

LANCIA



STORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

67



LANCIA APPIA III SERIE FURGONE - 1960



LANCIA

€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



La sfida della produttività

Razionalizzazione produttiva, ricambio della manodopera, nuovi e più efficienti macchinari avevano notevolmente aumentato la produttività della Lancia, ma non risolto la sua crisi.

Alla metà degli anni Sessanta, in un'Italia ancora percorsa dalla febbre della crescita e dei consumi privati, le difficoltà della Lancia avevano un che di sorprendente. Negli ultimi anni, infatti, pur fra difficoltà e incertezze, l'impresa aveva attraversato una fase d'intensa trasformazione tecnica e produttiva. Rinnovo dei macchinari, estensione del lavoro in linea e soprattutto l'apertura di un nuovo moderno impianto a Chivasso erano state le tappe di un processo volto ad adeguare la produttività della Lancia a quella dei suoi competitor. A Chivasso, trattandosi di un impianto progettato ex novo, la presenza di nastri trasportatori e convogliatori aerei era generalizzata e consentiva di meccanizzare il ciclo produttivo in maniera più completa di quanto non si potesse realizzare nel vecchio stabilimento di Borgo San Paolo.



Una panoramica dello stabilimento di Chivasso.

All'inizio del 1964 la capacità produttiva potenziale dei due stabilimenti di Torino e di Chivasso aveva così raggiunto le 220 unità giornaliere, un limite che, almeno con riferimento a quest'ultimo impianto, si riteneva di poter agevolmente superare, potenziando in particolare i reparti



presse e verniciatura. Negli anni immediatamente successivi il potenziamento dei reparti verniciatura e stampaggio lamiere dell'impianto di Chivasso consentì effettivamente un ulteriore aumento della produttività: per la realizzazione della Fulvia ora erano necessarie solo 132 ore, molto meno, circa un quinto, di quelle che dieci anni prima occorrevano per l'Appia, ben 648 secondo una testimonianza dello stesso Pesenti.

A ragione dunque la Direzione Lancia poteva rivendicare il proprio impegno nell'adeguamento dei mezzi tecnici dell'impresa agli standard correnti. La risposta del mercato però era impietosa. L'andamento delle vendite della Lancia, dopo alcuni anni positivi, nel 1964 si era bruscamente contratto. Da quel momento, come ricorda Giancarlo Subbrero in un volume a più mani dedicato alla storia della Casa, la sua "quota di produzione scendeva sotto il 3%, ben al di sotto quindi dei livelli che avevano garantito la sua competitività negli anni tra le due guerre e addirittura di quelli conseguiti in un periodo di declino come i primi anni Cinquanta".

Mentre il mercato dell'auto riprese presto a tirare, lasciandosi alle spalle il triste ricordo della crisi del 1964, i problemi della Lancia al contrario si aggravarono. Un paradosso che si spiega tenendo conto che i ritmi del progresso tecnico si erano fatti molto più marcati rispetto al passato e il pur notevole sforzo finanziario e organizzativo portato avanti da Pesenti non era stato sufficiente a ridare competitività a

Sopra, una Lancia Fulvia Sport 1.3 in una foto dell'epoca.

un'impresa come la Lancia stretta tra la crescente concorrenza estera e l'ingresso della Fiat nella sua tradizionale fascia di mercato delle vetture di media cilindrata.

A parte la pesante eredità di un'organizzazione produttiva articolata su diversi impianti, a cui si era cercato di porre rimedio separando le lavorazioni auto da quelle dei veicoli pesanti, concentrate a Bolzano, a dare il segno della gravità del problema era piuttosto il fatto che il nuovo impianto di Chivasso risultasse arretrato prima ancora di essere completamente entrato a regime. E non per difetti strutturali o di progettazione. Ma solo perché l'innovazione tecnica nel settore dell'auto aveva compiuto passi da gigante aggredendo e automatizzando le fasi del ciclo lavorativo della carrozzeria e della verniciatura, eliminando progressivamente le lavorazioni più pesanti e nocive, ma richiedendo nuovi massicci investimenti alle aziende.

La Lancia, finanziariamente stremata dallo sforzo di modernizzazione sostenuto, si trovava così nella situazione di dover procedere a nuovi investimenti per migliorare la propria efficienza industriale, pena il rischio di perdere ulteriori posizioni di mercato.

Un strada obbligata, che la società non aveva le forze e forse il coraggio di affrontare. In queste condizioni il magnete del grande vicino Fiat aveva cominciato a esercitare la sua irresistibile attrazione.



Delta HF: impossibile batterle

Sulle Delta HF a 4 ruote motrici nessun dubbio: impossibile batterle. Con una superiorità quasi insolente la Lancia divenne campione del Mondo. In vetta anche ai Campionati europeo e italiano.

Dopo la fantastica stagione 1987 delle Delta HF 4WD divenne facile ipotizzare il dominio della Lancia anche nel 1988, tanto più che la Casa stava sviluppando la Delta HF integrale, la prima auto del Gruppo A espressamente realizzata

pensando alle competizioni. La Squadra HF diretta da Cesare Fiorio, oltre a disporre delle migliori macchine da rally, utilizzò la disponibilità di piloti liberi e di volta in volta integrò la squadra con gli specialisti giusti per le esigenze di ogni rally, dai ghiacci del Nord alle sabbie dell'Africa.

La struttura di base poggiò sui piloti Miki Biasion e Markku Alén sulle Delta HF ufficiali della Martini International, affiancati da Alex Fiorio sulle Delta HF della scuderia Jolly Club. La nuova strategia della squadra si vide il 16 gennaio 1988 quando per il Rally di Montecarlo Cesare Fiorio schierò gli specialisti francesi Bruno Saby/Jean-François Fauchille e Yves Loubet/Jean-Bernard Vieu su altrettante Delta HF 4WD della Martini International. Quanto la scelta fosse stata giusta lo dissero i risultati: Bruno Saby/Jean-François Fauchille primi assoluti davanti agli "scudieri" Alex Fiorio/Luigi Pirollo. Il solo rimpianto per gli appassionati italiani fu che Miki Biasion si fermò alla quarta delle 26 prove speciali per un guasto alla pompa dell'olio



20 gennaio 1988, Rally di Montecarlo. "Miki" Biasion/Tiziano Siviero ancora una volta in corsa con la Lancia Delta HF 4WD non riuscirono a bissare il successo dell'anno precedente a causa di un guasto. Si aggiudicò la vittoria la Lancia Delta HF 4WD dei compagni di squadra Bruno Saby/Jean François Fauchille seguita dalla Delta HF 4WD di Alex Fiorio/Luigi Pirollo.

e non poté bissare lo straordinario successo del 1987. Due settimane più tardi per il 38° International Swedish Rally, che partì da Karlstad il 4 febbraio 1988, la Lancia ingaggiò su una Delta HF 4WD ufficiale lo specialista svedese Mikael Ericsson in coppia con Claes Billstam e appoggiò gli svedesi Sören Nilsson/Per Ove Persson del Team Acxor Sweden. Questa volta la precauzione si dimostrò superflua perché Alén/Kiwimaki si imposero con facilità su tutta la concorrenza e anche Alex Fiorio con l'undicesimo posto assoluto fece meglio di Nilsson, dodicesimo, e di Ericsson ritirato. I colori italiani brillarono di



A sinistra, 23 febbraio 1988. I meccanici, silenziosi protagonisti di tanti rally, posano accanto alle Lancia Delta HF 4WD di Mikael Ericsson/Claes Billstam e Markku Alén/Ilkka Kivimaki in un momento di calma prima della partenza del Rally di Svezia. Il loro lavoro fu premiato dalla splendida vittoria di Alén/Kivimaki.

Sotto, 5 marzo 1988. Alén/Kivimaki in Portogallo nel rally del debutto con la Lancia Delta HF integrale. Si classificarono sesti. Vinsero Miki Biasion/Carlo Cassina con un'altra Lancia Delta HF integrale davanti alle Lancia Delta HF 4WD di Fiorio/Pirollo e di Yves Loubet/Jean Bernard Vieu.

luce intensa nella terza prova mondiale che si disputò dal 1° al 6 marzo nel 22° Rallye de Portugal Vinho do Porto. Miki Biasion con Carlo Cassina vinse perentoriamente portando al debutto la Delta HF integrale.

L'esordio mondiale del nuovo modello coincise quindi con una vittoria, come era accaduto per la Lancia Stratos, per la Lancia Rally 037, per la Lancia Delta S4 e per la Lancia Delta HF 4WD. La "4WD" però non era da buttare, visto che Alex Fiorio/Luigi Pirollo si classificarono secondi con l'esemplare del Jolly Club. Terzi Yves Loubet/Jean-Bernard Vieu su un'altra Delta HF 4WD del Jolly Club, sesti Markku Alén/Ilkka Kivimaki attardati dalla rottura del ripartitore centrale dell'altra debuttante HF integrale nella criticatissima "superprova speciale" nell'Autodromo di Estoril. Il decimo posto della Delta HF 4WD strettamente di serie di Jorge Recalde/Jorge del Buono completò il successo della Lancia perché si impose nel Gruppo N riservato appunto alle Turismo di serie.

In basso, a sinistra, 6 maggio 1988, Tour de Corse. Ecco in discesa la Delta HF integrale di Bruno Saby/Jean Francois Fauchille che si classificarono terzi preceduti dalla Lancia Delta HF integrale di Yves Loubet/Jean Bernard Vieu.

In basso, a destra, 6 maggio 1988, Tour de Corse. La Lancia Delta HF integrale di Yves Loubet/Jean Bernard Vieu tenne testa fino all'ultimo alla Ford di Didier Auriol, ma fu attardata prima dalla rottura della leva del cambio, poi dal distacco del manicotto del turbo.



Il quarto rally mondiale fu un altro trionfo perché il 4 aprile la Lancia Delta HF integrale di Miki Biasion riuscì finalmente a imporsi nel Safari Rally che era sempre sfuggito per un pelo alle Lancia Fulvia HF e alle Lancia Stratos. Le tre vittorie consecutive della Lancia e la prima vittoria italiana nel Safari Rally allarmarono la concorrenza. Così la





A sinistra, 1° giugno 1988. Miki Biasion e Tiziano Siviero festeggiano sul cofano della loro Lancia Delta HF integrale la grande vittoria nell'Acropolis Rally. Il trionfo della Lancia fu totale: seconda la Delta HF integrale Martini di Ericsson/Billstam, terza la Delta HF integrale Jolly Club di Fiorio/Pirollo, quarta la Delta HF integrale Martini di Alén/Kiwimaki, sesti i piloti locali "Jigger"/Kostas Stefanis con una Delta HF integrale privata.

Sotto, 25 giugno 1988, Olympus Rally. La Lancia Delta HF integrale degli argentini Jorge Recalde/Jorge del Buono che si classificarono sesti assoluti nel rally di casa. Primo si classificò l'equipaggio italiano Biasion/Siviero con una Lancia Delta HF integrale Martini, secondo l'equipaggio Fiorio/Pirollo con una Delta HF integrale Jolly Club.



Ford con Didier Auriol, grazie a un grande sforzo e molta fortuna il 6 maggio riuscì a beffare Yves Loubet/Jean-Bernard Vieu e Bruno Saby/Jean-François Fauchille ingaggiati dalla Lancia Martini International per il 32° Tour de Corse - Rallye de France.

La risposta non si fece attendere e la Lancia ribadì la propria superiorità nell'Acropolis Rally, che si concluse il 1° giugno con la vittoria della Lancia Delta HF integrale del lanciattissimo Miki Biasion seguito dalle tre vetture gemelle di Ericsson/Billstam, Fiorio/Pirollo e Alén/Kiwimaki. Biasion vinse anche il 23° Olympus Rally che il 26 giugno vide secondo Alex Fiorio e sorprendentemente quinti i privati

26 agosto 1988. La Lancia Delta HF integrale Martini di Markku Alén/Ilkka Kiwimaki in piena corsa verso la vittoria nel Rally dei 1000 Laghi.



Giovanni Del Zoppo/Pierangelo Scalvini davanti a Recalde/del Buono che correvano in casa. Ormai largamente in testa alla classifica provvisoria del Campionato mondiale, il 9 luglio la squadra ufficiale rinunciò alla costosa trasferta del 18° Rothmans Rally of New Zealand, dove tuttavia i privati giapponesi Masaki Kawahara/Yawara Hirano por-





13 ottobre 1988. La Lancia Delta HF integrale Jolly Club Totip di Alex Fiorio/Luigi Pirolo in piena accelerazione sullo sterrato del Rally di Sanremo. Alla fine si classificarono secondi assoluti alle spalle della Lancia Delta HF integrale Martini di Biasion/Siviero.

credito che il modello aveva conquistato presso gli sportivi. Con il titolo di campione ormai matematicamente suo la Lancia saltò il 22° Marlboro Rally in Costa d'Avorio il 20-24 settembre 1988. Si concentrò invece sul 3° Rally di Sanremo, in programma il 10-14 ottobre con validità anche per il Campionato italiano, che vedeva in testa la Lancia Delta HF integrale Jolly Club di Dario Cerrato/Giuseppe Cerri e per il Campionato europeo ormai vinto da Fabrizio Tabaton con la Lancia Delta HF integrale della Scuderia Grifone. Il rally ligure non poteva concludersi meglio: Miki Biasion con il primo posto divenne matematicamente campione del Mondo, Dario Cerrato con il terzo posto conquistò il titolo di campione italiano mentre il secondo posto di Fiorio/Pirolo e il quarto di Alén/Kiwimaki confermarono le eccezionali doti della Delta HF integrale pur non aggiungendo nulla al Campionato costruttori già nelle mani della Lancia.

L'annata trionfale della Lancia si concluse il 22 novembre 1988 con il Lombard Rac Rally, ultima prova del mondiale, nella quale si impose la Delta HF integrale Martini di Alén/Kiwimaki precedendo quella di Pentti Airikkala/Brian Murphy schierata dal team inglese Safety Devices. Con la vittoria britannica arrivarono a dieci le vittorie stagionali della Lancia su undici prove disputate. Difficile per qualunque costruttore fare di più in una sola stagione di corse.

tarono a un dignitosissimo 15° posto la loro "vecchia" Lancia Delta HF 4WD.

La Lancia tornò ufficialmente nel "mondiale" il 2 agosto nell'8° Marlboro Rally Argentina, dove conquistò i primi tre posti con gli argentini Recalde/del Buono davanti agli italiani Biasion/Siviero e agli austriaci Franz Wittmann/Jörg Pattermann su una Delta HF integrale del Lancia Rally Team Austria. Nel Rally dei 1000 Laghi che partì da Jyväskylä in Finlandia il 26 agosto la squadra ufficiale rafforzò nuovamente i propri ranghi ingaggiando lo specialista nordico Mikael Ericsson con Claes Billstam e ancora una volta la precauzione si dimostrò superflua perché per portare a una nuova vittoria la Delta HF integrale fu più che sufficiente Markku Alén.

In ogni modo Ericsson/Billstam fecero la loro parte classificandosi secondi, meglio di Fiorio/Pirolo che con l'integrale del Jolly Club si classificarono settimi e di Harry Joki/Per Carlsson ottavi con una vettura gemella iscritta dalla Swedish Automobile Sports Federation. Ciò che sorprese in Finlandia fu il gran numero di concorrenti in gara con vetture Lancia Delta HF, ben 38 fra le versioni 4WD e integrale ufficiali o private: segno del gran

22 novembre 1988. La Lancia Delta HF integrale iscritta al Lombard Rac Rally dal team inglese Safety Devices per Pentti Airikkala/Brian Murphy che si classificarono quarti nella gara vinta dalla Delta HF integrale Martini di Alén/Kiwimaki.



Lavorare stanca

La Lancia Appia Terza Serie furgone ebbe un'esistenza effimera, era troppo aristocratica per trasportare merci. La sostituì il furgone Jolly servizievole e versatile come il nome lasciava intendere.



Il primo veicolo da trasporto della Lancia: l'autocarro tipo IZ del 1912 qui nella versione M (militare) con un cannone leggero.

La Lancia Appia Terza Serie furgone discese in linea diretta dall'Appia Giardinetta carrozzata da Viotti, dalla quale riprese interamente la meccanica e la carrozzeria. Le sole modifiche furono l'esclusione dei sedili posteriori e la sostituzione dei finestrini posteriori con pannelli di lamiera. La pratica di derivare veicoli per il trasporto leggero dalle automobili nacque negli Stati Uniti, dove la motonizzazione di massa arrivò negli anni Venti. Il primo esempio fu la Ford TT, versione da lavoro della popo-

larissima T presentata nel 1917. Ciò che rese vantaggiosa la trasformazione furono l'eccezionale robustezza della vettura, l'unificazione delle componenti che consentì di abbattere drasticamente i costi e una nuova classe di utenti costituita da contadini, artigiani, commercianti e altri piccoli operatori che avevano bisogno di trasportare gli attrezzi del mestiere o modeste quantità di merci. Il furgoncino derivato dalla Ford T fu formidabile nella

assolvere al suo compito. Nelle città le ridotte dimensioni gli permisero di muoversi con agilità nelle strade che sarebbero state inaccessibili ai veri e propri autocarri. In ambito cittadino si distinse in particolare nelle consegne a domicilio favorendo la crescita di aziende specializzate. Grazie alla sua versatilità si comportò benissimo al servizio dei contadini nelle campagne. È chiaro che un veicolo del genere trovò imitatori prima negli Stati Uniti e più tardi anche in Europa.

La Lancia iniziò nel 1911 a produrre una



propria linea di autocarri che si distinsero per la leggendaria robustezza. Trascurando le autolettighe e gli altri veicoli speciali realizzati su autotelai Arteta nel periodo bellico, il primo veicolo commerciale leggero della Lancia derivato da una berlina fu l'Ardea nelle varianti 550 furgoncino, ambulanza e 650 camioncino cassonato. Il debutto di questi modelli avvenne alla conclusione della Seconda guerra mondiale quando in Europa prese corpo il fenomeno del trasporto leggero in modo tumultuoso e con aspetti piuttosto particolari. In Italia tanti artigiani cominciarono a trasformare berline usate di varie marche in piccoli camioncini tagliandole a metà e adattando la parte posteriore al trasporto delle merci. I veicoli così ottenuti contribuirono alla rico-

Sopra, il furgone leggero Lancia 550 presentato nel 1945 con la meccanica e la parte anteriore della carrozzeria derivate dalla Lancia Ardea berlina. Su questo modello debuttò il cambio a cinque marce che poi equipaggiò anche le berline. Sotto, il furgone leggero Lancia C80 era venduto con la guida sia a sinistra sia a destra. Nella Prima serie furono prodotti 869 esemplari con la guida a destra contro 762 con la guida a sinistra. Sotto, a sinistra, il camioncino prodotto da Viberti nel 1939 con la meccanica e parte della carrozzeria della berlina Lancia Ardea.

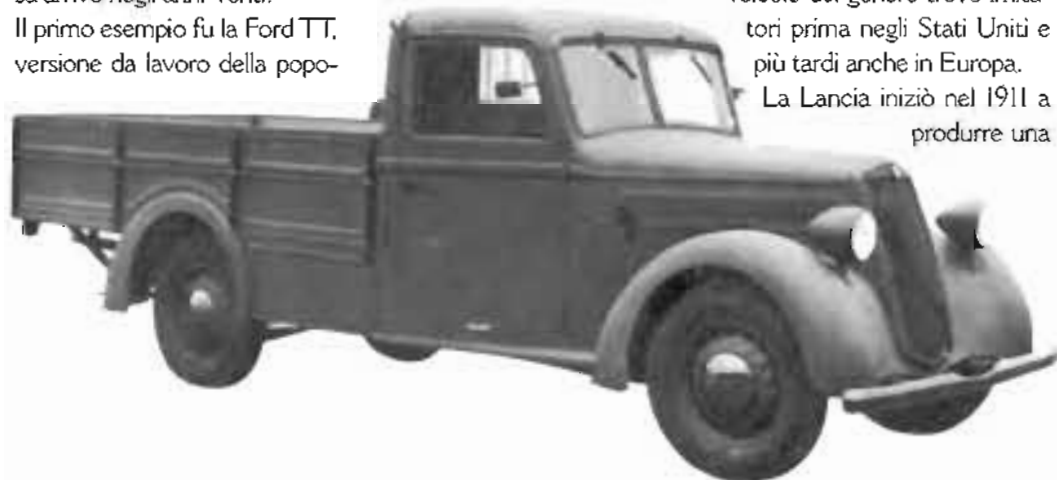
struzione nazionale molto più di quanto avrebbero potuto fare come automobili. Vista la forte richiesta di veicoli per il trasporto leggero molti grandi costruttori presentarono le loro proposte. Alcuni, come la francese Renault con la 4CV Affaire, attuarono la trasformazione per il trasporto merci nel modo più semplice, cioè togliendo i sedili posteriori e sostituendo i finestrini delle porte posteriori con pannelli di lamiera per consentire eventuali scritte pubblicitarie. Altri, come la Citroën con il furgone AK, la Morris con la Minor Van e la Fiat con la 1100 BLR operarono in modo leggermente più complesso. Lasciarono in pratica invariata

Sotto, il furgone leggero Lancia C80 derivato dall'Appia. Rispetto alla berlina aveva la scocca più robusta, il passo più lungo, le carreggiate più larghe, le sospensioni rinforzate, le ruote di maggior sezione, il cambio a 5 marce e il motore depotenziato per favorire il "tiro".



la parte anteriore e trasformarono solo la coda. All'inizio operò in questo modo anche la Volkswagen incontrando il serio problema di realizzare un piano di carico veramente funzionale in presenza del motore posteriore, senza contare che per lo stesso motivo non pote-

va realizzare la porta di carico posteriore. La risposta al problema la fornì l'importatore olandese Ben Pon, che suggerì un veicolo completamente nuovo: un furgoncino con la cabina avanzata che conservava gran parte della meccanica della



Sopra, il furgone leggero Lancia C80: si notano le porte a doppio battente con i finestrini protetti da barre metalliche. La verniciatura di questo modello prevedeva il trattamento bicolore. Gli abbinamenti disponibili erano il grigio chiaro/grigio scuro oppure il verde bottiglia/avorio.



A sinistra, il camioncino C83 derivato dalla Lancia Appia. A richiesta era disponibile il telone con le relative centine. La produzione totale della Prima e della Seconda serie con guida a destra e a sinistra fu di 960 esemplari.



A destra, la Lancia Appia Terza serie furgone carrozzata da Viotti apportando semplici modifiche alla Giardinetta che lo stesso carrozziere realizzava per conto della Lancia. Gli interventi più importanti riguardarono l'eliminazione della seconda fila di sedili e la sostituzione dei finestrini posteriori con pannelli di lamiera innervata sui bordi. A fianco, l'autolettiga Lancia C86 direttamente derivata dal furgone C80.



berlina, ma non aveva più alcun punto in comune nella carrozzeria. Anche la trasformazione dell'Ardea in furgoncino pose seri problemi, in questo caso a causa della scocca portante che da anni era una caratteristica delle berline Lancia. Nessun artigiano avrebbe potuto trasformare un'Ardea in un furgone perché il telaio era integrato nella carrozzeria e tagliandola avrebbe indebolito la struttura. Forse le capacità e la fantasia degli artigiani avrebbero potuto superare questo ostacolo dal punto di vista tecnico con qualche virtuosismo meccanico, ma rimaneva insormontabile l'ostacolo normativo che all'epoca impediva di realizzare veicoli commerciali tagliando automobili con la scocca portante.

Per la Lancia questo problema non esisteva perché sapeva come intervenire sulla scocca e aveva progettisti in grado di eseguire la trasformazione attuando tutte le modifiche strutturali necessarie per conservare la necessaria robustezza,

dando alla clientela e agli organi di controllo preposti tutte le garanzie del lavoro ben progettato e ben eseguito. In effetti le Ardea da trasporto sviluppate per rispondere ai bisogni di diverse categorie di utilizzatori rivelarono un equilibrio ideale fra economia, maneggevolezza, capienza, prestazioni e durata. Prova ne sia che le Ardea da trasporto continuarono a svolgere le loro funzioni fin oltre gli anni Settanta con piena soddisfazione dei proprietari. La produzione delle Ardea per il trasporto leggero cessò nel 1953 quando il nuovo modello Appia sostituì la berlina dalla quale derivavano. Nel 1954 la Lancia derivò dall'Appia le versioni commerciali C80 (furgone), C83 (camioncino) e C86

Sotto, il furgone Lancia Jolly con il motore derivato dall'Appia Terza serie e la scocca tutta nuova progettata per massimizzare le capacità di carico. L'esemplare raffigurato fu allestito dalla carrozzeria Viberti con alcune varianti rispetto all'originale.



(autolettiga). Rispetto alla berlina avevano una struttura più robusta, il passo più lungo, le carreggiate più larghe, le sospensioni rinforzate, le ruote di maggior sezione, il cambio a 5 marce e il motore depotenziato. Sfruttando queste caratteristiche gli allestitori specializzati realizzarono diverse varianti per usi specifici, fra le quali una giardiniera robustissima ma non del tutto aggraziata.

Nel 1956 con la presentazione dell'Appia Seconda serie anche le versioni derivate per il trasporto leggero beneficiarono di alcune delle modifiche della berlina e di un leggero potenziamento ottenuto principalmente con un nuovo tipo di carburatore. Nel 1959 quando la Lancia presentò l'Appia Terza serie sospese la produzione dei veicoli commerciali derivati. Ciò avvenne principalmente perché avviò lo studio di un vero e proprio veicolo per il trasporto delle merci che impiegava il motore e alcune parti meccaniche dell'Appia, ma non aveva più nulla in comune nella carrozzeria: insomma era un vero e proprio piccolo autocarro con la guida avanzata e un ampio vano di carico. Il nuovo furgoncino si chiamò Jolly, un nome che da solo spiega la sua versatilità. Nonostante tutto rimasero alcune frange di utenza affezionate ai furgoncini derivati dalle automobili. Nel 1960 la Lan-

Lancia Appia Terza Serie Furgone 1960 - 1961

- Numero cilindri e disposizione:** 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:** 7,8:1
- Distribuzione:** valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
- Alimentazione:** un carburatore monocorpo Solex C32 P61C
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Cambio:** 4 velocità + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 9/43
- 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 16 MC Michelin
- Passo:** 2510 mm
- Carreggiata anteriore:** 1180 mm
- Carreggiata posteriore:** 1182 mm
- Lunghezza:** 4075 mm
- Larghezza:** 1540 mm
- Altezza:** 1485 mm
- Peso a secco:** 995 kg
- Velocità massima:** 120 km/h

cia accontentò anche questa clientela derivando un furgoncino dall'Appia III Serie Giardinetta carrozzata da Viotti. Con pochi interventi l'Appia Terza Serie furgone rimase in pratica un'automobile, come tale priva di quegli accorgi-

menti che le avrebbero consentito di affrontare impieghi gravosi. L'utenza del modello rimase quindi circoscritta a una clientela troppo ridotta per mantenere in vita il modello, che infatti uscì dalla produzione nel 1961.



IL MODELLO DA COLLEZIONE