

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

60



LANCIA APPIA GIARDINETTA - 1959



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Nuova organizzazione del lavoro



La ristrutturazione avviata da Eraldo Fidanza operò una frattura nel profilo degli operai Lancia, avviando un processo di ringiovanimento e di deprofessionalizzazione delle maestranze.



Considerate le caratteristiche tecniche del prodotto e l'organizzazione interna dei reparti, il profilo degli operai della Lancia si distingueva abbastanza nettamente da quello delle maestranze delle grandi fabbriche torinesi. Gli operai dello stabilimento di Borgo San Paolo erano caratterizzati da una profonda immedesimazione con quei valori di qualità tecnica e accuratezza dei

particolari che si volevano associati al nome Lancia. Si trattava di una vera "aristocrazia del lavoro", padrona del mestiere e dei suoi segreti, in grado per questo di godere ampi margini di discrezionalità all'interno dei reparti. Una manodopera pienamente identificata con il mito dell'eccellenza produttiva perseguito in Lancia e insieme, ma non contraddittoriamente rispetto a quei valori, altamente sindacalizzata e politicizzata.

Confrontando la composizione operaia degli stabilimenti di Bolzano e Torino risaltava immediatamente il differente peso della componente professionalizzata nei due impianti. A Bolzano manovali e generici rappresentavano il 45% circa, percentuale che a Torino oscillava invece attorno al 15%. Naturalmente a una più elevata professionalità corrispondeva un'età media più elevata degli addetti, dato che conferma quell'immagine di complessiva staticità dell'impresa nel momento in cui tutto attorno ad essa stava vivendo un accelerato processo di rinnovamento, ben esemplificato dal-

Sopra e a sinistra, due immagini della Scuola allievi Lancia negli anni Trenta.





Operai della Lancia manifestano a Torino durante gli scioperi dell'inverno 1962.

le nuove linee di montaggio installate a Mirafiori dalla Fiat. Ma l'orgoglio per il mestiere "ben fatto" e un'organizzazione del lavoro dove i margini di autonomia dei capi operai dalla Direzione erano ancora molto ampi erano un retaggio del passato più che una risorsa per il rilancio dell'Azienda. Del resto gli stessi operai erano consapevoli di lavorare all'interno di una realtà che stava rapidamente invecchiando e si mostrava incapace di compiere quel passaggio verso la produzione di massa e l'adozione di moderne linee di montaggio. Tuttavia erano altrettanto consapevoli che la messa in discussione della vecchia organizzazione di officina avrebbe comportato anche una radicale revisione delle loro mansioni e dei livelli retributivi. Da qui una sorda resistenza all'innovazione, che si traduceva nell'ostracismo ai tentativi di introdurre nuove macchine in grado di aumentare la produttività.

Su questa organizzazione si era abbattuto nel 1958 il "ciclone Fianza". Per recuperare margini il nuovo amministratore delegato aveva puntato appunto sul rinnovamento tecnologico e sulla riduzione del personale attraverso un massiccio ricorso ai licenziamenti. Con esiti ambivalenti.

Un tributo tardivo, e ormai inattuale, al vecchio operaio Lancia sarebbe venuto nel 1969 da Carlo Pesenti, ormai in procinto di cedere l'azienda. Nel rispondere alle domande della commissione della Camera incaricata di un'indagine sull'industria automobilistica, aveva detto tra le altre cose:

"Questi impianti sono condotti e animati da un nucleo fondamentale di maestranze e da capi di ogni livello che per il loro attaccamento all'azienda, per la loro capacità ed esperienza, e [...] per la loro attitudine ormai connaturata alle esigenze del lavoro costituiscono un capitale ingentissimo [...] e una forza potenziale capace di realizzazioni sempre più perfette".

La sua era una rappresentazione poco rispondente alle condizioni attuali della Lancia. Uno degli esiti della ristrutturazione del 1958, infatti, insieme a una politica di contenimento salariale molto spinta che aveva abbassato il livello medio delle retribuzioni rispetto a quello delle altre grandi imprese meccaniche, era stato di indurre gli operai a più alta qualificazione ad abbandonare l'azienda per andare a lavorare in Fiat o per cercare la strada del lavoro in proprio, entrando nel vasto arcipelago delle microimprese che lavoravano nell'indotto dell'auto.

L'uscita degli specializzati e il contemporaneo ingresso in fabbrica, a seguito dalla ripresa produttiva iniziata nel 1959, di 3100 nuovi dipendenti in due anni, avevano ridisegnato la composizione operaia. Se nel 1951 operai comuni e manovali erano il 15% degli addetti, ora tale percentuale è salita al 32%. Di pari passo si erano registrati altri due importanti cambiamenti: erano aumentati gli operai giovani (circa 40%), senza una precedente esperienza di fabbrica alle spalle, in gran parte immigrati dalle regioni meridionali, un dato nuovo per un'impresa nei cui reparti, fino a pochi anni prima, capi e operai parlavano esclusivamente in dialetto piemontese.

Cambia la regia, ma continua il trionfo

Nel 1992 la Lancia si ritirò dai rally, ma la Martini International rilevò parte della squadra e in una stagione da incorniciare consegnò alla Casa l'undicesimo Campionato del Mondo costruttori.

Alle 5 della sera di mercoledì 18 dicembre 1991 sui tavoli dei giornalisti dell'auto di tutti il mondo arrivò la nota d'agenzia che comunicava il ritiro della Lancia dai rally. Dopo il

sussulto per il titolo che annunciava l'abbandono, un esame più approfondito del documento lasciò qualche speranza agli appassionati che da anni seguivano e sostenevano le imprese sportive della Casa dieci volte campione del mondo.

Nella velina era scritto testualmente: "La Lancia, unico costruttore al mondo ad avere vinto dieci titoli mondiali rally, dopo il quinto successo consecutivo della Delta e il titolo mondiale piloti, sospende l'attività agonistica. Le risorse umane di prim'ordine impiegate fino a oggi nei programmi sportivi saranno utilizzate per lo sviluppo dei piani tecnologici avanzati che troveranno applicazione nella produzione di serie. Undici anni di successi hanno dimostrato l'ottima collaborazione tra la Lancia e la Martini International. La Martini Racing ha deciso di continuare l'attività sportiva. Per questo motivo la Lancia trasferirà a questa scuderia le vetture e i piloti Juha Kankkunen e Didier Auriol. L'assistenza per le gare del prossimo Campionato mondiale Rally sarà assicurata dall'organizzazione Jolly Club. La Martini Racing comunicherà nei prossimi giorni la sua organizzazione e il programma per la stagione sportiva



Nel 1992 la Lancia abbandonò la partecipazione diretta alle competizioni e girò il materiale da corsa a diverse scuderie. La squadra di punta fu Martini International, che qui vediamo alla presentazione svoltasi nei primi giorni del 1992

1992. Pur non partecipando con la propria squadra ufficiale, la Lancia, per favorire l'inserimento e l'affermazione dei giovani piloti, cederà altre vetture alle scuderie Jolly Club, ART e Grifone che gareggeranno nei vari campionati con le loro organizzazioni"

La magra consolazione fu dunque che anche se la Lancia non correva più ufficialmente, almeno l'imbattibile Delta sarebbe stata ancora in gara per il titolo. Rimaneva da vedere come si sarebbe comportata la compagine Martini International, che tuttavia pareva degna della fiducia guadagnata in tanti anni di partecipazione alle corse. La Martini International dal canto suo non solo confermò Kankkunen e Auriol, ma annunciò che nella squadra sarebbero stati inseriti alcuni giovani promettenti, come Andrea Aghini e Philippe Bugalsky.

L'esordio avvenne il 23 gennaio nel Rally di Montecarlo,



A sinistra, 23 gennaio 1992. Fra due ali di pubblico la Lancia Delta HF integrale Evoluzione di Didier Auriol/Bernard Occelli si avvia a vincere il Rally di Montecarlo. Precederanno Carlos Sainz/Luis Moya su Toyota Celica Turbo 4WD e i compagni di squadra Juha Kankkunen/Juha Piironen. Sotto, 28 gennaio 1992 Didier Auriol/Bernard Occelli giunti vittoriosi al traguardo del Rally di Montecarlo brindano a un successo dal sapore particolare: ricorre, infatti, il 60° anniversario della gara vinto dalla Lancia per 13 volte.



Sopra, un momento dell'assistenza portata dai meccanici alla Lancia Delta HF integrale Evoluzione di Kankkunen/Piironen fra una prova speciale e l'altra del Rally di Montecarlo. Sotto, 3 marzo 1992, Rally del Portogallo. Uno spettacolare volo della Lancia Delta HF integrale Evoluzione di Andrea Aghini/Sauro Farnocchia che poco dopo si ritireranno lasciando la vittoria ai compagni di squadra Kankkunen/Piironen.

giunto all'invidiabile traguardo della 60ª edizione. Dopo la tradizionale marcia di avvicinamento con partenze da diverse capitali europee, la corsa entrò nel vivo sul percorso comune attorno al Principato di Monaco, dove le tre Delta HF integrale Evoluzione di Didier Auriol/Bernard Occelli, Juha Kankkunen/Juha Piironen e Philippe Bugalsky recitarono fin dall'inizio il ruolo di grandi interpreti. Diventarono



poi protagoniste assolute dopo gli errori di Markku Alén/Illka Kivimaki e Armin Shwarz/Harne Hertz, che tolsero dalla scena due importantissime pedine della Toyota con le temibilissime Celica Turbo 4WD. Da lì in poi Auriol/Occelli, protetti alle spalle dai compagni di squadra, non ebbero difficoltà ad annientare ogni tentativo di attacco da parte di Carlos Sainz/Luis Moya, gli ultimi samurai rimasti a salvare la faccia della Casa giapponese.

La squadra Martini International saltò il Rally di Svezia che si disputò in tono minore dal 13 al 16 febbraio e tornò fortissima a ribadire la superiorità delle Lancia Delta HF integrale Evoluzione nel 26° Rally del Portogallo. In questa gara, lunga 2211 chilometri dei quali 577 di prove speciali, la Toyota cercava la rivincita per lo smacco subito a



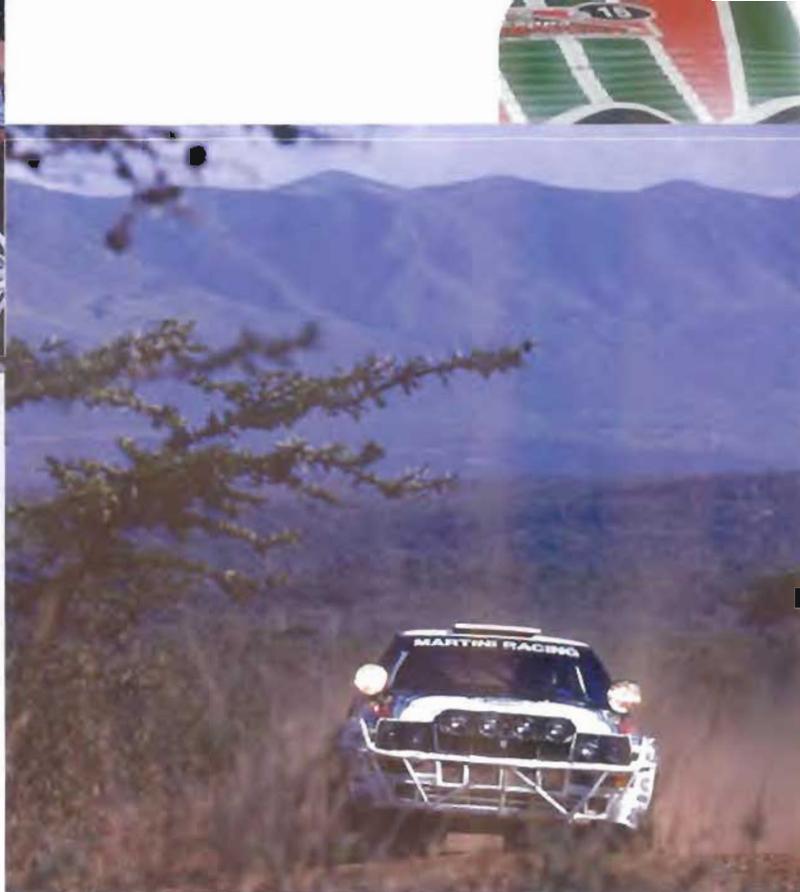


Sopra, 27 marzo 1992. Il pilota della Formula 1 Cloy Regazzoni si intrattiene con Björn Waldegård e Fred Challenger alla partenza del 40° Martini Safari Rally Kenya. A destra, la Lancia Delta HF integrale Evoluzione di Björn Waldegård/Fred Challenger nel Martini Safari Rally Kenya.

Sotto, la Lancia Delta HF integrale Evoluzione di Kankkunen/Piironen in uno spettacolare passaggio del 39° Acropolis Rally 1992. Alla fine si classificarono secondi assoluti.

Montecarlo, ma ancora una volta fu beffata da una Lancia, quella di Kankkunen/Piironen. I due Juha partirono all'attacco nelle fasi iniziali quando uscì dalla scena Auriol, lasciarono sfogare gli avversari nelle prove su asfalto, infine piazzarono il colpo decisivo sugli ulumi tratti di sterrato.

La quarta prova "mondiale" si svolse dal 27 marzo al 1° aprile in Kenya con la 40ª edizione dell'East African Safari, ribattezzato Martini Safari Rally Kenya nel 1991. In un certo senso la squadra Martini giocava in casa, ma nel duro braccio di ferro fra gli equipaggi Lancia e Toyota, Sainz/Moya con la loro Celica riuscirono a tenere a bada le Delta di Kankkunen/Piironen e Jorge Recalde/Martin Christie che si classificarono secondi e terzi. La rivincita per le auto della Casa dieci volte campione del mondo arrivò subito dopo nel 36° Tour de Corse che partì da Ajaccio il 3 maggio. Sulle stradine isolate che conosceva come pochi altri, Didier Auriol partì favorito. In questo ruolo che spesso gioca brutti scherzi, il francesino non perse la calma e sfruttando a fondo le doti della sua Lancia tenne fede al pronostico. La conferma della validità della macchina venne dal terzo posto dei giovani Bugalsky e Aghini, rispettivamente terzo e sesto.



Il 3 giugno successivo Didier trionfò nell'Acropolis Rally, dove le Toyota nel tentativo di tenergli testa si esibirono in un numero comico accatstandosi l'una sull'altra dopo essere uscite di strada nello stesso tratto di prova speciale. Per ragioni di bilancio la squadra Martini International saltò la settima prova del Campionato mondiale che si svolse nella lontanissima Nuova Zelanda, dove tuttavia i giovani Piero Liatti/Luciano Tedeschini colsero un ottimo secondo posto con la Delta HF integrale Evoluzione della ART alle spalle della Toyota di Carlos Sainz.

Ancora per ragioni di bilancio la squadra Martini International avrebbe rinunciato al 12° Rally d'Argentina in programma dal 22 al 25 luglio. Ma la Lancia un po' per nostalgia, un po' per evitare che Sainz prendesse punti con



A destra, 30 agosto 1992. Philippe Bugalski/
Denis Giraudet noni nel 42° Rally dei 1000 Laghi con una
Delta HF integrale Evoluzione messa a loro disposizione
dal team Martini International.

Sotto, 42° Rally dei 1000 Laghi. Un momento
dell'assistenza alla Lancia Delta HF integrale Evoluzione
di Didier Auriol/Bernard Occelli che otterranno la loro quinta
vittoria stagionale precedendo i compagni Kankkunen/Piironen.



un'altra facile vittoria, intervenne con un aiuto economico
del quale non si pentì. Infatti, Auriol ottenne la sua quarta
vittoria stagionale, la quinta per la Lancia.

A coronamento del successo nella terra del tango la Lancia piazzò la Delta HF integrale Evoluzione di Gustavo Trelles/Jorge del Buono al terzo posto, quella di Alex Fiorio/Vittorio Brambilla al quarto e quella di Carlos Menem Jr./Victor Zucchini al sesto. Galvanizzato dalla fiducia riposta in lui, Didier Auriol si presentò più "carico" che mai al Rally dei 1000 Laghi, dove il 30 agosto centrò un'altra vittoria e con essa i punti che portarono matematicamente alla Lancia il Campionato del Mondo costruttori con tre gare d'anticipo. Nella stessa occasione Kankkunen/Piironen si classificarono secondi davanti alla Toyota di Alén/Kiwimaky. Non ancora sazi di successi Auriol/Occelli e Kankkunen/Piironen si riproposero in prima e seconda posizione nel 5° Rally Telecom Australia che parti da Perth il 19 settembre per farvi ritorno il 22.

Sotto, Andrea Aghini/Sauro Farnocchia, protagonisti nel 34° Rally di Sanremo, mentre cercano di bissare la vittoria nel 28° Rallye Catalunya-Costa Brava Rallye de España l'11 novembre 1992: si classificheranno terzi alle spalle di Kankkunen/Piironen.



A destra, Didier Auriol/Bernard Occelli sfortunati protagonisti del 48° Lombard Rac Rally (22-25 novembre 1992), nel quale si dovettero ritirare per un guasto. Ma, grazie alle grandi prestazioni dei suoi piloti, la Lancia divenne per la sesta volta consecutiva Campione del Mondo Rally costruttori.



Nella penultima prova mondiale, il 34° Rally di Sanremo che si disputò il 12-14 ottobre, si fecero largo le Lancia dei giovani: Andrea Aghini/Sauro Farnocchia vinsero precedendo i maturi compagni di squadra Kankkunen/Piironen, mentre Alex Fiorio/Vittorio Brambilla si classificarono quinti con una Delta HF integrale Evoluzione della Astra, Gilberto Pianezzola/Loris Roggia sesti con una Delta privata, Piero Liatti/Luciano Tedeschini settimi con una vettura della ART e César Baroni/Philippe David ottavi con un'altra Integrale della Astra.

Tutte le squadre importati saltarono il 24° Rallye Côte d'Ivoire Bandama in programma dal 31 ottobre al 2 novembre 1992, così la parola fine sul Campionato conduttori la scrisse il 28° Rally Catalunya Costa Brava-Rallye de España. Carlos Sainz, che giocava in casa, l'11 novembre vinse su Kankkunen/Piironen, Aghini/Farnocchia e Fiorio/Brambilla che occuparono nell'ordine le posizioni dalla seconda alla quarta.



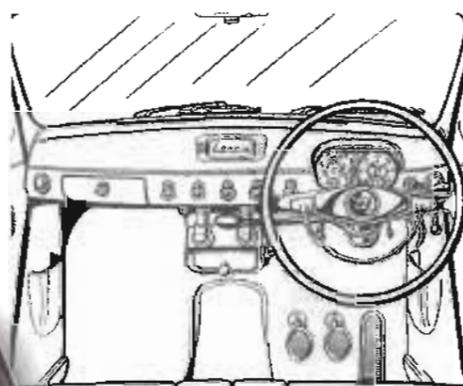
Giardinetta a pieno titolo

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la Lancia con la collaborazione dei carrozzieri esterni mise in listino le Appia speciali. Viotti realizzò la station-wagon. La chiamò con il nome che aveva depositato nel 1949.

Ricorrendo a una categoria merceologica oggi di moda si può qualificare la Lancia Appia Giardinetta come un'auto di nicchia. Con questo termine si indicano i modelli con caratteristiche particolari che soddisfano esigenze specifiche di mercati per loro natura ristretti. La Lancia fu pioniera in questo settore negli anni Cinquanta. Infatti, in largo anticipo sui tempi, recepì le istanze della clientela margi-



A sinistra, la Lancia Appia Giardinetta esposta al Salone dell'Automobile di Torino del 1959. Il muso è quello della Lancia Appia III Serie, tutto il resto è nuovo. L'Appia Giardinetta era carrozzata da Viotti per conto della Lancia.



Sopra, disegno del cruscotto uguale a quello della berlina.

A sinistra, nella vista di lato si notano la modanatura per ridurre visivamente l'altezza della fiancata, l'ampia porta laterale e la coda allungata.

nale e con l'aiuto dei carrozzieri specializzati lanciò versioni speciali dei propri modelli. Tutto iniziò con l'Aurelia della quale ricordiamo le magnifiche GT nelle versioni chiuse e aperte realizzate in collaborazione con Pinin Farina. Con l'Appia, la berlina media presentata nel 1953, i primi risultati si videro nel 1957. Furono

la coupé, la cabriolet e la berlina allestite rispettivamente dai carrozzieri Pinin Farina, Vignale e Zagato. Più o meno nello stesso periodo la carrozzeria Franco di Torino trasformò per l'uso promiscuo alcuni furgoncini Appia, che solo con molta buona volontà si potevano definire giardinieri.

La vera giardiniera arrivò nel 1959. La Casa ne affidò lo studio e l'esecuzione alla carrozzeria Viotti con la quale già aveva collaborato agli inizi degli anni Cinquanta per alcune Lancia Aurelia con il medesimo tipo di carrozzeria.

La giardiniera su autotelaio

A sinistra, la coda della Lancia Appia Giardinetta. Si notano i parafanghi posteriori alzati e l'ampio portellone con le cerniere esterne non del tutto convincenti dal punto di vista estetico



Appia fu una delle poche automobili che si poté chiamare a pieno titolo con il nome Giardinetta. Premesso che sulla nomenclatura delle carrozzerie non c'è mai stato accordo, nella lingua italiana corrente, oltre al correttissimo termine giardiniera si usano anche "promiscua", "familiare" e "giardinetta"; in Francia si dice "break" e "familiare"; in Gran Bretagna "estate" e "shooting brake"; in Germania "kombi" e "caravan"; negli USA "station wagon".



A sinistra, la Lancia Appia Giardinetta in una foto del 1961. La modella che nasconde parzialmente il montante centrale crea l'effetto di una linea piuttosto slanciata. In basso, una Lancia Appia Giardinetta costruita dopo il 1961, quando il Codice della strada impose lo specchio retrovisore esterno a tutte le vetture station wagon. Sotto, il motore della Giardinetta coincideva con quello dell'Appia III Serie.

Le definizioni citate non sono del tutto intercambiabili. Ci sono sottili differenze, per esempio, fra promiscua, break e kombi (trasportano persone e cose) e familiare, familiare e caravan (trasportano solo persone). Inoltre la definizione italiana giardinetta e l'inglese shooting brake sottintenderebbero l'esecuzione in legno della parte posteriore.

Ma non è ancora tutto. Alcune denominazioni sono state depositate da un costruttore o dall'altro e sono diventate a tutti gli effetti nomi propri e non nomi comuni. La Fiat, per

esempio, ha depositato il nome Familiare. Giardinetta invece è stato registrato dalla carrozzeria Viotti verso la fine degli





anni Quaranta. Perciò a rigor di termini tale definizione è appropriata soltanto per le giardinie realizzate da Viotti, come appunto l'Appia.

Chiarito questo, è necessario precisare che negli anni Cinquanta e Sessanta le giardinie erano considerate parenti dei veicoli commerciali, quindi destinate prevalentemente al lavoro e solo in seconda istanza adatte al trasporto delle persone. Perciò la Lancia allestì per Viotti l'autotelaio Appia 812.21 pensando soprattutto al trasporto di merci. Privilegiò quindi la capacità di carico rinforzando le sospensioni, accorciando il rapporto al ponte e in definitiva sacrificando le prestazioni in previsione di un impiego gravoso.

Nella realizzazione pratica la carrozzeria Viotti mantenne solo il frontale uguale alla berlina, mentre sopra la linea di cintura e nella parte posteriore cercò il massimo volume utile

per il carico. Si notano perciò il parabrezza più alto di quello della berlina e le dimensioni più cospicue. Con il sedile posteriore ribaltato, il vano di carico era lungo 153 centimetri, largo 125 e alto 90 per un volume totale di oltre 1,7 metri cubi.

Fra le modifiche più vistose, oltre il parabrezza alto, si nota l'abolizione delle porte posteriori che avrebbero posto problemi tecnici di gran rilievo qualora si fosse deciso di mantenere tali e quali quelle della berlina che si aprivano "ad armadio", oppure insopportabili problemi di costi qualora si fosse deciso di spostare le cerniere al centro della vettura su un apposito montante.

La scelta obbligata di realizzare due sole porte non fu in ogni modo del tutto semplice. Infatti, per consentire l'accesso al sedile posteriore



Sopra, la Lancia Appia Giardinetta ottenne un consenso piuttosto limitato nel mercato delle vetture promiscue. La produzione fu di 300 esemplari. La regina di questo specifico mercato fu la Fiat 1100 Familiare. Fanalino di coda fu l'Alfa Romeo Giulietta Promiscua costruita in sole 71 unità.



Sopra, la Giulietta Promiscua realizzata dalla carrozzeria Colli per conto dell'Alfa Romeo fu una concorrente diretta della Lancia Appia Giardinetta ma non ottenne molti consensi. A sinistra, la Fiat 1100 Familiare, la vettura che monopolizzò il mercato delle giardinie di media cilindrata lasciando alla Lancia Appia Giardinetta e all'Alfa Romeo Giulietta Promiscua una quota minima delle vendite: poche centinaia di esemplari complessivamente.

re fu necessario aumentarne l'ampiezza e prevedere sedili anteriori con spalliere reclinabili. In pratica fu giocoforza ridisegnare le porte e i sedili, prevedendo contemporaneamente le attrezzature per realizzarli. Nel disegnare il portellone posteriore, elemento peculiare delle giardinie, Viotti scelse di articolarlo su cerniere esterne facili da realizzare ma non del tutto piacevoli da vedere. Con tale somma di circostanze, fu inevitabile un risultato che giudicato con i parametri d'oggi appare non del tutto convincente dal punto di vista sia estetico sia economico.

Il giudizio però cambia impiegando i criteri di valutazione dell'epoca. Allora nessuno chiedeva alle giardinie di essere anche belle e con la manodopera ai prezzi del tempo la formatura dei pannelli di lamiera e tutte le altre lavorazioni avevano costi irrisori rapportati a quelli d'oggi. Il prezzo di listino dell'Appia Giardinetta fu fissato in 1.600.000 lire,

un valore relativamente contenuto anche se superiore a quello delle altre giardinie di cilindrata analoga presenti sul nostro mercato. Dati gli elevatissimi dazi doganali per i prodotti esteri (non c'era ancora il Mercato Comune), la concorrenza si riduceva alle sole Fiat 1100 Familiare e Alfa Romeo Giulietta Promiscua.

Fra tutte la Familiare della Fiat ottenne il successo commerciale incomparabilmente superiore sia per il prezzo molto favorevole, sia per l'immagine del marchio più coerente con la natura pratica della carrozzeria. Il carattere implicitamente utilitaristico delle giardinie entrò invece in palese contraddizione con l'immagine sportiva del marchio Alfa Romeo e con quella di lusso del marchio Lancia.

Tutto ciò restrinse il mercato dei due modelli ai fedelissimi delle rispettive marche, che mai e poi mai le avrebbero tradite lasciandosi guidare da ragioni di mera convenienza. Con la Giardinetta divennero sei le Appia III serie nel listino ufficiale Lancia, che comprendeva già la berlina, la Coupé di Pinin Farina, la Cabriolet di Vignale, la Sport di Zagato e la Lusso di Vignale. Un bel risultato per una Casa che grazie alla collaborazione con i carrozzieri poté presentarsi alla clientela con un ampio ventaglio di offerte senza investire cifre astronomiche in studi e attrezzature. In verità non furono molte le Appia realizzate con carrozzerie speciali: la Giardinetta contribuì con 300 esemplari a un totale di circa 5000 fra tutte. L'Appia Giardinetta debuttò

LANCIA APPIA GIARDINETTA (1959-1961)

- Numero cilindri:** 4 a V di 10"14"
- Alesaggio e corsa:** 68 x 75 mm
- Cilindrata totale:** 1090 cc
- Potenza massima:** 48 cv a 4900 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7,3:1
- Distribuzione:** valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
- Alimentazione:** un carburatore monocorpo Solex C32 PBIC
- Impianto elettrico:** 12 V
- Cambio:** 4 velocità + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Rapporto al ponte:** 9/43
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, ammortizzatori idraulici regolabili
- Sospensioni posteriori:** asse rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a tamburo, doppio circuito, freno a mano sulle ruote posteriori
- Pneumatici:** 155 x 14 XC Michelin
- Passo:** 2510 mm
- Carreggiata anteriore:** 1180 mm
- Carreggiata posteriore:** 1182 mm
- Lunghezza:** 4075 mm
- Larghezza:** 1540 mm
- Altezza:** 1485 mm
- Peso a vuoto:** 1030 kg
- Velocità massima:** 120 km/h



IL MODELLO DA COLLEZIONE

al Salone di Torino del 1959, ma la produzione iniziò nel 1960 ed ebbe termine alla fine dello stesso anno. La vettura rimase nel listino Lancia fino al 1962 con modifiche di poco conto. Le principali furo-

no la riduzione del prezzo a 1.540.000 lire nel 1961 e il montaggio di serie dello specchietto retrovisore esterno imposto alle auto per uso promiscuo poco dopo la presentazione dell'Appia Giardinetta.