**APPALIA**

NOTIZIARIO DEL CLUB LANCIA APPIA

EDITORIALE

Cari Soci,

Abbiamo iniziato il 2006 con la mostra di Ferrara dello scorso 28 e 29 Gennaio 2006 dove abbiamo esposto 3 convertibili "Vignale" di cui una da restaurare (si possono vedere le foto dello stand sul nostro sito internet www.clublanciaappia.it).

La nostra prossima uscita sarà al salone "Automoto Retrò" di Torino il prossimo 7-8-9 Aprile 2006; quindi il 25 dello stesso mese ci ritroveremo all'autodromo di Adria per "L'Appia in pista 3" ormai diventato un classico appuntamento primaverile.

Il 21 e 22 Maggio ci ritroveremo invece a Ravenna dove Franco Sansoni ha organizzato un incontro che sarà ricordato.

Quindi in Settembre ci sarà il raduno autunnale di cui appena il programma sarà definito verrete informati.

Chiuderemo l'anno con la mostra di Padova in Novembre 2006.

Arrivederci alle prossime occasioni di incontro.

il Presidente

Antonio Baratto

PS. : Vi ricordiamo che è necessario dare adesione di partecipazione per "L'Appia in pista 3" entro il prossimo 10 Aprile 2006 ai seguenti numeri:

Antonio Baratto 338 9293065

Loris Chioetto 3491322123

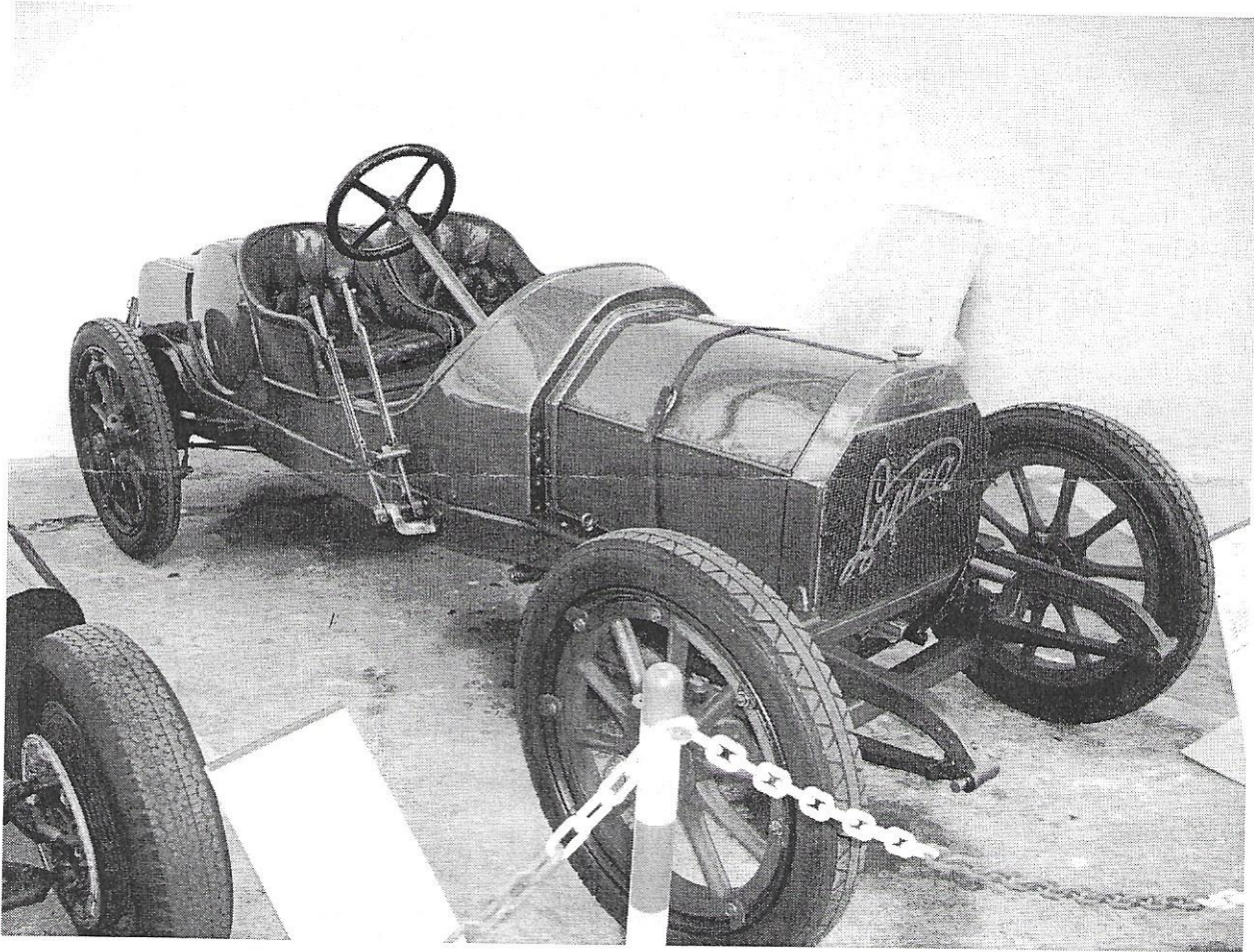
Antonio Zambelli 335 5372304

FIERA DI FERRARA 28/29 GENNAIO 2006



PRIMA LANCIA COSTRUITA

LANCIA "ALFA"



LE AUTOMOBILI LANCIA:

L'ORIGINE DEI LORO NOMI, DALLA "ALFA" ALLA "MUSA"

Una delle decisioni da prendere prima del lancio di una nuova automobile è la scelta del suo nome. Agenzie pubblicitarie e di marketing vengono interpellate per trovare una sigla che ne esalti le caratteristiche e le qualità. Ai nostri giorni, denominazioni come Panda, Multipla, Ulysse, Golf e Smart hanno contribuito alla fortuna di queste vetture, ma queste decisioni sono state talora costellate di infortuni: ricordiamo l'autogol della Fiat, quando regalò alla Mercedes l'esclusiva del marchio Smart per una forma di "gentlemen agreement" nei confronti della casa tedesca, oppure ripercorriamo la vicenda del nome Panda, che la casa italiana (per fortuna) è stata costretta a riprendere appena pochi giorni prima dell'uscita della sua nuova utilitaria già pubblicizzata come Gingo, nome quest'ultimo non più proponibile per questioni di brevetto.

Scorrendo i listini delle case automobilistiche, si legge che Fiat e Lancia hanno tuttora denominazioni tra le più indovinate nel mondo dell'auto, e ciò è sempre stato soprattutto in passato per la Lancia: una delle caratteristiche di questa casa è sempre stata l'accuratezza e la raffinatezza costruttiva; e i capolavori di queste vetture si sono ripetuti nei capolavori dei loro nomi, espressione delle automobili di Vincenzo Lancia: femminilità, esclusività, signorilità potevano evidenziarsi già nella denominazione di queste splendide vetture.

La Tipo 51 è la prima auto prodotta dalla Lancia, e “Monsù Vincenzo” la chiama Alfa, prima lettera dell’alfabeto greco. Ma perché questa intuizione? Forse per una rivalse nei confronti delle sue infelici esperienze scolastiche, ma più probabilmente per un suggerimento del fratello Prof. Giuseppe Lancia, illustre letterato e grecista. Ecco allora la Beta del 1909, e così via la Gamma, la Delta, la Epsilon, la Eta, la Theta, la Kappa, fino alla Lambda del 1923. I nomi Dialfa, Dikappa, Trikappa, Dilambda stanno ad indicare versioni sportive e successive che sfruttano il positivo “effetto trascinamento” del nuovo modello da parte del precedente, anche se non sempre più evoluto: per esempio. la Dilambda è un ritorno alla carrozzeria con telaio rispetto alla rivoluzionaria struttura portante della Lambda.

Nel 1931 si abbandona l’alfabeto greco in favore di sigle che evocano i fasti del regime al potere. Artena, Astura ed Augusta sono denominazioni tratte dalla storia dell’antica civiltà italica: la prima è una città dei Volsci, la seconda un castello vicino a Nettuno.

In quegli anni c’è la bonifica delle paludi pontine, voluta da Mussolini: i nomi Aprilia del 1937 e Ardea del 1939 sono l’omaggio della Lancia nei confronti di due centri dell’agro romano. Anche la Fiat s’adeguа al momento storico: la 508 del 1932 viene chiamata Balilla e la 518C del 1933 Ardità. Una piccola curiosità linguistica: nei manifesti pubblicitari dell’Ardea 2^a serie la A ha l’accento tonico (Ardea), che scompare in quelli della 4^a serie.

Nel dopoguerra sono le vie consolari romane ad intitolare una nuova serie di automobili Lancia: Aurelia, Appia, Flaminia sono simboli della rinascita industriale italiana. La Fiat risponde con altri successi: la 1400, la 1100 la 1800; l’Alfa Romeo costruisce la 1900, la Giulietta e la 2000. Solo la Giulietta (e, successivamente, la Giulia e l’Alfetta) portano dei nomi che resteranno nella storia dell’auto, per il resto queste sigle delle auto si riferiscono semplicemente alla loro cilindrata.

Nel 1960 e ’63 le raffinate Flavia e Fulvia richiamano la F della prestigiosa Flaminia del ‘57, a voler ricordare di essere altrettanto ricche di femminilità, fascino ed eleganza.

Nel 1972, pur sotto l’egida Fiat, ritornano le lettere dell’alfabeto greco a nominare la Beta, e poi la Delta, la Gamma, la Ypsilon, la Kappa.

Stratos è un nome che si differenzia da quelli tipici della Lancia, e difatti è voluto da Bertone per il suo prototipo del 1970; esso evoca fantascienza, spazi siderali, fantasia di progettazione e linea innovativa., e difatti si è appena sbarcati sulla luna.

Prisma, Thema, Dedra, Lybra, Thesis, Ypsilon, Phedra, Musa, sono i nomi, alcuni di fantasia, che caratterizzano le Lancia dei giorni nostri, a voler indicare ancora eleganza classica, aderenza alla tradizione, richiamo alle forme della linea, simboli oggi quanto mai importanti per distinguersi dalla concorrenza e rinverdire un prestigioso passato.

Un breve accenno anche ai “Lancia da lavoro”; il primo mezzo si chiama “1 Z”, ma i successivi autocarri ed autobus riportano all’alfabeto greco: Jota (con i successivi Diota, Triota, Tetraiota, Pentaiota, Esaiota, Eptaiota), Omicron, Ro, Beta, Esatau, Esadelta, Esagamma. Anche gli autotrasportatori possono viaggiare in abito da sera!

Solo per quanto riguarda i veicoli furgonati non c’è il richiamo alla classicità: il derivato dall’Artena del 1940 si chiama 441, e quello dall’Ardea del 1941 ha la sigla 800. Il derivato dell’Appia del 1959 è il Jolly, poi Superjolly nel 1963.

Ancora, ecco i nomi dei veicoli militari Lancia: nel 1941 l’autoblinda 269 viene successivamente chiamata Lince, mentre nel 1959 un nuovo autocarro pesante ha la sigla 506.

Infine, un’osservazione: “Fulvia coupé” è il mitico logo stampato sulla carrozzeria di un bel prototipo prodotto dalla Lancia nel 2003, e mai entrato in produzione nonostante l’entusiastica accoglienza del pubblico e della stampa. Cosa accadrebbe se questo nome, con l’immagine del suo trascorso patrimonio tecnologico e sportivo, ed espressione della cultura dell’automobile Lancia, fosse di proprietà di qualsiasi casa automobilistica straniera?

Giuseppe Calzavara