



## **CLUB LANCIA APPIA**

Via Puccini 4 35024 Bovolenta (PD)

**federato A.S.I**



### **NOTIZIARIO DEL CLUB LANCIA APPIA**

**EDITORIALE APRILE 2022**



**IL Presidente e il Direttivo del Club Lancia Appia Augura a tutti i soci Buona Pasqua**

#### **10 Aprile 2022 Visita al Museo Civico di Stanghella (PD)**

Leggiamo sulla Treccani la definizione di "Piazza": "E' un'area libera, limitata in tutto od in parte da costruzioni, con varia funzione urbanistica..."

Ebbene, siamo a Stanghella domenica mattina 10 aprile con nostre Lancia ed altre auto d' epoca, ed andiamo a parcheggiare in Piazza Renato Otello Pighin; a delimitarla tutto attorno ci sono insieme il senso e la vita di questa cittadina di poco più di 4000 abitanti, nel basso padovano: ecco il Palazzo del Municipio, e poi la Banca, la Chiesa di Santa Caterina, la Scuola Materna, il Monumento del Caduti, la Villa Centanini col suo parco, il Palazzo della Biblioteca Comunale ed il Museo Civico Etnografico.

Ecco, è qui che i soci sono stati invitati dagli organizzatori del Club Lancia Appia per visitare questa **mostra** di otto sale, disposta su tre piani. Siamo stati accolti da una valente e preparata guida, che ci ha spiegato come il luogo testimoni la trasformazione del paesaggio della bassa Padovana nelle varie epoche storiche e racconti l'evoluzione della cultura rurale, dell'artigianato e dei mestieri. La carta catastale "Retratto del Gorzone", che occupa un'intera sala, è il reperto più importante e noto dell'intera mostra; misura m. 7,950 per m. 3,385; voluta da Venezia probabilmente verso il 1500, successivamente aggiornata, raffigura i territori compresi da Montagnana ad Anguillara Veneta, percorsi dal canale Gorzone, situati tutti a nord rispetto al fiume Adige, **che furono oggetto di successive bonifiche**. Fu trovata arrotolata nello stesso edificio negli anni 80, e restaurata dai Padri dell'Abbazia di Praglia (PD). Dopo la visita al Museo, il Club Lancia Appia è stato ospite della "Trattoria dal Barba", con la **degustazione del tipico piatto della "gran grigliata"**.

Giuseppe Calzavara



Mappa del Retratto del Canale Gorzone misura circa 8 metri per 3,40.



## LANCIA APPIA II^ SERIE E FIAT 1100/103 H: UN ORIGINALE CONFRONTO DI "RUOTECLASSICHE"

Ruoteclassiche di maggio 2010 mette a confronto due "1100" della seconda metà degli anni '50, la Lancia Appia II^ serie e la Fiat 1100/103 H, e lo fa attraverso le prove su strada della prima su Quattroruote di settembre 1956, e dell'altra sulla stessa rivista di settembre 1959. Tre anni dividono l'esame di queste vetture, e la loro differenza emerge nella modernità della linea della Fiat rispetto a quella della Lancia. E difatti, maturi erano i tempi per una nuova versione dell'Appia, di cui sarebbe stata presentata la III^ serie al salone di Ginevra del 1959.

L'articolo dell'Editoriale Domus che riportiamo propone interessanti considerazioni tecniche, sociali ed economiche, e spiega il perché della preferenza che fu accordata dal pubblico all'una rispetto all'altra auto, e ciò emerge dai numeri: 226.809 furono le 1100/103 vendute, rispetto alle 22.850 (3180 guida a dx e 19.670 guida a sx) Appia. Per quanto riguarda le serie successive, le 1100 Export e Speciale (dal 1960 al '62) totalizzarono nell'insieme 272.067 esemplari, mentre l'Appia III^ serie (1959-63) ebbe un destino più felice rispetto alla II^, con 55.578 auto prodotte.

*"Nella storia dell'automobile non esiste probabilmente una cilindrata che si sia identificata così strettamente con una vettura come nel caso della Fiat 1100. Per più di trent'anni la Millecento ha rappresentato l'emblema dell'automobile per la famiglia media italiana, in grado di trasportare in tutta comodità quattro persone con costi di esercizio estremamente contenuti"* (Brizio Pignacca, "Fiat 1100", Giorgio Nada Editore 1992).

In quella seconda metà degli anni cinquanta del boom economico e della ricostruzione, "1100" non era quindi un semplice numero, ma un punto fermo di demarcazione in favore dell'acquisto il più possibile ragionato, di un'auto, rispetto ad uno sproporzionato rispetto alle possibilità. Una "1400" sarebbe stato troppo per tanti automobilisti, che desideravano lasciare la loro utilitaria Fiat 600 per mettere in garage un'auto di categoria superiore. E si arrivava così ad un consiglio di famiglia per approvare l'acquisto di una 1100, dopo averne attentamente valutato i costi, soprattutto di mantenimento.....

(officina, carburanti, cambi olio allora stagionali, tassa di circolazione). Successivamente, nei primi anni '60 l'ulteriore benessere sociale consentì a molti possessori di questa cilindrata (soprattutto impiegati, professionisti e commercianti) di orientarsi verso auto di categoria superiore come le Fiat 1300-1500, oppure di preferire la Alfa Romeo Giulietta e Giulia piuttosto che le Lancia (Appia III^ serie, Fulvia, Flavia), automobili che (soprattutto queste vetture) significarono un importante traguardo personale e familiare.

Andiamo alla nascita dell'Appia: *"Accanto a modelli di cilindrata media o elevata, la Lancia affiancò a partire dagli anni trenta automobili più accessibili, ma con la proverbiale eleganza delle sorelle maggiori, miniaturizzando l'inconfondibile stile Lancia; questo riguardò sia la notevole raffinatezza meccanica, sia la qualità delle finiture. Ecco il perché del motore sotto il litro per l'Ardea e del 1100 per l'Appia, auto dal fascino immutabile e dalle grandi doti costruttive"* (Sergio Puttini e Alberto Fornai, "Lancia Ardea e Appia", Giorgio Nada Editore 1991). Queste esclusive caratteristiche portarono però a costi di produzione poco sostenibili per una casa come la Lancia, con l'Appia che era poco competitiva sul mercato, a prezzi di un quarto superiori rispetto alla Fiat 1100. E questi furono alcuni tra i tanti motivi che portarono in seguito la Lancia in mano a Fiat. Nel 1969, nel corso di un'audizione davanti ad una Commissione Parlamentare d'indagine sull'industria automobilistica, Carlo Pesenti, Presidente Lancia dal 1956 fino a quell'anno, rivendicava *"Lo stile di lavoro e l'eccezionalità della Lancia, apprezzata per la qualità e la cura con la quale venivano realizzate le vetture in tutte le sue parti, grazie alla sua concezione artigianale"*. Portava ad esempio il fatto che non venissero accettati gli ingranaggi con più di un centesimo di millimetro di differenza rispetto al previsto. Inoltre dichiarava come questa casa automobilistica costruisse quasi completamente tutta la meccanica delle proprie automobili, dal cambio a moltissimi altri componenti. e questo portava ad aumento dei costi. (Lancia story collection n. 68, "L'eccezionalità della Lancia", 2007). Si aggiunga il fatto che alcune auto, per esempio le prime serie della Flavia e della Fulvia, erano state lanciate con un poco favorevole rapporto peso-potenza. Se si prescinde però dalle situazioni sociali in quell'irripetibile periodo della rinascita della nostra Italia, e dalle

differenti scelte di economia industriale delle due rispettive case automobilistiche, se ci si mette più semplicemente nei panni di un automobilista appassionato di quei tempi, ebbene bisogna concludere che le soddisfazioni che una Lancia Appia offriva nei confronti una pur valida Fiat 1100 erano uniche e non paragonabili, tali da fare la differenza: la leggendaria chiusura delle portiere, le soffici sedute, la dolcezza del motore e del cambio, la piacevolezza della guida, i particolari delle finiture e la ricchezza degli accessori. Erano insomma le cifre che distinguevano un'esperienza in Lancia rispetto ad un viaggio con le altre automobili. Ed i soci del Club Lancia Appia ben conoscono questi significati... Ecco di seguito la prova della Lancia Appia II<sup>a</sup> serie e della Fiat 1100/103 H (*Copyright Quattroruote 1956 e 1959- Ruoteclassiche maggio 2010, Editoriale Domus*). Sono opportunamente citati a pag. 51 della rivista i rispettivi club ed i registri di marca e modello; Anche se i giudizi sono del 2010, il Club Lancia Appia a pag. 53 avrebbe meritato non quattro ma cinque stelle grazie alla sua vivace attività sociale in favore dei soci visto che non certo "limitati" bensì decine, sono stati dal 2004 gli incontri tra i possessori della piccola Lancia !

Giuseppe Calzavara

## IL VIRUS E LA LANCIA CORRONO CON L'ALFABETO GRECO

Due anni di pandemia ci hanno insegnato che il virus Covid-19 ha continuato a correre e mutare, con nuove varianti, capaci di ridurre in qualche modo l'immunità data dai vaccini. Questi cambiamenti sono stati registrati con le lettere dell'alfabeto greco. Le nominiamo brevemente, omettendo le loro caratteristiche virologiche, di competenza specialistica.

Ecco le varianti:

- **Alfa**, identificata nel Regno Unito a settembre 2020;
- **Beta**, identificata in Sudafrica a settembre 2020;
- **Gamma**, identificata in Brasile a dicembre 2020;
- **Delta**, identificata in India a dicembre 2020;
- **Epsilon**, identificata negli Stati Uniti a settembre 2020;
- **Zeta**, identificata in Brasile a gennaio 2021;
- **Eta**, identificata in Nigeria a dicembre 2020;
- **Theta**, identificata nelle Filippine a gennaio 2021;
- **Iota**, identificata negli Stati Uniti a dicembre 2020;
- **Kappa**, identificata in India a dicembre 2020;
- **Lambda**, identificata in Perù a dicembre 2020;
- **Mu**, identificata in Colombia a gennaio 2021;
- **Omicron**, identificata in Botswana e in Sudafrica a novembre 2021.

È sperabile che non sia necessario intitolare altre possibili varianti con le nove lettere greche ancora disponibili, (escludendo Nu e Xi), perché non sarebbe certo una bella notizia. Oh bella, ma che c'entra poi la Lancia col virus Covid-19? C'entra, per due curiosi motivi. Innanzitutto, vi era stato proprio un "contatto ravvicinato" con questo virus, per fortuna senza conseguenze, avvenuto da parte di alcuni soci del Club Lancia Appia quel 9 febbraio 2020 a Vo'Euganeo; essi infatti avevano sostato in quel raduno di inizio anno, attardandosi ignari nella piazza e nel bar della cittadina. E proprio qualche giorno dopo l'epidemia da virus sarebbe dilagata, con il secondo paziente italiano (dopo quello di Codogno) identificato proprio in quella località dei colli Euganei.



9 febbraio 2020 - Il Municipio di Vo' e le auto nella Piazza

In secondo luogo, proprio molte automobili di questa casa automobilistica, dal 1907 al 1931 e dal 1972 ai nostri giorni, sono state nominate allo stesso modo con cui molti anni dopo sarebbero state intitolate le mutazioni del virus Covid-19.

In un notiziario del Club Lancia Appia di marzo 2006, dal titolo “Le Automobili Lancia: l’origine dei loro nomi, dalla Alfa alla Musa”, mi occupavo dell’argomento, e mi soffermavo sull’uso dell’alfabeto greco per i loro nomi, che probabilmente erano stati creati grazie a un suggerimento al fratello Vincenzo da parte del Prof. Giuseppe Lancia, illustre letterato e grecista.

Per chi non abbia ricordi di Liceo Classico, può essere interessante rileggere quindi le lettere della lingua greca:



Ebbene, in questo drammatico periodo di pandemia, può offrire quindi un momento di leggerezza Mostrare le immagini delle Lancia aventi lo stesso nome delle lettere dell’alfabeto greco, le stesse lettere presenti nelle varianti del virus Covid-19. Pensando a scherzose similitudini, se la Delta è stata la variante virale più temibile, altrettanto può dirsi in Lancia per le mutazioni della sua Delta, divenuta integrale, che ha causato l’annientamento degli avversari per cinque campionati costruttori consecutivi. E che dire di contro della Omicron, l’ultima più innocua variante del virus, cui corrispondono per la casa automobilistica altrettanto tranquilli omonimi autocarri e torpedoni ?

Ci occupiamo ora solo delle immagini che corrispondono all’elenco alfabetico greco di auto e di mezzi pesanti Lancia, non considerandone caratteristiche ed evoluzioni tecniche.

## Referenze

- L. Coppini, “Da Alfa a Omicron, ecco l’identikit di tutte le varianti comparse finora”, Corriere della Sera 03-02-2022;
- M. Centenari, “La favolosa Lancia”, Editoriale Domus 1976;
- “Lancia, tutti i modelli del Novecento”, Editoriale Domus 2010;
- G. Calzavara, “Le automobili Lancia: l’origine dei loro nomi, dalla Alfa alla Musa”, Notiziario Club Lancia Appia 03-2006.

Giuseppe Calzavara