

IL FASCINO DISCRETO DELLA BORGHESIA

di Antonello Biscini

Negli anni rombanti del boom economico, la piccola torinese si distingueva per la sua classe ed eleganza conquistando soprattutto guidatrici femminili, come Sylva Koscina.

Terminata la seconda guerra mondiale, in casa Lancia il modello di ingresso era ancora l'Ardea con il motore a V stretto da 903 cc, una meccanica di piccola cilindrata ma molto sofisticata, vestita, però, con

una carrozzeria non più in linea con i tempi ruggenti della ricostruzione ed i desideri della nuova borghesia. Nel disegnare l'Appia, presentata al Salone di Torino nell'aprile 1953, in Lancia si ispirarono alla classi-

ca ed elegante linea della Aurelia. La guida, come da tradizione della Casa, era a destra, si poteva avere il volante a sinistra solo a richiesta. Per la motorizzazione, Vittorio Jano disegnò una nuova meccani-



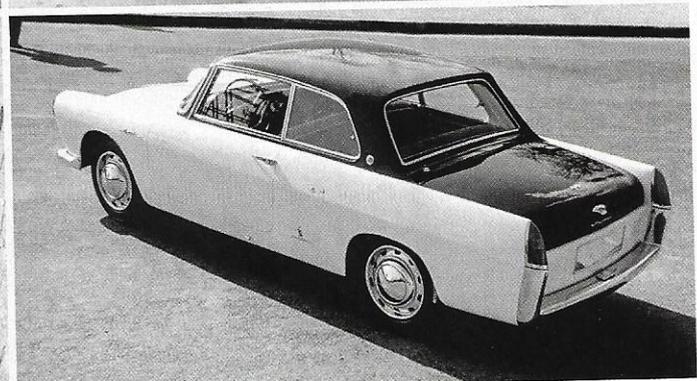
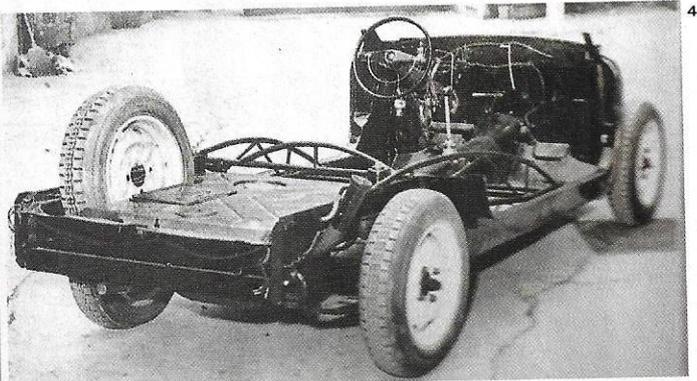
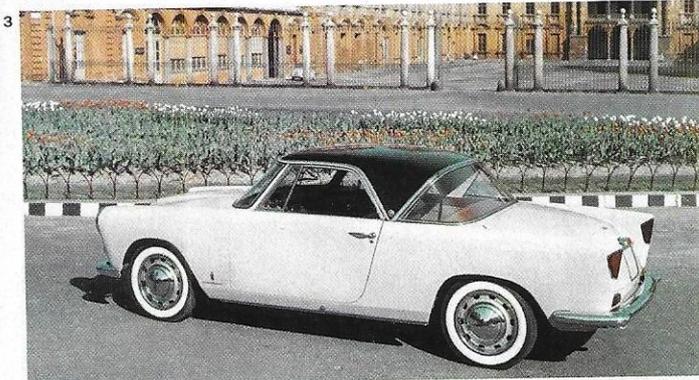
- 1 L'elegante linea della Lancia Appia Coupé disegnata da Pininfarina.
- 2 Il quattro cilindri a V di 1090 cc.
- 3 Una delle prime Appia Coupé costruite da Pinin Farina davanti al castello del Valentino a Torino. Negli esemplari successivi il carrozziere eliminò i copricerchi in alluminio satinato e le scritte "Pininfarina" sui parafanghi, ma lasciò gli stemmi con la lettera "f". Eliminate anche le bandiere incrociate sul baule e le gemme alla base della V del tetto.
- 4 Con la seconda serie della Appia berlina, la Lancia rese disponibile ai carrozzieri gli autotelai con lo stesso passo della berlina ma con il cambio a cloche.
- 5 Nel film "Il Vigile" del 1960, Alberto Sordi nei panni di un vigile urbano romano soccorre maldestramente la Appia Coupé 2ª serie di Sylva Koscina. Si dice che l'attrice affermasse che l'Appia Coupé fosse l'unica auto che guidava tanto che quella utilizzata per le riprese fosse proprio la sua.
- 6 Sulla base del pianale 812.00 Pininfarina allestì un prototipo che riprendeva la linea della sua Florida, il coupé su base Aurelia B55 S del 1955 dal qual sarebbe poi derivata la linea della Flaminia. Ne risultò una specie di "Flaminia in miniatura" e, probabilmente, per questo la proposta non fu accettata dalla direzione Lancia.



ca, con un angolo a V ancora più stretto di quello dell'Ardea, cilindrata portata a 1098 cc e potenza di 38 CV a 4.800 giri.

La prima serie dell'Appia non fu però un successo, sia per qualche noia da una meccanica così sofisticata sia per la linea che, se nella imponente Aurelia era elegante, nella molto più compatta Appia perdeva molto del suo fascino, soprattutto nella parte posteriore. Fino al 1956 ne furono prodotte poco più di 20.000 a fronte delle circa 250.000

Fiat 1100/103 uscite da Mirafiori. Una differenza come immatricolazioni che la pur notevole differenza di prezzo (la Fiat costava 975.000 Lire contro 1.331.000 Lire dell'Appia) non bastava a giustificare. Oltretutto, nel 1955 arrivò sul mercato un'altra temibile concorrente: l'Alfa Romeo Giulietta. Probabilmente per i poco brillanti risultati della berlina, per la prima serie dell'Appia non furono allestiti autotelai per i carrozzieri, interrompendo una tradizione





- 7 Anche per la Appia Coupé 3ª Serie Viotti, la pubblicità si rivolge ad uomini d'affari, eleganti e di successo.
- 8 Il frontale della vettura disegnata da Pininfarina.
- 9 Gli eleganti interni dell'Appia Coupé.
- 10 Il bagagliaio con il cofano in vetroresina, una novità che Pininfarina utilizzò anche nella Fiat 1200 TV coupè
- 11 Una vista di tre quarti anteriore della Appia acquistata a Rho e poi venduta ad un appassionato di Vercelli.

che risaliva fin dai primi modelli della Casa e che avevano portato a veri e propri capolavori del design automobilistico.

La seconda serie. Nel marzo 1956 fu presentata l'Appia seconda serie. Il professor Antonio Fessia modificò la meccanica portando la potenza a 44 CV a 4.800 giri così da permettere i 128 km/h di velocità, mentre Piero Castagnero – il futuro padre di Flavia e Fulvia – allungò la carrozzeria e la modificò profondamente nel posteriore dove l'inserimento del terzo volume dette subito slancio ed eleganza alla linea. Con la se-

conda e, poi con la terza serie dell'Appia, la Lancia riprese la tradizione di fornire autotelai per far allestire dai carrozzieri le versioni derivate, o "fuoriserie" come si diceva in quegli anni, che venivano poi distribuite dalla rete dei propri concessionari.

Le Appia fuoriserie. Nel 1956, con il lancio della seconda serie della berlina, la Lancia rese disponibile tredici pianali (contrassegnati dai numeri di identificazione 812.00) alle più quotate carrozzerie dell'epoca come Vignale, Zagato, Allemano, Boano, Ghia e, naturalmente, Pininfarina.

Sulla base del pianale 812.00 quest'ultima allestì un prototipo che riprendeva, in modo molto evidente, la





9
linea della sua Florida, il coupé su base Aurelia B55 S del 1955 dal quale sarebbe poi derivata la linea della ammiraglia Lancia: la Flaminia, che in quei mesi era nella fase finale di messa a punto. Probabilmente una parentela così stretta tra la "piccola" Appia coupé e la prossima ammiraglia Flaminia non fu gradita alla direzione Lancia e la proposta non venne accettata.

Visto comunque l'interesse dimostrato dai carrozzieri, la Lancia predispose un nuovo pianale (812.01) ma con cambio a cloche e potenza portata a 53 CV grazie al maggior rapporto di compressione e al carburatore Weber 36 al posto del Solex 32. La guida era sempre a sinistra.

Oltre che da Pininfarina, il pianale 812.01 fu utilizzato anche da Vigna-

10
le per la sua elegante convertibile 2+2 e da Zagato per le prime GTE (che successivamente utilizzarono un pianale specifico, 812.03). Per la versione Appia berlina di Vignale, chiamata Appia Lusso, il pianale utilizzato fu il 812.02.

La seconda serie coupé. Come detto, visto lo scarso entusiasmo dimostrato da Lancia per la sua prima proposta, Pininfarina ridisegnò





- 12 I cruscotto è in alluminio. Il volante di serie era quello della berlina, in questa vettura fu sostituito con un modello più sportivo.
- 13 Sul parabrezza è ancora presente l'adesivo dell'officina che si prendeva cura dell'auto a Rho.
- 14 Il caratteristico lunotto posteriore dell'Appia Coupé.
- 15 Una vista del posteriore della vettura.
- 16 Gli interni col panno Lancia e sky blu.



il suo coupé operando soprattutto sulla coda, molto più filante, e sul padiglione con una originale forma a "V" che - con la colorazione bicolore - dava l'impressione di uno spider con hard-top, più che di una coupé. Il pianale fornito da Lancia manteneva il passo della berlina, 1.420 cm, così da poterla presentare come un coupé 2+2, seppur con i posti posteriori più virtuali che reali. La nuova proposta fu gradita alla Lancia che chiese solo poche modifiche al prototipo presentato, come la calandra più pronunciata e la eliminazione delle "pinne" e dei fanali posteriori, un po' troppo americaneggianti e simili ad un cono gelato. Furono presto rimosse anche le bandierine incrociate sul baule, i ripetitori laterali e le "frecce" installate alla base della "V" del tetto, presenti negli esemplari pre-serie. Nella prima serie di Appia Coupé i ripetitori laterali erano quindi assenti, mentre vennero introdotti, come prescritto dal nuovo Codice della strada, nella serie successiva utilizzando quelli della Appia berlina. Il baule posteriore era in vetroresina, una novità in quegli anni, probabilmente per contenere il peso. Questa particolarità è solo presente nelle Appia coupé auto prodotte da Pininfarina mentre in quelle derivate dalla Appia terza serie, costruite da Viotti, si tornò all'acciaio. Il coupé Appia fu presentato al Sa-



15

lone di Ginevra nel marzo 1957 al prezzo di 1.835.000 Lire. Quello dell'Appia berlina, lanciata l'anno precedente, era di 1.322.000 Lire e la produzione iniziò nello storico stabilimento di Pininfarina di corso Trapani a Torino. La produzione della seconda serie coupé terminò nel 1959 - dopo 302 vetture prodotte - con l'avvento della terza serie della berlina, svelata nel marzo 1959, sempre a Ginevra.

La Appia terza serie coupé.

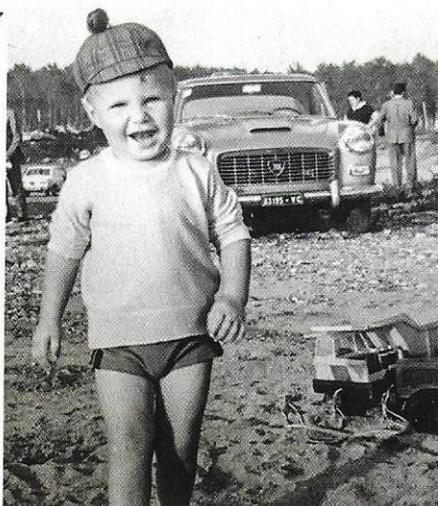
Sempre a Piero Castagnero si deve la linea della Appia terza serie. Il frontale della berlina è profondamente rinnovato perdendo il classico scudetto Lancia per adottare una presa d'aria a sviluppo orizzontale di forma trapezoidale, analoga a quella della Flaminia, certo più moderna ma meno elegante. La produzione delle berlina proseguì fino al giugno 1963 quando dallo stabilimento erano uscite

poco meno di 100.000 vetture. Con la terza serie dell'Appia anche la coupé Pininfarina ricevette aggiornamenti sia meccanici, con l'incremento della potenza che passò a 54 CV e poi a 60 CV, che sulla carrozzeria con la sostituzione

della fanaleria posteriore, che prese una forma allungata. Il fregio sul cofano anteriore divenne semplicemente "Appia" al posto di "Appia 2a Serie". Come detto, il baule posteriore abbandonò la vetroresina sostituita dall'acciaio.



16



17 La Lancia del servizio nel settembre del 1969 con il nipote del secondo proprietario

18 La calandra della vettura torinese

In quegli anni Pininfarina era impegnatissima su tanti fronti, soprattutto per seguire il successo travolgente della Giulietta Spider e delle Fiat Cabriolet e anche il nuovo stabilimento di Grugliasco ven-

ne ben presto saturato. La produzione della Appia Coupé terza serie fu quindi spostata ad un altro carrozziere, la Viotti in corso IV Novembre a Torino. L'auto di Viotti è comunque immutata nella linea e porta i marchi di Pininfarina, le ultime Appia Coupé uscite da Viotti utilizzano un pianale diverso (812.04) irrobustito in alcuni punti. Della coupé terza serie furono prodotti 785 esemplari.

L'Appia coupé Pininfarina oggi.

La produzione di questo elegante coupé terminò alla fine 1962 dopo 1.087 auto costruite, tra la seconda e la terza serie, in quasi 5 anni di commercializzazione. Non certo un successo travolgente, se pensiamo che Bertone produsse più di 24.000 Giulietta Sprint, seppur in un periodo produttivo un po' più lungo. Certamente il prezzo elevato della coupé di Pininfarina ne se-

lezionò i potenziali acquirenti ma soprattutto, pensiamo, fu la sua eleganza così discreta - oggi si direbbe da understatement - accentuata da colorazioni spesso tenui (il colore rosso non era disponibile) e le sue prestazioni non certo brucianti, a non essere state ben comprese dalla nuova borghesia rampante degli anni del boom economico, attratta da modelli più aggressivi e potenti.

Una coupé da guidare in souplesse sul lungomare del Forte dei Marmi e per andare a fare shopping in via Montenapoleone, certo non per gareggiare "da casello a casello", come di moda in quegli anni. Ed infatti i proprietari delle Appia Coupé sono stati spesso guidatori non giovanissimi e signore della "buona società" dell'epoca, attente all'immagine di eleganza anche per le auto che le accoglieva-



no. Probabilmente, proprio questa immagine low profile della piccola coupé Lancia non l'ha resa appetibile per gli smanettoni delle auto usate e, una volta passate di mano, le coupé Appia sono state spesso acquistate da altri proprietari che le hanno conservate talvolta anche per molti anni. Questo può spiegare il perché le Appia Pininfarina, pur con volumi produttivi così ridotti, non siano oggi auto particolarmente rare.

Per chi volesse metterne una in garage, non sono rari gli annunci di auto in vendita su internet, generalmente con prezzi allineati a quanto indicato dalle riviste specializzate. Attenzione però alla originalità del modello da restaurare e della accuratezza dell'eventuale restauro, i pezzi specifici di questo modello, sia di carrozzeria che di meccanica, sono difficili da trovare. Importante anche verificare che il motore originale non sia stato sostituito con uno della berlina.

Una vita interessante. L'Appia del servizio fu acquistata nel maggio del 1958 da un concessionario di Rho, in provincia di Milano, ed in questa provincia immatricolata. Particolarmente elegante l'accoppiamento cromatico, con la carrozzeria Grigio Bettolle ed il tetto e le ruote Blu scuro, gli interni col classico panno Lancia grigio accoppiato a sky blu. Sul vetro anteriore è ancora presente l'adesivo dell'elettrauto Bovani di Rho che si prese cura dell'auto.

Nel maggio del 1961, con circa 32.000 km sul contachilometri, l'auto venne venduta ad un geometra di Vercelli, classe 1905, che la tenne in uso fino al 1972 come documentato dall'ultimo bollo pagato. Tra i documenti trovati nel cassetto dell'auto apparve una scheda dove il proprietario aveva annotato - con grandissima preci-

LANCIA APPIA COUPÈ PININFARINA 2ª SERIE (1956)

CORPO VETTURA	
TELAIO	coupé, 2+2 posti
MOTORE	
TIPO	anteriore longitudinale 4 cilindri a V di 10°14"
ALESSAGGIO E CORSA	68 x 75 mm
CILINDRATA	1090 cc
RAPP. DI COMPRESSIONE	8:1 (8,8:1)
POTENZA MASSIMA	53 CV a 5200 giri (60 CV a 5400 giri)
COPIA MASSIMA	8,7 Kgm a 4400 giri
DISTRIBUZIONE	valvole inclinate in testa. Un asse a camme laterale per ciascuna bancata, aste e bilancieri, catena
ALIMENTAZIONE	un carburatore doppio corpo Weber 36 DCD 5 o DCLD 3
RAFFREDDAMENTO	ad acqua
LUBRIFICAZIONE	forzata
TRASMISSIONE	
TRAZIONE	posteriore
FRIZIONE	monodisco a secco
CAMBIO	4 rapporti (prima non sincronizzata) + RM
SOSPENSIONI	
TIPOLOGIA	Anteriori indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli ed ammortizzatori idraulici regolabili; posteriori ad assale rigido con balestre semilellittiche e ammortizzatori idraulici telescopici
FRENI	
TIPOLOGIA	Anteriori e posteriori a tamburo, freno a mano (impianto frenante a doppio circuito)
PNEUMATICI	
MISURA	radiali 155 x 15"
CARROZZERIA	
PASSO	2510 mm
LUNGHEZZA	4130 mm
LARGHEZZA	1490 mm
CARREGGIATA	Anteriore 1178 mm; posteriore 1182 mm
ALTEZZA	1310 mm
PESO IN ORD. DI MARCIA	925 kg
PRESTAZIONI	
CAPACITÀ SERBATOIO	38 litri
CONSUMO MEDIO	7,9 l/100 Km
VELOCITÀ MASSIMA	145 Km/h

Tra parentesi i dati della terza serie "Viotti"

sione - la manutenzione effettuata sugli pneumatici con il relativo chilometraggio. L'ultimo dato riporta km 170.610. Questa Appia coupé non ebbe certo una vita tranquilla! Poi, dopo tanti chilometri, l'Appia fu messa a riposo per quasi 40 anni, al coperto in una rimessa di famiglia, rimase la targa Vercelli ma l'auto fu radiata d'ufficio. Poi, venne scovata da un appassionato di Reggio Emilia che la restaurò con la cura che un'auto così non co-

mune richiede ed ottenne la omologazione ASI e quindi reimmatricolata. Infine, il "destino" ha portato questa elegante Lancia in Toscana dove può passeggiare in piena souplesse, come conviene alla sua natura, tra le colline del Chianti. La ricerca dei precedenti proprietari ha permesso di rintracciare il nipote del geometra di Vercelli che ha trovato una foto del 1969 che lo ritrae al mare proprio di fronte alla Appia Coupé del nonno.