

# LANCIA



## STORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

38



LANCIA APPIA III SERIE - 1959



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE





# Un'avventura appassionante

**Dopo il felice esordio nel 1952, Gianni Lancia decide di ampliare l'impegno nel settore corse, affidando a Vittorio Jano il compito di progettare una vettura per le gare della categoria Sport.**

*La locandina che annuncia il brillante risultato delle Lancia nella Carrera Messicana del 1953.*

**I** brillanti risultati conseguiti dalle B20 nel 1952, in Europa e oltreoceano, rafforzano Gianni Lancia nella convinzione che le competizioni sportive siano il mezzo più adeguato per valorizzare il marchio aziendale, in attesa che il processo di riorganizzazione dei reparti e la messa a punto di nuovi modelli consentano alla Lancia di riprendere il posto che le compete fra le grandi case costruttrici di automobili.

In astratto non era un'ipotesi senza fondamento, bisogna però dire che venne sottovalutato l'onere che lo sviluppo di un reparto corse avrebbe comportato per un'azienda ancora in fase di rilancio e alla ricerca di un equilibrio produttivo. Avendo deciso di cimentarsi anche nella categoria Sport, riservata a vetture biposto da competizione, ma in regola con le norme di circolazione, affida la progettazione di una nuova vettura a Vittorio Jano. Entrato alla Fiat nel 1911, Jano aveva percorso una brillante carriera d'officina prima di venire assegnato alla squadra assistenza corse diretta dall'ingegner Severino Rossi.

Nel 1923 era passato all'Alfa Romeo, dove aveva avuto modo di collaborare con Giuseppe Merosi alla costruzio-

ne della famosa P2, per poi assumere, nel 1926, la direzione della progettazione delle vetture da turismo e da corsa. Un'esperienza che lo avrebbe tenuto impegnato per circa dieci anni, ricchi di vittorie e di sofferenze, come quando nel 1937, incapace di contrastare lo strapotere di Mercedes e Auto Union nelle gare di Formula 1, era sta-





to costretto a lasciare il suo posto, per approdare circa un anno più tardi alla Lancia. Qui, dopo aver collaborato allo sviluppo del modello Aprilia, alla progettazione di Ardea e Aurelia, era stato chiamato da Gianni Lancia a dare smalto al costituendo reparto corse.

Nell'inverno 1952 iniziarono i primi studi per un nuovo modello, contrassegnato dalla lettera D, destinato a debuttare nella Mille Miglia dell'anno successivo. Esteriormente la vettura ricordava l'Aurelia Gran Turismo, ma in realtà si trattava di una macchina progettata ex novo per le gare nella categoria Sport. Nonostante alcuni lusinghieri risultati, un terzo posto nella Mille Miglia e la vittoria nella Targa Florio, le nuove vetture si rivelarono lente e poco competitive sui campi di gara rispetto alle concorrenti Ferrari, Maserati e Jaguar.

Una condizione di inferiorità inaccettabile per un uomo come Gianni Lancia, divorato dall'ansia della vittoria. E se finora era riuscito ad assecondare la sua passione sportiva rispettando le esigenze della progettazione ordinaria, da questo momento la sempre maggiore richiesta di tecnici e mezzi per lo sviluppo delle vetture sportive avrebbe cominciato a compromettere il fragile disegno organizzativo sul quale si fondavano gli equilibri aziendali.

Come ha scritto Guido Rosani, "l'impegno per l'azienda diventa traumatizzante: tutti i migliori progettisti, venti disegnatori e una cinquantina di tecnici del Reparto Espe-

rienze vengono impegnati a tempo pieno per lo sviluppo delle vetture da competizione". In poco più di un mese, lavorando sul vecchio modello D20, viene messa a punto una nuova vettura, la D23, poi ci si butta nella realizzazione della D24, che pur montando lo stesso motore delle precedenti, è più potente e veloce.

Le nuove vetture studiate da Jano si mettono in luce al Nürburgring: pur costrette al ritiro da guasti meccanici, mostrano di essere nettamente più veloci delle loro rivali, come si sarebbe visto, di lì a poco, nella Carrera Panamericana. Magistralmente condotte da Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi ed Eugenio Castellotti, le Sport D24 ottengono una vittoria nettissima, conquistando i primi tre posti. Un risultato che premiava l'ostinazione tecnica e il perfezionismo di Jano e dei suoi collaboratori, ma anche le capacità organizzative di Gianni Lancia: ne l'occasione era stato inviato da Torino un gruppo di ben trenta meccanici con il compito di seguire e assistere, tappa dopo tappa, i tre piloti della Squadra Corse.

Non pago dei risultati ottenuti, contro il parere della famiglia e di una parte dei suoi più stretti collaboratori, Gianni Lancia volle rilanciare annunciando l'intenzione di impegnare l'impresa sul difficile terreno della Formula 1. Una nuova e appassionante sfida, per la quale però l'azienda si sarebbe rivelata inidonea, firmando per pagare un prezzo molto elevato all'ambizione sportiva del suo proprietario.



*Alberto Ascari vincitore, con la Lancia Sport D24, della Mille Miglia 1954.*





# Corte come la primavera

**Nell'aprile 1964 Zagato allestì due intriganti prototipi sul pianale accorciato della Flavia Sport. Sparirono dalla scena prima dell'estate dopo due sole gare, lasciando in eredità interessanti soluzioni tecniche.**

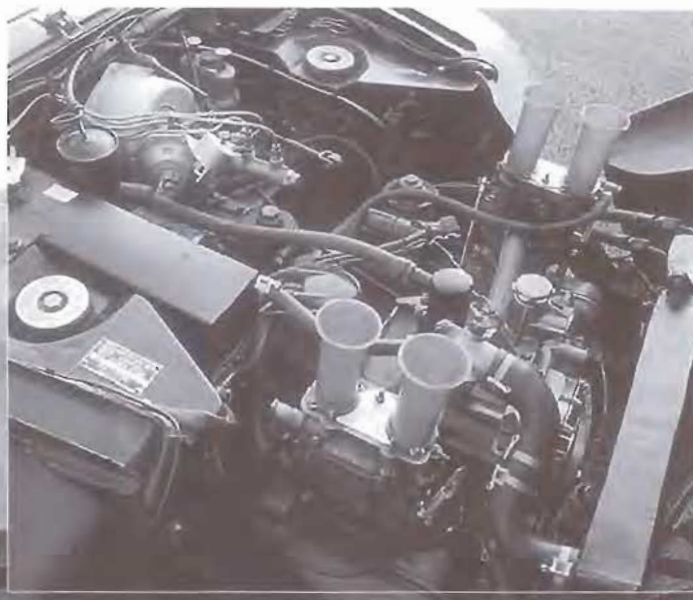
In codice Lancia si chiamarono 815.536 e 815.538, ma il grande pubblico le conobbe entrambe con il nome di Flavia Sport Prototipo. Le allestì la carrozzeria Zagato nella primavera del 1964 su due speciali autotelaï approntati dalla Lancia accorciando il passo della Flavia Coupé: a 2400 mm quello della 815.536 e a 2330 mm quello della 815.538, contro i 2480 delle Flavia Coupé e Sport di produzione. Nei registri della Zagato le due carrozzerie sono distinte da due numeri di lavorazione contigui, n. 611 per la 815.536 e n. 612 per la 815.538. Le note accanto ai numeri di registrazione sono identiche: "carrozzeria leg-



*In alto, la Lancia Flavia Sport Prototipo 1800 fotografata nei pressi della carrozzeria Zagato nella primavera 1964 prima di essere avviata alla Squadra Corse per il completamento con la meccanica elaborata.*

*Sopra, la coda della Lancia Flavia Sport Prototipo 1800 caratterizzata dal lunotto convesso invece di concavo come nelle Flavia Sport di serie e nel prototipo 2000. A sinistra, il cruscotto della Flavia Sport Prototipo 1800. I grandi strumenti del tachimetro e del contagiri sono stati abbassati in conseguenza dell'abbassamento della plancia.*





*Sopra, il motore della Flavia Sport Prototipo 1800. Si notano i lunghi tromboncini di aspirazione che costrinsero a realizzare le bugne sul cofano per contenerli. A sinistra, il grande, ma leggero cofano ad apertura integrale della Flavia Sport Prototipo 1800. Quello della 2000 era pressoché uguale. Sotto, la Lancia Flavia Sport Prototipo 2000 mentre si reca alle verifiche tecniche prima della Targa Florio. Sul muso si nota la calandra che per la gara verrà eliminata allo scopo di migliorare il raffreddamento.*

gerissima speciale". Infatti la leggerezza è il principale pregio delle due vetture, che pesano circa 220 kg meno delle Flavia Sport di serie.

Le due vetture avevano in comune la linea anticonvenzionale derivata dalla Flavia Sport di produzione, ma erano ancora più anticonvenzionali presentando i cofani ad apertura integrale, le bugne per i tromboncini d'aspirazione, la ventola elettrica piazzata davanti al radiatore al posto della griglia, il parabrezza inclinato all'indietro per abbassare la linea del padiglione e gli pneumatici maggiorati. Però erano un po' diverse fra loro sia nella meccanica, sia nella carrozzeria. La 815.536 era un po' più bassa, aveva il lunotto concavo e i finestrini posteriori rialzati come quelli della Flavia Sport di serie, montava inoltre cupolette di plexiglas sui fari. Invece la 815.538 aveva il lunotto convesso, la coda arrotondata e il bordo superiore dei finestrini posteriori a filo con i finestrini anteriori. Qui non c'erano le cupolette sui fari, ma non sarebbe stato difficile montarle.

Dal punto di vista meccanico, oltre che per la citata lunghezza del passo, le due vetture differivano per il motore. Quello della 815.538 era un 1800 elaborato nei limiti del regolamento della categoria Turismo Preparato, vale a dire che aveva la cilindrata di 1848 cc e sviluppava una potenza massima di circa 140 cv a 7000 giri/min con due carburatori Weber 40 DCN. L'altra montava un motore di 2000 cc sviluppato dalla stessa base Flavia, ma con la cilindrata portata a 1991 cc e la potenza elevata a oltre 150 cv.

I due esemplari si presentarono a sorpresa sul Piccolo Circuito delle Madonie per disputare la Targa Florio in programma il 26 aprile 1964 con validità per il Campionato mondiale Prototipi. La 815.536 fu iscritta dalla HF Squadra Corse per i piloti René Trautmann/Leo Cella con il nu-

mero di corsa 182; mentre la 815.538, con i piloti Marco Crosina/Ferdinando Frescobaldi, ebbe il numero di corsa 184. Nelle prove le due inedite Flavia impressionarono, specialmente la 2000 guidata da Leo Cella. Non erano facili da guidare. Data l'architettura con la trazione anteriore e il motore a sbalzo, bisognava entrare in curva ben impostati e un po' più lenti rispetto a quanto si poteva fare







*A sinistra, le due Lancia Flavia Sport Prototipo ai box di Cerda in attesa dell'inizio delle prove. I meccanici danno gli ultimi ritocchi alla 2000.*

*Sotto, i piloti americani delle AC Cobra Masten Gregory, (con gli occhiali), Phil Hill (al centro) e Dan Gurney (a destra) si aggirano presso i box Lancia per osservare le Flavia Sport Prototipo. Sotto, le due Flavia Sport Prototipo allineate in attesa della partenza della Targa Florio.*



con una vettura a trazione posteriore. All'uscita dalla curva si doveva invece accelerare prima per "tirare fuori" la macchina con l'avantreno, ma con l'accortezza di premere il pedale del gas con dolcezza per non "scaricare l'avantreno" e quindi fare pattinare le ruote o peggio innescare un comportamento sottosterzante. Il passo corto e la leggerezza rendevano le due speciali Flavia piuttosto agili, mentre dal canto loro i motori dotati di una coppia motrice piena e corposa a tutti i regimi facilitavano la guida.

Ma non erano tutte rose e fiori. Con l'esasperazione delle prestazioni si manifestarono con maggiore evidenza alcuni problemi di alimentazione, lubrificazione e raffreddamento che già si erano evidenziati nelle normali Flavia Sport impiegate nelle corse. Le noie all'alimentazione dipendevano dalla vaschetta del carburatore che in curva, per effetto della forza centrifuga, si svuotava ora sul carburatore sinistro, ora sul destro in relazione al senso della curva, mentre la vaschetta del carburatore della bancata opposta "affogava" nell'eccesso di carburante. La stessa forza centrifuga contribuiva a determinare anche i problemi della lubrificazione, perché il motore Flavia aveva i cilindri orizzontali

contrapposti e l'olio in curva tendeva a risalire ora su un gruppo di cilindri, ora sull'altro. Con il tempo per tutto si sarebbe trovato il rimedio, ma negli esemplari che corsero la Targa Florio si risolse in modo definitivo solo il problema del raffreddamento. Il rimedio efficace sul piano funzionale ma non altrettanto sul piano estetico fu di aggiungere davanti al radiatore una ventola ausiliaria dotata di un motorino elettrico che veniva innescato da un termostato quando la temperatura raggiungeva livelli critici.

Le due Flavia Sport Prototipo lasciarono la linea di partenza della Targa Florio dall'abitato di Cerda a poca distanza l'una dall'altra. Partirono subito velocissime, ma prima del compimento del primo giro la 1800 di Crosina/Frescobaldi ebbe un incidente. Ripartì subito, ma attardata rispetto all'altra. Nel secondo e nel terzo giro le due vetture marciarono in modo impeccabile con tempi che lasciavano ben sperare. Purtroppo nel corso del quarto giro la 1800 di Crosina/Frescobaldi ebbe un nuovo incidente e questa







Sopra, a sinistra, la Flavia Sport Prototipo n. 184 di Marco Crosina/Ferdinando Frescobaldi in un passaggio della Targa Florio. Sopra, a destra, la Flavia Sport Prototipo n. 184 di Marco Crosina/Ferdinando Frescobaldi attaccata dalla Ferrari 250 GTO/64 di Jean Guichet/Carlo Facetti. A sinistra, la Flavia Sport Prototipo 2000 n. 182 di Leo Cella/René Trautmann in ozione nella Targa Florio il 26 aprile 1964.

volta non riparti. La 2000 compì ancora un'altra tornata per poi fermarsi a sua volta per un difetto di gioventù. Il 31 maggio successivo la 2000 tornò nel Campionato mondiale Prototipi in mezzo alle Ferrari, alle Porsche e alle Ford nella 1000 Chilometri del Nürburgring con l'equipaggio Cella/Crosina iscritto con il numero di gara 129. Rimase invece a casa la 1800 incidentata nella Targa Florio. Leo Cella in prova realizzò il miglior tempo sul giro in 10'31"5, vale a dire il 44° tempo su 96 concorrenti, dotati in generale di veri e propri prototipi e non di vetture derivate dalla serie come la sua Flavia. In gara il forte pilota riminese diede un'ottima dimostrazione delle doti della vettura, ma si trovò spesso in mezzo a vetture più lente e a piloti meno capaci che frenavano improvvisamente davanti a lui. Dai e dai, una volta toccò una AC Cobra e un'altra toccò una Porsche. Furono piccoli urti in verità, ma la leggerissima carrozzeria non poté proteggere i radiatori dell'acqua e dell'olio che si creparono e iniziarono a perdere con le conseguenze che è facile immaginare. Dopo la gara tedesca le due Flavia Sport Prototipo furono messe in un angolo del magazzino e caddero nell'oblio perché la Casa non giudicò le altre gare del Campionato del Mondo Prototipi adatte alle loro caratteristiche. Infine, nella stagione successiva, la Flavia Sport fu omologata nella categoria Turismo e la Casa orientò l'attività agonistica del modello in questa categoria, che era senz'altro più adatta alla sua tipologia. A dispetto dell'effimera carriera agonistica, le sperimenta-

zioni condotte sulle Flavia Sport Prototipo lasciarono un'importante eredità. Il pianale con il passo di 2330 millimetri fu adottato dalla Lancia Fulvia Coupé che debuttò nel 1965. Il motore 2000 fu offerto in opzione nella Flavia berlina e di serie sulla Flavia Coupé a partire dal 1969. Infine il pianale con il passo di 2400 millimetri servì a Zagato per allestire il prototipo della Flavia Sport destinata a una ipotetica seconda serie. Era una bella vettura, ma purtroppo non fu mai messa in produzione.

Sotto, la Flavia Sport Prototipo di Marco Crosina/Leo Cella alla fine della sua avventura nella 1000 Chilometri del Nürburgring il 31 maggio 1964. I segni sulla carrozzeria testimoniano gli incidenti con altre vetture.





# Un gran finale per la serie Appia

Con la III Serie la Lancia Appia raggiunse la piena maturità e concluse la vicenda produttiva del modello con oltre 55.000 esemplari prodotti: una cifra importante per quegli anni.

La Lancia Appia III Serie compendia sei anni di perfezionamenti apportati dalla Casa con gli obiettivi di elevare l'eccellenza a livelli sempre più alti e di aggiornare il modello al mutare dei gusti del pubblico. La Lancia Appia nacque nel 1953 con linee che ripetevano quelle molto classiche della Aurelia in proporzioni minori. Nel 1956 un restyling attuato dal designer Pietro Castagnero portò l'Appia II Serie, caratterizzata da piccole modifiche



nel frontale e da una coda ridisegnata, nella quale il baule si presentò con un volume prominente e autonomo, non più integrato nella coda spiovente. Nel 1957 la presentazione della Lancia Flaminia, caratterizzata da una calandra a sviluppo orizzontale,

inaugurò un nuovo schema compositivo del frontale che entrò in conflitto con la classica calandra verticale che fino a quel momento aveva distinto tutte le Lancia ed era rimasta pure nell'Appia II Serie. Urgeva quindi uniformare l'estetica dei due modelli per creare il "family feeling" che le Case inseguono per rendere riconoscibile l'identità di marca. Conscia che nessuno come i carrozzieri aveva la percezione dell'incessante mutare dei gusti, la Lancia affidò a otto di

A sinistra, una vista che mette in risalto il contrasto fra le linee generalmente arrotondate del corpo vettura e la forma squadrata di alcuni elementi modificati nella III Serie.

Sotto, la principale novità della Lancia Appia III Serie fu la calandra orizzontale al posto del classico scudo. A sinistra, l'Appia III Serie in una foto ufficiale distribuita al lancio. La mancanza del ripetitore laterale dei lampeggiatori e la neve in terra rivelano che si tratta di un esemplare prodotto nei primi mesi del 1959. A destra, sopra, una Lancia Appia III Serie immatricolata a Torino nell'estate 1960. Per i colori metallizzati non era richiesto supplemento di prezzo. Oltre al grigio chiaro nella foto, erano disponibili il verde medio e il celeste.



essi altrettanto elaborare esteticamente, con l'intesa che si sarebbe avvalsa delle loro indicazioni per aggiornare il modello di serie. Quasi tutti lavorarono sulle creste dei parafranghi posteriori per tenderne la linea. Zagato abbassò la parte superiore della calandra per contenere lo sviluppo in verticale del cofano, la cui altezza era incompa-

tibile con un'auto veramente moderna. Monterosa e Scioneri adottarono una calandra a sviluppo orizzontale che risolse alla radice il problema del cofano troppo alto.

La Lancia, confortata da quanto avevano realizzato alcuni carrozzieri, varò quindi l'Appia III Serie nella quale il principale intervento estetico riguardò la calandra orizzontale "tipo Flaminia". Gli

altri aggiornamenti riguardano i parafranghi anteriori più dritti, i paraurti con una sezione più squadrata, i parafranghi posteriori con "pinne" un po' più pronunciate, i fanaletti posteriori più grandi e squadrati, la luce della targa spostata sul paraurti e la sottile maniglia cromata posta sopra la targa per facilitare l'apertura del cofano. Agli esteti l'insieme di queste modifiche non piacque del tutto per il contrasto che si generava fra le

linee tondeggianti della scocca e le nuove spigolosità aggiunte dai particolari modificati. All'interno gli interventi furono minimi e tutti orientati



Sopra, il motore identico nell'architettura a quello della II Serie, ma più potente: 48 cv contro 43,5.

A sinistra, foto ufficiale ambientata nel Parco del Valentino a Torino. Gli pneumatici con il fianco bianco costavano 9000 lire, mentre per i Michelin X con carcassa radiale erano necessarie 13.000 lire.







ad aumentare per quanto possibile l'abitabilità e quindi il comfort. In particolare la seduta del sedile anteriore fu abbassata per lasciare ai passeggeri più spazio in senso verticale e tutti i fianchetti delle porte furono incavati in modo da aumentare l'abitabilità laterale.

### Interni e meccanica

I comandi e la plancia rimasero in pratica invariati rispetto alla II Serie, ma cambiò il coperchio per il vano predisposto per la radio. Le finiture e i materiali dei rivestimenti rimasero quelli di gran classe della II Serie con la sola variante delle alette parasole in materiale più soffice per motivi di sicurezza. Rimase pure l'impeccabile cura di montaggio che permetteva la chiusura degli sportelli con un ovattato "cloc" da cassaforte e di evitare scricchiolii e rumori indesiderati. Fra gli optional c'erano la tappezzeria in pelle (105.000 lire) e una curiosa radio a transistor incorporata nello specchio retrovisore (46.000 lire). Per chi voleva un'autoradio tradizionale erano disponibili diversi modelli con un costo massimo di 78.000 lire. Fra gli altri optional ricordiamo gli pneumatici con fianchi bianchi (9000 lire) e i Michelin X con carcassa radiale (13.000 lire). Per quanto riguarda il motore, l'Appia III Serie si propose con l'aggiornamento della distribuzione e l'aumento del rapporto di compressione che permisero quasi 5 cv in più. Nella trasmissione debuttò l'optional della frizione automatica Saxomat (90.000 lire), che tuttavia in Italia ottenne scarsissimo successo. Dal punto di vista del-

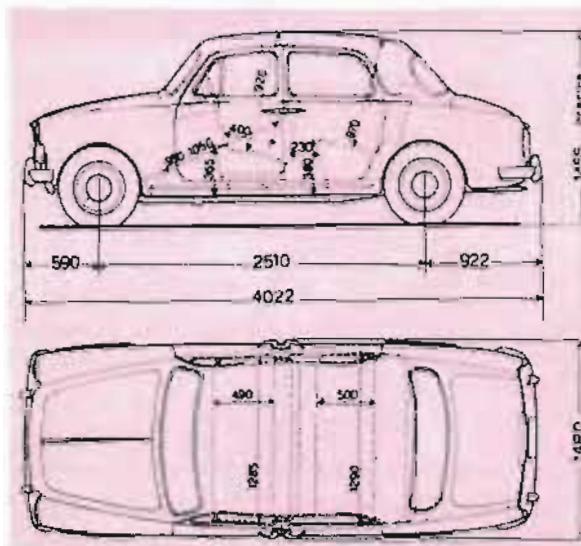


Sopra, nella Lancia Appia III Serie, rispetto alla II Serie cambiano i fanali, le creste dei parafranghi, il paraurti e la luce della targa. Il fregio cromato che funge da maniglia d'apertura sul baule è nella posizione dove sulla II Serie c'era la luce della targa. Sotto, le dimensioni di massima della vettura.

Sotto, il bagagliaio sostanzialmente invariato rispetto a quello della II Serie. La ruota di scorta è sistemata verticalmente, all'interno del cerchio sono sistemati il cric e gli attrezzi in dotazione.



l'autotelaio la modifica più importante fu l'adozione delle ruote con diametro di 14 pollici, che permisero di abbassare la linea della vettura. La III Serie debuttò nel marzo 1959 nella cornice internazionale del Salone di Ginevra, dove nel 1956 aveva debuttato anche la Lancia Appia II Serie. Poco dopo iniziarono le vendite con un prezzo di listino in Italia di 1.275.000 lire escluse le spese di messa su strada. Dieci i colori disponibili al lancio: blu chiaro, blu scuro, grigio



topo, grigio medio, grigio chiaro, grigio chiarissimo (in pratica un bianco), nero, verde medio metallizzato, celeste metallizzato e grigio metallizzato. In tutti i casi i cerchi delle ruote erano verniciati in color panna nel disco e nello stesso colore della carrozzeria nel canale. Da notare che per le tinte metallizzate non era richiesto supplemento di prezzo. Negli ultimi mesi del 1959 il modello fu aggiornato alle nuove norme del Codice della strada, comparvero quindi i ripeti-

tori laterali degli indicatori di direzione. Quasi contemporaneamente fu eliminato il comando dell'acceleratore a mano e i freni adottarono il doppio circuito frenante, che migliorò la sicurezza.

Nel 1961 vi furono lievi aggiornamenti nella gamma dei colori con la scomparsa del verde chiaro metallizzato, l'aggiunta del bronzo metallizzato, il ritorno del grigio dell'Appia II Serie e l'aggiornamento dell'azzurro metallizzato con una tonalità più scura. Nello stesso anno furono introdotti i braccioli nelle portiere con gli incavi per la chiusura che resero superflue le maniglie di alluminio snodate. Successivamente fu introdotto il bracciolo estraibile nel sedile posteriore, mentre nelle ultime vetture prodotte la strumentazione marca Jaeger prima affiancò poi sostituì quella prodotta dalla italiana Veglia-Borletti.

Nel comportamento su strada la Lancia Appia III Serie si mostrò decisamente più brillante della II Serie. La velocità massima, per esempio, salì a 132 km/h contro i 123 km/h registrati dalla II Serie. I consumi rimasero in ogni modo piuttosto contenuti. La frenata migliorò in modo sensibile grazie alle ganasce a doppia avvolgenza e al doppio circuito di comando. Nonostante le critiche sollevate da qualche esteta agli aggiornamenti stilistici, il modello ottenne un successo incondizionato da parte della clientela esigente, che cercava una berlina di cilindrata media con una meccanica efficiente, finiture di classe e bassi consumi. La produzione proseguì con una cadenza giornaliera di

### LANCIA APPIA III SERIE (1959-1963)

- Numero cilindri:** 4 a V di 10°14'
- Alesaggio e corsa:** 68 x 75 mm
- Cilindrata totale:** 1089 cc
- Potenza massima:** 48 cv a 4900 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7,8:1
- Distribuzione:** valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
- Alimentazione:** un carburatore monocorpo Solex C32 PBI
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Cambio:** 4 velocità + RM, prima non sincronizzata
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 10/46
- Autotelaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, ammortizzatori idraulici regolabili
- Sospensioni posteriori:** asse rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a tamburo, doppio circuito
- Pneumatici:** 155 x 14 (radiali a Hebiesta)
- Passo:** 2510 mm
- Carreggiata anteriore:** 1180 mm
- Carreggiata posteriore:** 1162 mm
- Lunghezza:** 4020 mm
- Larghezza:** 1489 mm
- Altezza:** 1450 mm
- Peso a vuoto:** 920 kg
- Velocità massima:** 132 km/h

circa 60 vetture fino al 21 aprile 1963, data in cui le catene dell'Appia si fermarono dopo avere costruito un totale di 55.587 esemplari, una cifra che da sola parla del successo del modello, specialmente se si

confronta con quella della produzione della I Serie (10.275 esemplari con guida a destra più 9768 con guida a sinistra) e della II Serie (19.670 esemplari con guida a sinistra e 3180 con guida a destra).

A sinistra, l'interno realizzato con la cura consueta di tutte le Lancia. Rispetto alla II Serie si notano i rivestimenti delle porte incassati di 2 centimetri per parte allo scopo di aumentare l'abitabilità nel senso della larghezza.



Sopra, il curioso specchietto/radio a transistor offerto come optional al prezzo di 46.000 lire. Il supplemento per un'autoradio standard era di 78.000 lire.



IL MODELLO DA COLLEZIONE