficienti per una guida brillante; qualche miglioramento, sotto questo aspetto, si avrà dalla metà del 1960, quando, assicurati dalla disponibilità dell'impianto frenante a doppio circuito dal marzo dello



Dettagli ricercati per un aspetto signorile.

Perfettamente rifinite le ruote in un'alternanza di nero e cromo di rara eleganza. Molto raffinati sia l'indicatore di direzione laterale sia il Marchio Vignale con la Mole Antonelliana.

Il vano motore tipicamente Lancia: antirombo senza risparmio e motore a V; in alto a sinistra si scorge il serbatoio dell'olio per gli ammortizzatori.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Lancia Appia Lusso (da Maggio 1960 num. motore 3701)

Motore

Tipo 814.00 Quattro cilindri a V di 10° e 14° anteriore longitudinale Alesaggio 68 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1.089 cc Rapporto di compressione 8 (8,8) : 1 Potenza massima 54 (60) CV a 5.200 (5.400) giri/min Coppia massima 8,9 (8,7) kgm a 3.500 (4.400) giri/min Distribuzione a due alberi a camme nel basamento comandati da catena Alimentazione ad un carburatore Weber 36 DCLD 3 (DCD 5) Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 3,8 litri Raffreddamento ad acqua Capacità circuito 6 litri Impianto elettrico a 12 Volt Dinamo 250 Watt

Trasmissione

Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro rapporti del cambio I : 4,098:1; II 2,382:1; III : 1,526:1; IV : 1:1; RM : 5,854:1 Rapporto al ponte 4,3:1 Pneumatici 155 X 15 Cerchi in acciaio 4,5J X 15

Corpo vettura

Scocca portante Berlia due porte Sospensioni anteriori indipendenti, elementi telescopici a scorrimento verticale, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle a balestra, ammortizzatori telescopici Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote, da inizio 1960 doppio circuito frenante Sterzo a vite senza fine Capacità serbatoio carburante 38 litri

Dimensioni e peso

Passo 2.510 mm Careggiata anteriore 1.178 mm Careggiata posteriore 1.182 mm Lunghezza 4.340 mm Larghezza 1.520 mm Altezza 1.395 mm Peso in ordine di marcia 965 kg

Prestazioni (dichiarate)

Velocità massima 140 (142) km/h Consumo medio di carburante 8,1 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 23 sec. Accelerazione 0-1.000 m. 41 sec. Ripresa 1.000 m da 30 km/h in IV 47 sec.



stesso anno, i motoristi della Lancia ritennero, vivaddio, che si potesse elevare la potenza del motore fino a 60 CV.

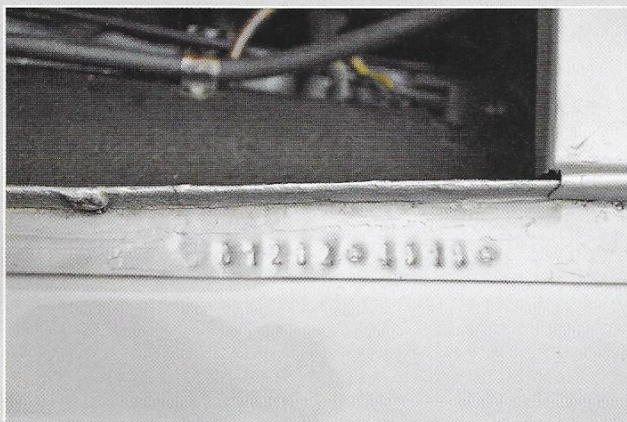
Le modifiche riguardarono il collettore di aspirazione con condotti di aspirazione separati, il rapporto di compressione aumentato da 8 a 8,8:1, diversi valori della messa in fase della distribuzione, carburatore con diverse regolazioni; i risultati si avvertono poco nella velocità, che aumenta da 140 a 142 km/h, e di più in una generale maggiore brillantezza nel

traffico, soprattutto con l'uso del cambio, poiché le capacità di ripresa in quarta vengono invece leggermente penalizzate dalle modifiche su accennate che determinano una diminuzione dei valori di coppia massima ed un innalzamento del relativo regime; è una sensazione che possiamo vivere in diretta in un piacevole giro di prova da passeggeri sull'auto del servizio che è proprio una di queste, della seconda metà del 1960, con meccanica aggiornata.

La vettura del servizio

Acquistata dall'attuale proprietario, Mauro Barbieri di Vignola (MO), dalla prima intestataria, in condizioni già più che buone, con tutti i documenti d'origine e con il pregiato interno in pelle, è stata da lui ottimizzata al punto da metterla in grado di viaggiare oggi con la stessa fluidità ed affidabilità di quando era nuova facendoci apprezzare in pieno cosa vuole, e ancora di più, cosa voleva dire viaggiare su di una piccola e raffinatissima Lancia all'inizio degli anni '60 del secolo scorso: veramente un mondo a parte.

Purtroppo accessibile a pochi: vere concorrenti, sul mercato italiano, la Lancia Appia Lusso, non ne aveva ma, con un prezzo di listino di L. 1.800.000 costava poco meno dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint (L. 1.920.000), decisamente più prestazionale anche se molto meno abitabile, e L. 275.000 in più della Giulietta TI, sempre più brillante e con quattro porte, dotazione da sempre molto apprezzata dagli italiani, per quanto priva del grado di finitura delle Lancia; fu così che dai primi mesi del 1959, quando iniziarono le vendite, al luglio del 1961, le Appia Lusso vendute furono, in tutto, 478.



Interni sofisticati

L'abitacolo rende ragione del suffisso "Lusso" nella denominazione del modello: pelle, moquette, perfetta insonorizzazione, strumentazione completa non manca nulla. La particolare inclinazione dello schienale facilita l'accesso ai sedili posteriori.