

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

4



LANCIA APPIA I SERIE - 1953



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

# Una scommessa arrischiata

**Mentre si preparava il lancio dell'Appia Gianni Lancia decise di approntare una vettura da Formula 1 con il proposito di sfidare Mercedes, Ferrari e le altre grandi dell'automobilismo sportivo.**

Che Gianni Lancia fosse affascinato dal variopinto mondo delle corse lo si era visto dalla passione con la quale aveva dato vita a una squadra corse, chiamando a dirigerla un tecnico di valore, Vittorio Jano, e soprattutto non lesinando energie e risorse pur di dare corpo al sogno di fare della Lancia un protagonista di assoluto rilievo fra i grandi costruttori di auto da corsa. L'impegno nella categoria Sport e turismo, che pure non era stata avara di soddisfazioni, rappresentando un grande successo di immagine dal quale ci si aspettavano notevoli ricadute in termini commerciali, non era però sufficiente per dare al giovane Lancia la sensazione di avere impresso un segno nella storia aziendale tale da proiettarlo, accanto al padre, nell'Olimpo dei grandi nomi dell'automobilismo.

Guido Rosani, uno dei maggiori conoscitori di questo affascinante capitolo della storia della Lancia, ha colto perfettamente il senso di questo passaggio osservando come dopo la clamorosa affermazione della D24 nella Carrera Panamericana del novembre 1953, Gianni Lancia sia stato



*La Lancia Appia C10 prima serie del 1953.*

colto da un desiderio bruciante di nuovi traguardi. Non appariva più disposto ad accontentarsi. "Al di là di ogni ragionevolezza, delle pressioni della famiglia e di una parte dei suoi stessi dirigenti", a fine anno diede ordine a Jano e ai suoi collaboratori di realizzare un motore più potente, di 3800 cc e oltre 300 cavalli, per un nuovo modello Sport, la D25.

Poi, non pago, annunciò pubblicamente l'intenzione della Lancia di prendere parte alla competizione più spettacolare e amata, la Formula 1, sfidando Ferrari, Mercedes e Maserati sul terreno a loro più congeniale.

Da quel momento gli eventi presero a correre a un ritmo

travolgente. La vita aziendale ne fu profondamente scossa, con notevoli ricadute sul piano della produzione ordinaria. Si venne a creare una situazione di profondo scompenso in un momento nel quale, al contrario, l'azienda avrebbe avuto bisogno di trovare coesione e unità di intenti per potersi dedicare allo sviluppo di nuovi modelli, secondo le linee a suo tempo ipotizzate. E invece, per volontà del suo più alto dirigente, venne data la priorità alle esigenze della squadra corse, sacrificando a queste ogni altra considerazione di opportunità.

Negli stessi mesi in cui si profilava il crescente impegno progettuale nel settore corse, nello stabilimento di via Monginevro era in avanzata fase di elaborazione il progetto di una nuova vettura, l'Appia (sarebbe stata presentata al Salone di Torino nell'aprile del 1953), ma Vittorio Jano era costretto a dedicarvi cure distratte e frettolose: "L'ho messa giù nelle rare domeniche libere e spesso addirittura di notte", avrebbe ricordato in seguito.

Non poteva essere diversamente dato che la Lancia, per le sue dimensioni, non poteva permettersi di sviluppare simultaneamente progetti tanto diversi. La realizzazione di una nuova vettura da competizione in un campo, la Formula 1, per il quale non si aveva una precedente esperienza, significava necessariamente sottrarre uomini e mezzi

alla produzione corrente. Come stupirsi allora che la prima serie del nuovo modello non soddisfacesse pienamente le esigenze di una clientela abituata a considerare Lancia sinonimo di qualità e affidabilità?

A tre anni dalla sua uscita, la rivista "Quattroruote" attribuiva le difficoltà incontrate dall'Appia al prezzo troppo elevato rispetto alla sua immediata concorrente, la Fiat 1100/103, ma non nascondeva che in parte l'insuccesso dipendeva dalle "qualità complessive della macchina, nata con alcune deficienze".

Di quali "deficienze" si trattasse lo avrebbe detto con ben altra franchezza, molti anni dopo, Aldo Panigadi, che nel 1953 condivideva con Gianni Lancia le funzioni di amministratore delegato della società torinese: "La prima Appia era una cosa vergognosa, aveva i paraurti di alluminio che a soffiarsi si faceva il bozzo, il comando d'accensione era un filo che si spaccava spesso [...] I clienti protestavano e io [...] passavo le notti a firmar lettere per rassicurarli che le imperfezioni riscontrate nelle auto erano cosa passeggera". Difetti che fu possibile eliminare nelle successive serie della vettura, in linea con lo stile Lancia.

*Uno scorcio del Salone dell'automobile di Torino del 1954 con lo stand della Lancia in cui oltre alla nuova Appia C10 erano esposte l'Aurelia B12 e la B20.*



# Armonia d'intenti

Eleganza, efficienza,  
innovazione  
e raffinatezza  
costruttiva: ecco  
i valori espressi  
dalla carrozzeria  
Touring.  
Si sposarono alla  
perfezione con gli  
autotelai Lancia.

Sotto, lo stemma della  
carrozzeria Touring  
Superleggera.



Sopra, il figurino della Lancia Dilambda carrozzata "cabriolet royal" nel 1931. Fra gli stilemi della carrozzeria Touring si notano le feritoie sul cofano motore con il profilo a stella cometa e i parafanghi anteriori e posteriori convergenti al centro su linee sovrapposte.

Felice Bianchi Anderloni, fondatore della Touring Superleggera, era un tipico esponente dell'alta società milanese. D'aspetto naturalmente elegante e autorevole, aveva il sorriso franco di chi sa guidare le persone e farsi voler bene. Arrivò nel mondo della carrozzeria con un percorso del tutto particolare.

Mentre la maggior parte dei suoi colleghi erano artigiani convertitisi dalle carrozze a cavalli alle automobili, o ex dipendenti di carrozzerie messi in proprio, Felice Bianchi Anderloni fu gran consumatore d'auto di lusso e pilota, quindi diventò direttore dei collaudi e promotore alle vendite della Isotta Fraschini. In questa posizione tenne stretti rapporti con i grandi carrozzieri che vestivano gli sfarzosi

autotelai prodotti in via Monte Rosa e divenne garante del loro lavoro sia nei riguardi della Casa, sia dei clienti. Spesso si trovò coinvolto nella risoluzione di problemi legati alla adattabilità di una certa carrozzeria alle specificità dell'autotelaio o alle particolari esigenze di un cliente di riguardo. Alla fine, siccome era un uomo di genio e di gran gusto, imparò le parti più importanti del mestiere senza avere percorso la strada difficile, romantica e un po' scontata del ragazzo di bottega che diventa padrone.

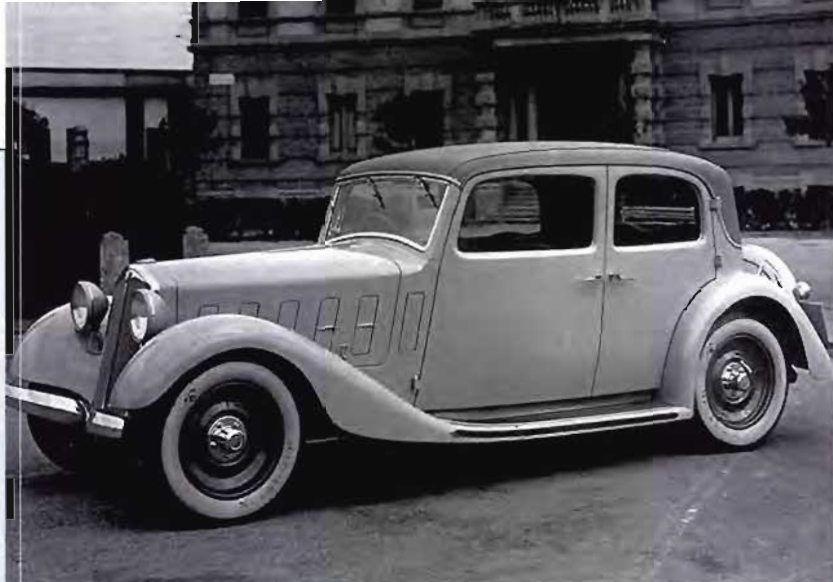
Felice Bianchi Anderloni divenne carrozziere nel 1926 associandosi a Gaetano Ponzoni, come lui avvocato attratto più dalle automobili che dall'attività forense. Insieme rilevarono la carrozzeria Falco da Vittorio Ascari, fratello del grande pilota dell'Alfa Romeo, e ne proseguirono l'attività cambiando la ragione sociale in Carrozzeria Touring. Grazie ai trascorsi presso l'Isotta Fraschini Anderloni era ben introdotto nell'ambiente industriale milanese, in più ere-



*A destra, la Lancia Artena berlina allestita dalla carrozzeria Touring per il Salone dell'Automobile di Milano nel 1934.*

*Sulle fiancate si nota la rinuncia a delineare la linea di cintura con un risalto o un profilo metallico come usava all'epoca.*

*Sotto, in questa limousine su autotelaio Lancia Astura si mescolano in modo non del tutto omogeneo le linee ovali portate dalla moda americana e le linee verticali della grande tradizione delle auto per l'impiego formale.*



questi spazi presentò le sue realizzazioni sugli autotelai Isotta Fraschini 8AS, chassis che per l'alto valore intrinseco erano concessi solo ai carrozzieri convenzionati o a quelli che erano in grado di pagarlo anticipatamente. Per logica deduzione il lettore capiva quindi che la neonata Carrozzeria Touring era già nel novero delle grandi. In effetti le creazioni di Bianchi Anderloni si distinsero subito per la sobria eleganza e per gli impeccabili dettagli di finitura, segno evidente che il carrozziere vi aveva trasferito il suo buon gusto e le sue attese

di raffinato consumatore di automobili di lusso. Nel 1931 con le Alfa Romeo 6c 1500 e 1750 la carrozzeria Touring scoprì la sua vena sportiva. Nella primavera di quell'anno un'Alfa Romeo 6c 1750 GS e un'Isotta Fraschini 8A SS carrozzate Touring sorpresero i critici al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este e si aggiudicarono i trofei più importanti. Il filone sportivo proseguì con le 6c 1750 e 2300 da corsa, commissionate dall'Alfa Romeo in alternativa a quelle ordinate a Zagato. Quasi tutte

le Alfa Romeo vincitrici della Mille Miglia dal 1930 al 1938 vestirono le snelle e funzionali carrozzerie Touring. Divenuto il carrozziere degli automobilisti più raffinati e sportivi, Felice Anderloni inevitabilmente si trovò a operare sugli autotelai della clientela che preferiva la nobiltà delle Lancia.

Fra le prime Lancia vestite a Milano in via Monte Rosa ricordiamo l'originale Dilambda carrozzata cabriolet-royal nel 1931. Questa vettura sviluppò la formula stifi-



A sinistra, coda affusolata, parafranghi posteriori avvolti a elica e parabrezza insolitamente inclinato per quei tempi furono le note più fresche dello stile di questa Lancia Augustus del 1935 che nella parte anteriore rimase piuttosto classica per la necessità di conservare la calandra Lancia.

A sinistra, coda affusolata, parafranghi posteriori avvolti a elica e parabrezza insolitamente inclinato per quei tempi furono le note più fresche dello stile di questa Lancia Augustus del 1935 che nella parte anteriore rimase piuttosto classica per la necessità di conservare la calandra Lancia.



ca Flying Star inventata da Anderloni per una Isotta Fraschini di poco precedente. Mostrò quindi le feritoie sul cofano motore con il profilo a stella cometa e i parafranghi anteriori e posteriori convergenti al centro su linee sovrapposte. Un'altra originale creazione su autotelaio Lancia fu la luminosa berlina Artena allestita per il Salone dell'Automobile di Milano nel 1934. La particolarità di questa Lancia fu la rinuncia a delineare la linea di cintura con un risalto o un profilo metallico come usava all'epoca. La superficie completamente liscia delle porte conferì alla fiancata un aspetto volutamente massiccio portando l'enfasi sul volume abitabile piuttosto che sugli slanci.

Sempre in materia di grandi berline, la Carrozzeria Touring nello stesso anno affrontò il difficile compito di far convivere in un telaio Lancia Astura i partiti stilistici tradizionali e le forme ovoidali suggerite dalla nuova moda proveniente dagli Stati Uniti. In questa creazione è evidente il duro scontro fra la tendenza a innovare del carrozziere e la tendenza a conservare della clientela anziana delle grandi ber-

*Sopra, a sinistra, una Aprilia berlina a due porte realizzata nel 1937 con una linea piuttosto aerodinamica.*

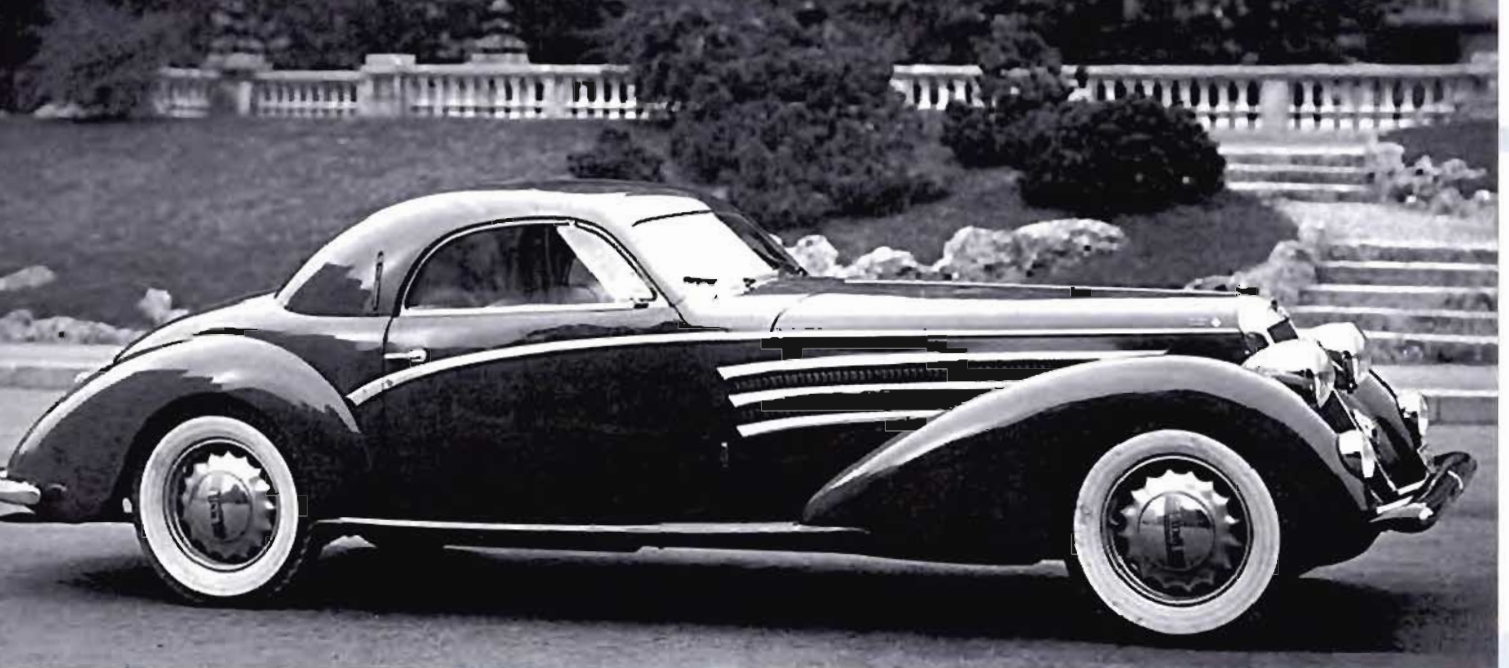
*Qui il carrozziere rinunciò alla classica calandra Lancia con l'idea di realizzare un muso più penetrante.*

*Sopra, a destra, una Lancia Aprilia carrozzata cabriolet nel 1937 impiegando lo stesso impianto stilistico della precedente berlina a due porte.*

line per l'impiego formale. Ben altro esito ebbe l'anno dopo la realizzazione una svelta berlina su autotelaio Lancia Augusta per un cliente che gli consentì di liberare le sue idee. La coda affusolata, i parafranghi posteriori avvolti a elica e il parabrezza insolitamente inclinato per quei tempi furono le note più fresche dello stile di questa vettura che nella parte anteriore rimase piuttosto classica per la necessità di conservare la calandra Lancia. Insieme alle forme affusolate della nascente moda aerodinamica, l'atelier milanese produsse l'innovazione del metodo "superleggera", consistente nell'aggraffare la "pelle" d'alluminio della carrozzeria a un'intelaiatura in tubi d'acciaio, svincolando così il rivestimento esterno dalle sollecitazioni meccaniche. Il metodo "superleggera" fu regolarmente brevettato e in seguito divenne marchio di fabbrica.



*Sopra, nel 1938 Touring realizzò per le corse una piccola serie di Aprilia spider con le finiture lusso e il tetto rigido. A destra, Touring derogò dalla calandra Lancia con esito negativo in questa Aprilia cabriolet del 1939 che scimmiettava una Buick.*



La Carrozzeria Touring fu pioniera nel perseguire la ricerca aerodinamica e la attuò su numerose Lancia Aprilia. In una berlinetta e in una cabriolet realizzate nel 1937 su un identico impianto stilistico, in nome dell'aerodinamica rinunciò alla classica calandra Lancia per ottenere un muso più affilato. Ripeté l'operazione anche in una piccola serie di Aprilia carrozzate spider sport destinate alle corse, ma disponibili anche con le finiture lusso e con un pratico tetto rigido per la stagione invernale. Ritornò alla calandra originale con la stupenda Astura Coupé IV serie che molti considerano la più bella auto di tutti i tempi. La deroga dalla calandra originale non produsse sempre risultati convincenti. Fra gli esiti meno felici ricordiamo il brutto frontale di un' Aprilia carrozzata cabriolet nel 1939 seguendo gli stilemi diffusi negli Stati Uniti dalle Buick. In un'altra cabriolet del 1940 il risultato estetico fu gradevole e innovativo, ma si perse completamente ogni riferimento con l'identità di marca della Lancia. Molto più convincente fu una piccola serie di Aprilia con carrozzerie a due o quattro porte che nel 1947 riproposero la classica calandra Lancia interpretata con uno stile gradevolmente moderno eppure efficace nel comunicare la tradizione della Casa. Nel 1948 l'ing. Carlo Felice Bianchi Anderloni, addestrato da un lungo tirocinio in fabbrica e coadiuvato da un gruppo di fedeli collaboratori, successe al padre Felice nella conduzione dell'azienda. L'atelier milanese nel 1949 dava lavoro a circa 200 operai e 20 impiegati e sotto la nuova dire-

zione orientò la produzione alle carrozzerie speciali per conto delle grandi Case. In questo contesto nel 1959 prese avvio la produzione delle Lancia Flaminia GT, GT 2+2 e GT Convertibile per conto della Lancia. Accanto alla produzione di serie la Touring continuò a costruire esemplari unici e "concept car" d'inimitabile bellezza, poi nel 1964 perfezionò un accordo per montare in Italia la Hillman Super Minx su licenza del gruppo inglese Rootes. Ma la berlina che doveva proiettare la Touring Superleggera in una dimensione realmente industriale, finì per decretarne la chiusura.

*Sopra, una bellissima Astura Coupé IV serie del 1938. Sotto, il disegno originale per il tetto rigido della Lancia Flaminia GT che la carrozzeria Touring realizzava per conto della Lancia insieme alle Flaminia GT e GT 2+2.*



*Tetto rigido per trasformabile Flaminia G.T.*



# Piccola aristocratica

**Nel 1953 la Lancia Appia debuttò nella categoria "1100" con le linee eleganti della sorella maggiore Aurelia e un motorino con 4 cilindri a V stretto da 38 cv che era una meraviglia.**

La Lancia Appia arrivò sul mercato nell'aprile 1953 al termine di una progettazione che si svolse in gran parte mentre la Casa era già lanciata nell'avventura delle corse. Questa circostanza portò qualche vantaggio in termini di raffinatezza tecnica e di rapidità di decisione, ma portò pure qualche svantaggio. Per esempio, i paraurti in alluminio, perfetti per le corse perché leggeri, nell'uso quotidiano si ammaccavano al minimo urto. Ovviamente la clientela non



*A destra, la Lancia Appia vista di fronte. Il muso è dominato dalla classica calandra a scudo verticale. A sinistra, l'Appia vista dall'alto. Questo modello presentato nel 1953 prese il posto dell'Ardea fra le piccole Lancia. A sinistra, in basso, la parte posteriore dell'Appia con la coda spiovente.*

apprezzò questa caratteristica che apparentemente annunciava fragilità, mentre nella realtà l'Appia era come tutte le Lancia: solida, ben costruita e affidabile. La progettazione di questo modello era iniziata nel 1950 dopo la presentazione della prestigiosa "sei cilindri" Aurelia che sostituì l'Aprilia. Come per le sorelle Aprilia e Ardea nate alla fine degli anni Trenta, gli stilisti della Casa cercarono anche per le Lancia degli anni Cinquanta un design che rivelasse immediatamente quell'aria di famiglia che oggi all'inglese si definisce *family feeling*. L'Appia arrivò tre anni dopo l'Aurelia con un disegno molto simile a quello della sorella maggiore, ma più semplice, più nitido e in definitiva più comprensibile. Nel loro insieme le linee dell'Appia e-



*A destra, le linee della Lancia Appia ripetevano in piccolo quelle armoniose e tondeggianti della ammiratissima Aurelia. A sinistra, piccola, elegante e lussuosa, la Lancia Appia era a suo agio ovunque.*



APPIA



spressero le qualità e l'immagine di una Lancia giovane, sobria, aristocratica ed elegante. Nel frontale caratterizzato da forme molto plastiche, la classica calandra era leggermente aggettante. Le superfici non erano mai del tutto piane, ma movimentate da morbide linee curve con un effetto gradevole e dinamico. Nelle fiancate erano molto morbide pure



*A sinistra, il motore della Lancia Appia era molto corto e compatto grazie alla particolare disposizione dei cilindri che formavano una V di 10° e 14'.*

*Sopra, la Lancia Appia in una pagina pubblicitaria della Casa.*

le linee di raccordo con i parafranghi anteriori e quelle del padiglione, che andava ad "appoggiarsi" sulla linea di cintura con una rotondità sottolineata da una sottile profilo in alluminio lucido. La coda era spiovente e anch'essa caratterizzata da morbide linee curve. Dal punto di vista strutturale la carrozzeria era eccezionalmente resistente e solida, ciò che consentì di realizzare le porte con apertura ad armadio (incernierate agli estremi e prive del montante) che si chiudevano con il suono so-



lenne e preciso delle casseforti. Gli accessori della carrozzeria, come i fanali e le maniglie, erano ben disegnati e ben eseguiti con materiali di qualità. Finiture di qualità caratterizzarono anche l'arredamento dell'abitacolo, dove spiccavano i morbidi panni di lana dei rivestimenti, le maniglie in alluminio e il volante color avorio come i pomelli e il quadro porta strumenti con l'originale forma a ventaglio. Il motore mantenne l'architettura con 4 cilindri a V stretto caratteristica dell'Ardea, ma fu completamente ridisegnato. Così l'angolo della V dei cilindri diventò ancora più stretto passando da 19° 54' a 10° 14'. Ciò consentì di realizzare un albero motore tanto corto da potere ruotare senza problemi o vibrazioni su due soli cuscinetti di banco. Nella testata fusa in lega d'alluminio la distribuzione adottò due alberi a camme laterali comandati da catena invece di uno e un tenditore idraulico (brevetto Lancia) che teneva in tensione la catena grazie alla pressione dell'olio del circuito di lubrificazione. Un raffinato sistema di aste, puntalini e bilancieri consentì







A destra, l'abitacolo della Lancia Appia era rifinito con cura e con materiali di qualità.



A sinistra, la plancia era molto elegante per l'epoca. Alcuni comandi erano nascosti alla vista per dare maggiore linearità al cruscotto. Il volante, il pomello del cambio e il quadro porta strumenti erano di un delicato colore chiaro. Sopra, la Lancia Appia di Edilberto Mandelli in un controllo orario del Rally Marconi il 25 aprile 1954.



denunciata anche dal prezzo del 35% superiore a quello della Fiat 1100 (1.311.500 lire contro 975.000 lire). Il prezzo non costituì un problema per i veri lancisti, contribuì anzi a rendere più aristocratica l'immagine dell'Appia e a selezionare la clientela alla ristretta cerchia degli automobilisti più raffinati ed esigenti.

A sinistra, un'Appia del 1955 aggiornata con profili protettivi sui paraurti, lampeggiatori più grandi e altre piccole modifiche nella meccanica.

Sotto, a sinistra, la Lancia Appia di un collezionista ritratta nel 2007 nel corso di una grande manifestazione per auto d'epoca.

Sotto, la stessa vettura fotografata a porte aperte per mostrarne l'originale apertura ad armadio.

(C10 S) mentre inizialmente aveva preferito la guida a destra della versione standard (C10). Nel corso della produzione la Casa apportò piccole modifiche che resero l'Appia ancora più gradevole e affidabile senza alterarne la sostanza. Soffermandoci sulle modifiche di una certa rilevanza estetica ricordiamo i profili in gomma aggiunti sui paraurti nel 1954 per proteggerli dalle ammaccature, il nuovo stemma Lancia introdotto sulla calandra a partire dal marzo 1954, i sedili modificati nel giugno 1955 e i lampeggiatori anteriori modificati nell'agosto

1955 con i trasparenti più allungati e incolori invece di bianchi. Dal punto di vista meccanico a partire dal motore n. 9400 per le Appia con guida a destra e dal n. 4748 per quelle con guida a sinistra furono cambiati i ritegni delle valvole e le sedi di quelle di scarico, e furono modificati i sincronizzatori della seconda e della terza marcia. Poco dopo fu modificata la catena della distribuzione. Nel 1954 sia per le vetture con la guida a sinistra, sia per quelle con la guida a destra, fu variato il rapporto di riduzione della scatola dello sterzo (4/51 invece di 4/48) per rendere la guida più leggera.

Nel primo anno di produzione uscirono dagli stabilimenti Lancia 5286 Appia berlina, nel secondo 10.215, nel terzo 4497. Il brusco calo della produzione nel 1955 si può attribuire alle difficoltà finanziarie nelle quali si trovò l'azienda per l'azione combinata delle spese sostenute per le corse e del cattivo andamento della sezione dei veicoli industriali. In seguito a tali difficoltà Gianni Lancia cedette le sue quote azionarie e quelle della madre a Carlo Pessenti, che assunse il controllo dell'azienda alla fine del 1955. Fra le prime preoccupazioni del

#### LANCIA APPIA I Serie (1953-1955)

- Posizione:** longitudinale anteriore
- Numero cilindri:** 4 a V di 10°14"
- Alesaggio e corsa:** 68 x 75 mm
- Cilindrata totale:** 1089 cc
- Potenza massima:** 38 cv a 4800 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7,4:1
- Distribuzione:** valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
- Alimentazione:** carburatore monocorpo Solex 32/30 B1
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Cambio:** 4 velocità + RM, prima non sincronizzata
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 9/41
- 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 idraulico, freno a mano sulle ruote posteriori
- Pneumatici:** 155 x 15 (radiali a richiesta) oppure 5.60 x 15
- Passo:** 2480 mm
- Carreggiata anteriore:** 1178 mm
- Carreggiata posteriore:** 1182 mm
- Lunghezza:** 3865 mm
- Larghezza:** 1420 mm
- Altezza:** 1422 mm
- Peso a vuoto:** 820 kg (in ordine di marcia)
- Velocità massima:** 120 km/h

nuovo proprietario vi fu quella di aggiornare i modelli. Allo scopo incaricò l'ing. Antonio Fessia, che in breve tempo sviluppò l'Appia II Serie. Nel 1956, anno del passaggio di

consegne fra l'Appia e l'Appia II Serie la Lancia produsse ancora 27 berline del vecchio modello. Così per 25 unità il totale superò il traguardo dei 20.000 esemplari prodotti.

Il modello 1953-1956

di inclinare le valvole fra loro di 67° per realizzare camere di scoppio semisferiche di buona efficienza termodinamica. Ciò comportò la necessità di due coperchi delle punterie anziché uno come nell'Ardea. Per quanto riguarda la cilindrata, i tecnici sperimentarono valori prossimi ai 903 cc dell'Ardea (955 cc e 987 cc), ma alla fine scelsero la cilindrata di 1089,5 cc impiegando gli stessi valori della corsa e dell'alesaggio (68 x 75 mm) della Fiat 1100. Alla fine il motore si mostrò molto compatto e leggero e capace di esprimere la potenza di 38 cv a 4600 giri/min con una coppia massima di 7,2 chilogrammetri a 3000 giri. Alla potenza del motore fecero riscontro le buone caratteristi-

che dell'autotelaio con il tipico schema Lancia sull'avantreno a ruote indipendenti e con il ponte rigido posteriore sospeso su balestre. Oltre al buon comportamento generale la vettura era ben frenata da un impianto Sabif perfettamente adeguato alle prestazioni. Con l'insieme dei suoi pregi estetici, tecnici, qualitativi e prestazionali l'Appia si pose a un livello superiore alla Fiat 1100 pur appartenendo nominalmente alla stessa fascia di cilindrata. Tale superiorità era



IL MODELLO DA COLLEZIONE