

LANCIA



TORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

35



LANCIA APPIA CONVERTIBILE - 1959



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771371 167061

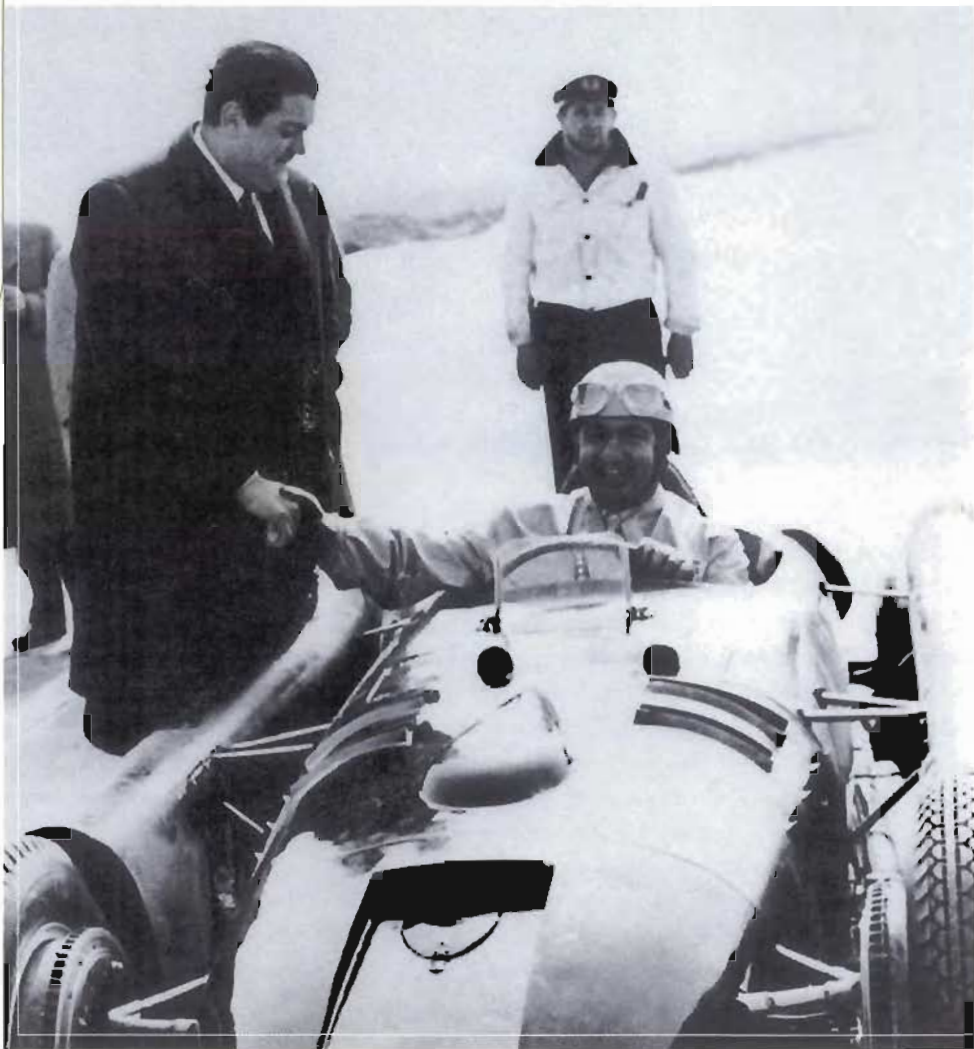
HACHETTE



Alternative di sviluppo

Malgrado l'andamento degli investimenti, sorretto dagli aiuti americani, spingesse l'industria italiana sulla strada della ripresa, non tutti erano ancora disposti a scommettere sullo sviluppo.

“Il senso di gioia che procura allo sguardo il Salone dell'automobile, il senso di ammirazione per l'opera dei nostri artigiani e dei nostri lavoratori, non è confermato da eguali sentimenti per quel che riguarda l'indirizzo produttivo.” Con queste parole, il 26 ottobre 1948, aprendo i lavori di una riunione dei rappresentanti dei consigli di gestione e delle commissioni interne dell'industria automobilistica torinese, Vittorio Foa, allora segretario dell'ufficio studi del sindacato degli operai meccanici della Cgil, dava voce a un sentimento diffuso di preoccupazione per le possibilità di sviluppo dell'industria italiana. In particolare nel settore dell'automobile, se non mancavano livelli di eccellenza tecnica tanto dal lato progettuale quanto da quello industriale, rimaneva però vero che a tre anni dalla fine della guerra il mercato non sembrava avere imboccato la strada di una crescita sostenuta e continua.



Gianni Lancia con Alberto Ascari, nel 1954, durante i collaudi dell'auto di Formula 1 Lancia D50.

I dati sulle vetture circolanti sulle strade italiane sembravano giustificare il pessimismo di chi si faceva banditore di tale visione. Nel 1938, ultimo anno per il quale si disponeva di dati relativamente affidabili, il parco automezzi era infatti di 467.624 veicoli. Dieci anni più tardi tale nu-



mero era leggermente inferiore: 418.000 unità, a conferma della persistente debolezza del settore.

L'alto costo dell'energia e delle materie prime, insieme all'assfissa della domanda interna sembravano gli insuperabili ostacoli contro i quali avrebbero cozzato tutti i tentativi di modernizzazione dell'apparato produttivo, anche perché, a detta di Foa, le classi dirigenti italiane non erano disposte a intraprendere coraggiosamente la via di uno sviluppo che avrebbe comportato la rottura degli equilibri sociali sui quali si fondava il loro potere. La creazione di un mercato di massa avrebbe avuto bisogno di una politica capace di imprimere una scossa alla società meridionale attraverso una coraggiosa riforma agraria e, più in generale, di un incremento dei redditi da lavoro dipendente, un'esigenza che cozzava però con quella, fortemente sentita dagli industriali, di ridurre il peso della manodopera in eccesso che avevano ereditato dagli anni di guerra.

Incerte sul proprio futuro, nei primi anni del dopoguerra, le imprese si erano limitate ad assecondare l'andamento della domanda, rinunciando a perseguire un coerente disegno di sviluppo. "Dopo la Liberazione, con la stasi ferroviaria, ci si è buttati a corpo morto alla produzione di autocarri e autopullman. È sopravvenuta la crisi... e ci si è buttati sulle trattrici... e già in varie regioni d'Italia questa produzione è in crisi."

Automobili in piazza San Pietro, a Roma, nel 1950. La motorizzazione privata in Italia è ancora agli albori.

Il pessimismo sulle prospettive di sviluppo dell'economia italiana e il sostanziale fraintendimento dei processi in corso che tradiscono le parole di Foa non erano prerogativa delle sole forze di sinistra. Li ritroviamo diffusi fra gli stessi industriali. A quanti come Vittorio Valletta, presidente della Fiat, erano disposti a scommettere sul futuro e immaginavano prossimo il giorno in cui anche in Italia si sarebbe potuto fare dell'automobile un mezzo di trasporto di massa, si opponevano coloro che ritenevano illusorio, e pericoloso, inseguire la chimera della creazione di grandi impianti in un Paese nel quale l'unica via percorribile era quella di sviluppare produzioni di nicchia, dal sapore artigianale, sfruttando la versatilità, la qualità tecnica e la laboriosità di una maestranza a basso costo.

Non sappiamo come la pensasse in proposito Gianni Lancia chiamato a soli 24 anni a prendere le redini dell'impresa di famiglia in un momento in cui non era più possibile rinviare le scelte. Due anni più tardi, nel 1950, la presentazione dell'Aurelia sarà la risposta e il segnale di fiducia nelle prospettive di un mercato che proprio in quell'anno aveva toccato per la prima volta il traguardo delle 100 mila unità prodotte.



Pane, corse e fantasia

Le Lancia Aprilia elaborate da molti fantasiosi artigiani dominarono nella categoria Sport nazionale 1500 cc dalla metà degli anni Trenta fino al dopoguerra.



Le Lancia Aprilia Sport rappresentano un capitolo vi-

brante di passione e tecnicamente stimolante nella storia delle competizioni. Tutto fu possibile grazie alle intrinseche qualità dell'Aprilia, ma molto si deve al lavoro di tanti piccoli artigiani e carrozzieri che con grande fantasia e abilità tecnica svilupparono per le corse questa eccezionale vettura.

Sopra, la Lancia Aprilia berlinetta aerodinamica Pinin Farina che con Aldo Marazza si classificò quarta di classe nella Mille Miglia del 1938. Un esemplare analogo vinse nella salita Sassi-Superga del 1939 con Andrea D'Attila. Sotto, il vittorioso arrivo sul Passo dello Stelvio della Lancia Aprilia spider Sport Zagato di "Libeccio".



Le corse | 1938-1960



A destra, la Lancia Aprilia carrozzata in alluminio da Zagato con la quale Luigi Villorresi vinse la classe nella Mille Miglia del 1938.



A sinistra, la Lancia Aprilia berlinetta Sport carrozzata da Viotti e preparata da Pagani per Luciano Agosti. Fra le vittorie di classe ricordiamo quella nella Targa Abruzzo del 1938 davanti alla Aprilia spider Zagato di Villorresi/Minetti. Sotto, la Lancia Aprilia spider Sport Zagato del conte Luigi Castelbarco alla partenza della gara in salita Parma-Poggio Berceto 1939. Dietro si nota l'Aprilia Coupé Viberti del colonnello Leoncini.

Conteggiando anche quelli che operarono su vetture di altre marche e modelli, sono stati individuati più di 250 piccoli costruttori di auto da corsa. Essi diedero corpo a un fenomeno cospicuo che ebbe il suo apice fra la fine degli anni Trenta e l'inizio degli anni Sessanta. Indipendentemente dalla meccanica dalla quale partivano, il modo di procedere degli artigiani-costruttori era più o meno lo stesso. Smontavano ed elaboravano i motori, modificavano o sostituivano i telai, buttavano le vecchie carrozzerie e ne montavano altre più leggere o più aerodinamiche. Ogni artigiano cercava uno stile personale, che distinguesse le proprie creazioni, per questo erano tutte diverse come opere d'arte. Per molti bravi meccanici, che erano anche piloti, era più facile ed economico costruirsi un'auto da soli piuttosto che acquistarne una nuova.

La motivazione economica non fu mai in primo piano nel caso delle Aprilia. Contarono molto di più la fedeltà al marchio da parte di una clientela selezionata e danarosa e la passione di alcuni concessionari desiderosi di mostrare l'eccellenza del prodotto che avevano l'onore di vendere. Fra



A sinistra, 5 agosto 1938, la partenza della Targa Abruzzo. Si notano la spider Touring di Luigi Bellucci (n. 22) e la berlinetta Pinin Farina di Aldo Marazza (n. 16). Dietro si intravedono l'Aprilia berlinetta Viotti di Luciano Agosti che vincerà la gara (n. 60) e l'Aprilia Spider Zagato di Luigi Villorresi (n. 52).

Le corse | 1938-1960



Sopra, la Lancia Aprilia spider Touring preparata da Paganelli per Luigi Bellucci precede l'Alfa Romeo 6C 2300 di Giovanni Maria Cornaggia Medici nella Targa Abruzzo che si corse a Pescara il 15 agosto 1939. Bellucci si classificò secondo assoluto.



A sinistra, la Lancia Aprilia di "Ariano"/Forti alle verifiche della Mille Miglia il 27 aprile 1940. Si tratta della spider Zagato ex Mazzonis ricarrozata da Colli.

Sotto, la Lancia Aprilia berlina carrozzata Boneschi per "Vai"/"Pinco", alle verifiche della Mille Miglia il 27 aprile. Sotto, a destra, la compatta berlina o passo ultracorto carrozzata da Boneschi nel 1940 si distinse dopo la guerra pilotata dall'ing. Umberto Castiglioni.



questi ebbe un ruolo importantissimo il concessionario milanese Eugenio Minetti che, oltre a essere egli stesso corridore, radunò attorno a sé altri piloti e promosse l'attività sportiva della Lancia tramite la Scuderia Ambrosiana.

Fra i primi a cimentarsi nella realizzazione di carrozzerie speciali da corsa vi furono Zagato, che per la Scuderia Ambrosiana realizzò l'Aprilia spider con la quale Luigi Villorosi il 3 aprile 1938 vinse la Mille Miglia, e Pinin Farina, che realizzò la berlina aerodinamica di Aldo Marazza, cognato di Villorosi, che nella stessa occasione si classificò quarto di classe. In quella stessa Mille Miglia Luigi Bellucci si classificò terzo di classe con un'Aprilia cabriolet carrozzata da Touring e preparata da Sabatino Paganelli. Debuttò invece a Pescara il 15 agosto 1938 l'Aprilia berlina carrozzata da Viotti e preparata da Luigi Pagani per Luciano Agosti, che in quella occasione ottenne il secondo posto assoluto alle spalle dell'Alfa Romeo 6c 2300 di Cortese/Gherzi e, primeggiò nella classe 1500. Le tre Aprilia fin qui citate brillarono poi in altre gare, ma alla fine dell'anno il titolo di campione italiano della classe 1500 Sport nazionale fu appannaggio di Ovidio Capelli, concessionario milanese della Fiat che guidò una Fiat 6c 1500 carrozzata Zagato.

Fu quella l'ultima vittoria della Fiat nel Campionato perché dal 1939 iniziarono a dominare le Aprilia, grazie anche all'introduzione del nuovo motore di 1486 cc che sostituì il prece-

dente di 1350 cc e con un aiuto anche dal regolamento che concesse maggiori libertà di elaborazione. Per esempio divenne possibile accorciare il telaio. Il primo ad approfittarne fu Emilio Leoncini, che vinse la classe nella Tripoli-Tobruk con l'Aprilia berlina aerodinamica realizzata da Vi-

berti su un autotelaio con il passo accorciato a 265 cm, dagli originali 285. Nel 1939 arrivarono tre Aprilia spider più evolute realizzate da Zagato per la Scuderia Ambrosiana. Le guidarono il conte Vittorio Mazzonis di Palafrera, Eugenio Minetti, Gigi Villorosi, il conte Luigi Castelbarco e il conte Giovanni Lurani. Questa serie di spider Zagato si impose sulle altre Aprilia in diverse competizioni del 1939, ma non nella Targa Abruzzo, dove vinse l'Aprilia Spider di Luigi Bellucci e nella Sassi-Superga, dove vinse l'Aprilia aerodinamica Pinin Farina di Andrea d'Attila. L'anno dopo, per la Mille Miglia, l'Aprilia Touring della Scuderia Ambrosiana fu affidata a Giuseppe D'Ambrosio, il quale inaspettatamente la vinse con sette minuti di vantaggio sulla Fiat 6c 1500 carrozzata Garavini per Ruggiero/Wurzbürger e sulle Auto Avio Costruzioni 815, le prime

A sinistra, Eugenio Minetti al volante della sua Aprilia Minetti (carrozzeria Colli, preparazione Pagani) durante la Coppa Brezzi che disputò a Torino il 3 settembre 1946.





Sopra, la Lancia Aprilia spider di Cattina-Benaglia si avvia alla partenza della Mille Miglia il 22 giugno 1947. Sopra, a destra, 6 ottobre 1949. Il conte Fabrizio Serena di Lopigio alla partenza della gara in salita Vermicino-Rocca di Papa con una Aprilia preparata da Pacifici.

auto realizzate per proprio conto da Enzo Ferrari. Nel 1940 Eugenio Minetti fece ricarrozare da Colli la spider Zagato ex Mazzonis e fece allestire da Boneschi due berlinette aerodinamiche, una delle quali con il telaio molto accorciato. Per vedere in azione queste vetture fu però necessario attendere il 1946 e la fine della guerra.

L'Aprilia Spider Colli ex Mazzonis fu una delle migliori 1500 dell'immediato dopoguerra. Infatti con il suo proprietario vinse la classe nella salita Sanremo-Poggio dei Fiori e nel VII Circuito di Modena. Poi vinse sul circuito della Superba con Umberto Casareto e la Coppa Arturo Mercanti con Giovanni Bracco. Dopo cinque anni di oblio iniziarono a vincere anche le due berlinette carrozzate da Boneschi prima della guerra. Quella con il passo più corto prevalse in molte gare con l'ingegner Umberto Castiglioni che gareggiava con lo pseudonimo "Ippocampo", l'altra si distinse fino al 1947 con "Vai", quindi con il nuovo proprietario Gianni Grilli e con un nuovo muso caratterizzato da una moderna calandra a triangolo. Fra le vecchie Aprilia Sport che si fecero onore dopo la guerra vi furono pure la spider Touring ex Luigi Bellucci, ora nelle mani di Aldo "Tino" Bianchi e la berlinetta Viotti ex Luciano Agosti, che il nuovo proprietario Enrico Adanti aveva "decapitato" trasformandola in spider.

Oltre a utilizzare le vetture costruite prima della guerra, molti appassionati realizzarono altre Aprilia Sport. Date le ristrettezze dell'epoca, queste realizzazioni non ebbero in genere la raffinatezza e l'efficienza delle precedenti. Alcune furono decisamente brutte, come quella realizzata da Pacifici di Roma montando un motore Aprilia su un autotelaio Fiat 1100 o quella messa insieme da Tullio Pacini attorno a un vecchio telaio Bugatti. Fra le nuove costruzioni brillò invece per eleganza la spider Sport che Luigi Beretta, concessionario Lancia di Lecco, fece preparare da Luigi Pagani e carrozzare da Riva di Merate. Meno belle perché dotate di carrozzerie approssimative e ormai superate, ma capaci di buone prestazioni furono pure la spider preparata da Rinaldo Tinarelli per Aldo Ranzini e le spider di Giovanni Cattina e di Fabrizio Serena di Lapigio. Le più efficienti Aprilia Sport del dopoguerra furono però quelle realizzate da Sabatino Paganelli con telai Gilco e carrozzerie "siluro" per Luigi Bellucci e Berto Ricciardi, che ottennero molte vittorie fino alla soglia degli anni Sessanta. Il 3 luglio 1960, nella salita Pugliano-Vesuvio, le Lancia Aprilia Sport conclusero la loro vicenda agonistica con una spider-siluro Paganelli rimaneggiata da Agostino Accadia, che si dimostrò ancora in grado di non sfigurare accanto a vetture ben più moderne.

Sotto, a sinistra, il costruttore Sabatino Paganelli (al volante) e il pilota napoletano Luigi Bellucci a bordo dell'Aprilia Sport siluro realizzata da Paganelli nel 1948 con un telaio Gilco. Sotto, Emilio Ricciardi in gara nell'edizione 1950 della Targa Vesuvio con una Lancia Aprilia Paganelli "siluro".



Un vero "inno alla gioia"

Molto elegante e un po' irrazionale, la Lancia Appia diventò uno status-symbol negli anni del boom economico. Era una macchina da gran signori, ma anche sportiva grazie al motore potenziato e al cambio a cloche.

La Lancia Appia Cabriolet appartiene alla famiglia delle automobili scoperte che negli anni Cinquanta divennero simbolo della società tornata alla gioia di vivere dopo le sofferenze della guerra. Le cabriolet e le spider piacquero soprattutto alla generazione dei trentenni che avevano visto la guerra da bambini e ora vedevano un mondo scintillante dove il benessere cresceva di giorno in giorno in un processo che pareva non arrestarsi mai. Le macchine scoperte furono un'espressione felice e vistosa di quel mondo. Esse appa-



gavano (e appagano) i passeggeri in modo totalmente diverso dalle auto chiuse. Le berline e le coupé tanto più sono confortevoli e lussuose tanto più compiaccono i nostri sensi: i materiali pregiati e il bel design vezzeggiano la vista, il tatto, l'olfatto e l'udito. Ma il benessere non ci sottrae da quel cer-

to torpore che solo se si è al volante ogni tanto si interrompe sugli imprevedibili del percorso. Dunque ci sentiamo appagati, ma un po' alienati perché il paesaggio ci viene incontro e sfugge dai lati senza un contatto fisico, come un fenomeno esteriore. Non si avverte il profumo dell'aria, né la carezza del vento, non ci si sente fisicamente in movimento. I rumori giungono attutiti.

Le auto scoperte sono diverse, danno la piena percezione di essere in movimento calati nel mondo che ci circonda, esaltano la gioia di vivere. Esaltano anche gli occupanti, che più o meno consapevolmente si espongono all'attenzione degli altri come eroi che sfidano gli elementi. Per questi motivi, per la loro naturale eleganza e per la particolarità del momento storico, le auto scoperte divennero uno dei più invidiati status-symbol nell'epoca d'oro del boom economico e pochissime case automobilistiche si sottrassero dal mettere in commercio le versioni apribili dei loro modelli di punta. Le industrie italiane trovarono dei for-

midabili alleati nei carrozzieri specializzati, che all'epoca erano molto numerosi, molto bravi e non costavano molto. Grazie a loro la Fiat, la Lancia e l'Alfa Romeo poterono realizzare le versioni aperte delle berline medie che avevano in produzione, senza dovere affrontare investimenti insopportabilmente onerosi.

Prima di scegliere fra i carrozzieri esterni i partner per la realizzazione delle versioni speciali dell'Appia, la Lancia volle misurare la loro abilità e di fatto li mise in gara fra loro. Distribui un certo numero degli autoteleai tipo C812.00 appositamente costruiti ad Allemano, Boano, Ghia, Aigle, Motto, Pinin Farina, Vignale e Zagato. Cinque di questi pianali furono modificati nel tipo 812.01, dotato di

per le carrozzerie più sportive. Su questi autoteleai i carrozzieri allestirono i loro prototipi e li presentarono fra il Salone di Tonno, che si svolse nell'autunno del 1956, e quello di Ginevra che si svolse nella primavera del 1957. Alla fine con il prototipo che presentò al Salone di Ginevra del 1957, la carrozzeria Vignale si aggiudicò la commessa per la costruzione delle Appia convertibili.

La convincente spider realizzata da Vignale per il listino Lancia era basata sullo stesso autoteleai tipo 812.01, dotato di cambio a clo-

che e di motore potenziato a 53 cv

Sopra, a sinistra, la Lancia Appia Convertibile in un disegno di Giovanni Michelotti. Sopra, il figurino eseguito da Giovanni Michelotti per la carrozzeria Vignale, che lo propose alla Lancia. A sinistra, la rossa Lancia Appia Convertibile come apparve nel reportage dal Salone di Ginevra del 1957 della rivista "Quattroruote". A sinistra, in basso, la Lancia Appia Convertibile dotata di hard-top, fornito con sovrapprezzo di 140.000 lire. Sotto, la Lancia Appia Convertibile anche con la cappotta alzata non perde la sua eleganza.



A sinistra, la coda della Lancia Appia Convertibile era volutamente molto lunga in rapporto al frontale per creare un effetto dinamico definibile "a coda di cometa".



Sopra, il frontale della Lancia Appia Convertibile del 1957 con la calandra orizzontale come la contemporanea Flaminia.



Sopra, il bagagliaio della Lancia Appia Convertibile era piuttosto angusto per la coda molto abbassata.



1957-1962



Sopra, la Lancia Appia Convertibile nella seconda versione era dotata di due posti di fortuna posteriori, di una presa d'aria sul cofano e di parafranghi posteriori rettilinei senza insellatura.

che e motore potenziato, fornito anche a Pinin Farina e a Zagato, che si aggiudicarono rispettivamente le commesse delle Appia Coupé e Sport (GT, GTE e Sport). Disegnata dallo stilista Giovanni Michelotti, la Convertibile di Vignale riuscì a mantenere lo stile Lancia apparendo però come un'Appia diversa e dotata di una propria personalità. In pratica, Alfredo Vignale con la modellazione e Giovanni Michelotti con il design, riuscirono a dare alla Convertibile una nuova qualificazione estetica, che tuttavia era perfettamente in linea con il prodotto originale. Uno dei temi più difficili da svolgere fu quello della calandra, elemento di grande importanza in ogni automobile, perché costituisce il primo riferimento visivo per l'osservatore che cerca l'identità della marca. Come Pininfarina e Zagato, anche Vignale derogò dalla classica calandra a scudo dell'Appia II Serie berlina e propose una calandra orizzontale allineata con lo stile della Fla-

minia, la berlina Lancia di classe superiore. Accanto alla calandra, Vignale dispose due fari caratterizzati da una spessa cornice cromata con un particolare taglio obliquo che piaceva a Michelotti, il quale utilizzò questo stile anche per altre sue creazioni. Secondo gli schermi compositivi del tempo, Michelotti fece nascere dalle cornici dei fari le creste dei parafranghi e da queste fece partire le linee tese che caratterizzarono le fiancate piane e rettilinee fino alla battuta delle

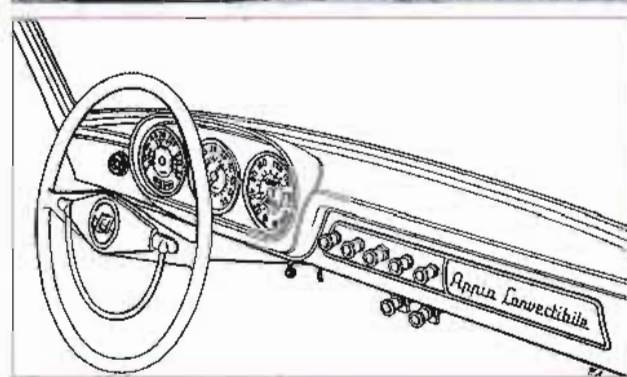
porte, dove si alzavano per definire le insellature dei parafranghi posteriori. I cofani, sia l'anteriore, sia il posteriore erano più bassi dei parafranghi per conferire slancio alla vettura. Il cofano posteriore degradava con continuità verso la coda assottigliandosi fino allo spessore minimo necessario per sistemare la targa. Con questa notevole massa metallica discendente lo stilista volle creare l'effetto dinamico della stella filante, che già era favorito dalla lunghezza dell'autotelaio (il passo era lo stesso della berlina) e dal rapporto fra i volumi indotto dal breve ingombro dell'abitacolo. Nella ricerca della bellezza incurante della praticità, l'Appia Convertibile era una macchina di grandissima signorilità che si riallacciava alla sublime irrazionalità di certe grandi spider degli anni Trenta. Era una macchina da gran signori, ma anche sportiva gra-



Sopra, la Lancia Appia Convertibile 2+2 in un fotocolor dell'epoca. Sotto, la Lancia Appia Convertibile 2+2 con il tetto rigido più grande, squadrato e meno filante di quello della versione a due posti secchi. In basso, a destra, la stretta panchetta posteriore. In basso, a sinistra, il disegno della plancia dotata di tre strumenti.

zie al motore potenziato e alla leva del cambio a cloche. Potenziamento e leva del cambio a parte, dal punto di vista meccanico la Cabriolet conservò l'impostazione meccanica dell'Appia berlina II serie: stesso blocco motore a 4 cilindri a V stretto di 1090 cc, stesso cambio a quattro rapporti, stesse sospensioni e così via. Rimasero uguali il volante, qualche maniglia e alcuni pomelli, ma cambiò completamente la plancia con gli strumenti disposti in linea e il contagiri assente nella berlina, ma quasi doveroso in un'auto di carattere. L'Appia Convertibile nella prima configurazione con due soli posti ebbe una vita relativamente breve perché nell'estate del 1958 fu prima affiancata e poi sostituita da

una nuova versione dotata di un sediletto posteriore, di una presa d'aria sul cofano motore, di fiancate dritte e di un baule meno affilato. Questa seconda versione era più razionale perché consentiva il trasporto di due bambini o, in condizioni di emergenza, di due adulti, in aggiunta ai passeggeri davanti. Era anche più armoniosa nelle sue parti perché più proporzionata e compatta, ma era meno snella e filante. Nel 1959 in concomitanza con la presentazione dell'Appia Berlina III Serie la Convertibile beneficiò di piccoli ritocchi al motore che consentirono un piccolo aumento della potenza da 53 a 54 cv. Alla fine dell'anno il carrozziere, in accordo con la Casa, apportò alcune piccole modifiche ai lampeggiatori laterali e posteriori per uniformarli alle regole del Nuovo Codice della strada. Nei primi mesi del 1960 l'adozione del doppio circuito frenante migliorò la sicurezza. Poco dopo una nuova testata, i condotti di alimentazione separati, un nuovo carburatore e alcuni ritocchi alla fase della distribuzione permisero di aumentare la potenza a 60 cv, e



LANCIA APPIA CONVERTIBILE (1959-1962) Fra parentesi i dati della versione modificata nel 1961

- Numero cilindri e posizione:** 4 a V di 10°14'
- Alesaggio e corsa:** 68 x 75 mm
- Cilindrata totale:** 1089 cc
- Potenza:** 53 cv a 5200 giri/min (60 cv a 5400 giri/min)
- Rapporto di compressione:** 8:1 (8,8:1)
- Distribuzione:** valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
- Alimentazione:** carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD/3 (5)
- Impianto elettrico:** 12 V, spinterogeno Marelli S 69 L
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Cambio:** 4 velocità + RM, prima non sincronizzata
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 10/45 (11/46)
- Autotelaio:** solidale con la scocca
- Sospensione anteriore:** indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, ammortizzatori idraulici regolabili
- Sospensione posteriore:** asse rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a tamburo, freno a mano sulle ruote posteriori
- Pneumatici:** 155 x 15 radiali
- Passo:** 2510 mm
- Carreggiata anteriore:** 1178 mm
- Carreggiata posteriore:** 1182 mm
- Lunghezza:** 4150 mm
- Larghezza:** 1510 mm
- Altezza:** 1320 mm
- Peso:** 950 kg
- Velocità massima:** 146 km/h

di conseguenza la velocità massima che arrivò vicina a 150 km/h. La produzione dell'Appia Convertibile terminò nel 1962. In tutto Vignale costruì un migliaio di esemplari.

Non molti in assoluto, ma insieme agli altri modelli derivati migliorarono l'immagine dell'Appia berlina, che era il modello commercialmente più importante per la Lancia.



IL MODELLO DA COLLEZIONE