

LANCIA



STORY COLLECTION

Cent'anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

68



LANCIA APPIA II SERIE "QUATTORRUOTE" - 1957



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



L'eccezionalità della Lancia

La Lancia era da sempre apprezzata per la qualità e la cura con la quale venivano realizzate le vetture in tutte le loro parti. Una concezione "artigianale" del fare industria che andava ora ripensata.

Nei confronti della Lancia Pesenti ebbe sempre un atteggiamento disincantato ma al contempo non privo di una sorta di ingenuità. Da un lato, infatti, si mostrava perfettamente consapevole dei limiti strutturali di un'azienda che aveva cercato, senza mai riuscirci fino in fondo, di trasformare in un moderno organismo industriale. Non a caso nel 1969 nel corso dell'audizione davanti alla Commissione parlamentare d'indagine sull'industria automobilistica aveva definito la Lancia "un misto fra l'artigianato e l'industria vera e propria, della quale aveva però assunto la configurazione esterna e gli oneri relativi". Una diagnosi chiara dell'origine della difficile situazione nella quale era venuta a trovarsi l'azienda: troppo grande per un assetto tecnico-organizzativo che poteva andare bene per produzioni di nicchia, troppo piccola per potere reggere la concorrenza dei grandi costruttori di automobili, a partire proprio dalla Fiat che con la produzione della 1300 e della 1500, come ricorda Valerio Castronovo, ave-



Sopra, una bella foto pubblicitaria della Fiat 1500 che, negli anni Sessanta, mise in concorrenza la Fiat con la Lancia.

va messo in commercio due concrete alternative, in termini di prezzo ma non certo di qualità, innovazione ed eleganza del prodotto, ai modelli della Lancia. Alla consapevolezza dei limiti strutturali dell'organizzazione aziendale faceva però riscontro l'orgogliosa rivendicazione di uno stile di lavoro, che sembrava far parte, a dispetto di ogni logica industriale, del patrimonio genetico della Lancia. È un tema che ritorna più volte nel corso della testimonianza di Pesenti di fronte alla Commissione



parlamentare. Per esempio, di fronte alle obiezioni di un deputato, l'on Tocco, sulle modalità delle procedure di controllo della silenziosità degli ingranaggi, Pesenti precisava di aver fatto riferimento a uno specifico reparto e non all'intero organismo produttivo, ma subito aggiungeva che si trattava di un reparto che "nessun'altra ditta in Europa possiede": "Per darle un'idea dell'ordine di grandezza, le posso dire che sono scartati gli ingranaggi quando hanno poco più di un centesimo di millimetro di differenza rispetto al profilo determinato precedentemente. Quindi noi pretendiamo ingranaggi precisi al centesimo di millimetro! Le case specializzate [nella costruzione degli ingranaggi] non accettano controlli così severi, o altrimenti ci domandano dei prezzi molto più alti dei nostri costi per pezzi eseguiti con quei livelli di precisione. Ora queste cose le altre fabbriche non le richiedono. Avranno ragione a non richiederle, perché vedo che poi tanta gente prende la macchina e dice va benissimo. Sì, sì è riconosciuto anche dai nostri colleghi che dicono: 'voi fate cose meravigliose e la gente non è capace di apprezzarle'. Finora abbiamo continuato così... Forse è stato un errore". Se di errore si trattava, era un errore connotato allo stile Lancia.

Era sempre Pesenti, con un misto di orgoglio e di perplessità di fronte ai risultati, a ricordare come "La caratteristica della Lancia, forse criticabile in una concezione moderna della meccanica e della tecnica automobilistica, potrebbe esserci rimproverata: noi costruiamo gran parte delle automobili, mentre quasi tutti i costruttori acquistano molti accessori fuori, molte parti fuori; noi costruiamo, sia per le vetture, sia per i veicoli, quasi completamente tutto. Noi facciamo il cambio completamente; tutti gli altri comperano in gran parte i cambi". E a concludere, ma senza troppa



Lancia. Settant'anni gloriosi di design e tradizione tecnologica contenente alcuni dei più fondamentali contributi allo sviluppo dell'automobile moderna. Contributi quali l'impianto elettrico incorporato nella vettura, sospensione anteriore a ruote indipendenti, scocca a struttura portante, etc., motore a sei cilindri a V di 60°.

Sono queste le più importanti tra le molte caratteristiche che la Lancia ha adottato per prima sulle vetture di produzione.

Oggi la Lancia continua a produrre

un'eccezionale gamma di vetture progettate per soddisfare i più avanzati standard di tecnica e sicurezza una concezione questa che continua a suscitare tra gli automobilisti la passione per l'automobile.

A questo aggiungasi una qualità continuamente dimostrata dai grandi successi nelle competizioni.

E' questa la filosofia che ha sempre caratterizzato la Lancia fin dalla sua fondazione settant'anni fa, e che è alla base del suo successo attuale e del suo sviluppo futuro.

Una pubblicità Lancia del 1976 per i Settant'anni di produzione.

convincione ben conoscendo le reali condizioni dell'azienda: "riteniamo di dover seguire questa tecnica".

In realtà l'azienda si trovava in un vicolo cieco. Gli investimenti fatti obbligavano a cambiare registro. Il vecchio stile di lavoro, dove tutto era prodotto in casa, non poteva più funzionare di fronte a impianti come quello di Chivasso concepiti per una produzione di decine di migliaia di vetture all'anno. Ma ormai Pesenti si apprestava a passare la mano, mentre il compito di rilanciare la Lancia coniugando finalmente qualità e organizzazione industriale sarebbe toccato ad altri.

Affilata Lancia contro la crisi

La Medusa di Giugiaro puntò sul risparmio energetico con una carrozzeria di alta efficienza aerodinamica. Originale la scelta della meccanica della Beta Montecarlo. Debutto al Salone di Torino del 1980.



La Lancia Medusa nacque dalla versatili genialità di

Giorgetto Giugiaro in risposta alle crisi petrolifere degli anni Settanta. Il contitolare creativo della Italdesign non era nuovo a esercizi di stile sullo scottante tema energetico. Nel 1978 aveva realizzato la Lancia Megagamma partendo da un approccio del tutto particolare. In pratica s'era detto: "Se la crisi petrolifera e le misure di sicurezza ci costringono a ridurre la velocità, aumentiamo almeno il comfort". Immaginò così un veicolo provocatorio il cui tema centrale era la massima fruibilità dello spazio interno

Sopra, il figurino della Medusa. Si nota la grande pulizia delle superfici e la morbidezza delle masse. L'alettatura sul cristallo posteriore fu eliminata passando all'esecuzione in lamiera.

perseguita attraverso il pavimento completamente piatto e le sedute dei passeggeri più erette.

Queste scelte portarono come risultato un veicolo più alto e corto della Lancia Gamma dalla quale derivava la meccanica, con masse e rapporti di volumi così esasperati che solo a stento la gran maestria del designer riuscì a ren-

Ai lati, due figurini a tempera della Lancia Medusa eseguiti nel novembre 1979 per la rivista americana "Motor Trend". La destinazione spiega gli sfondi scenografici con i canyon e il grattacielo del Renaissance Center a Detroit. Nel disegno a destra, secondo un schema compositivo ricorrente nei figurini di Giugiaro, la vettura viene ripresa da diversi punti di vista: - tre quarti anteriore, tre quarti posteriore, di fronte, di dietro e di lato - utilizzando diversi piani.





A sinistra, il "gesso" della Lancia Medusa, vale a dire il modello in scala 1:1. Fu utilizzato per la prima parte dello studio aerodinamico nella galleria del vento.

derli accettabili. In ogni modo la Lancia Megagamma centrò gli obiettivi per i quali era stata costruita e indicò agli industriali dell'automobile una nuova filosofia costruttiva da seguire, che negli anni successivi fu impiegata con successo smussando le provocazioni iniziali.

Due anni dopo la Lancia Megagamma, Giugiaro affrontò con la Medusa le problematiche emerse dalla crisi energetica da un'angolazione completamente diversa. In questo caso il designer considerò che le ricorrenti crisi avevano innescato un processo di revisione nella progettazione dell'automobile, nel quale l'aerodinamica aveva assunto un ruolo molto importante al fine di contribuire alla riduzione dei consumi. Accettata la sfida di cercare la massima effi-

cienza aerodinamica senza rinunciare alla spaziosità e al comfort. Giugiaro si pose il problema della base meccanica dalla quale partire.

Alla fine con una scelta inconsueta decise di utilizzare la piattaforma della berlina sportiva Lancia Beta Montecarlo con il motore centrale-posteriore, che gli avrebbe consentito due vantaggi. In primo luogo il muso meno ingombro di parti meccaniche che gli avrebbe permesso di

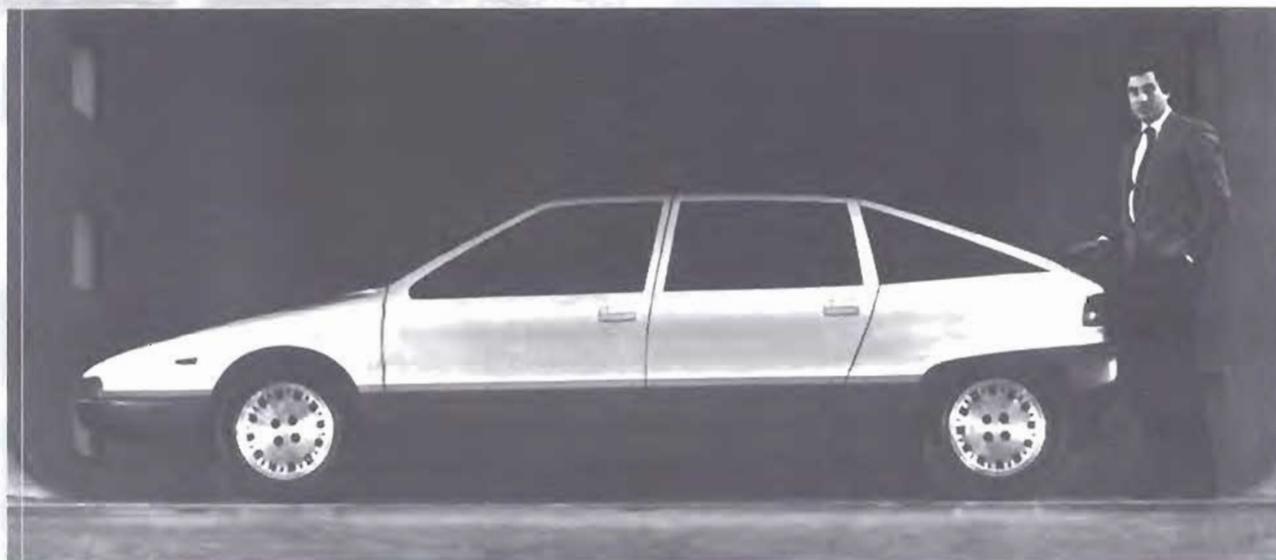


A destra, la Lancia Medusa in costruzione. Si nota chiaramente la disposizione posteriore del propulsore, che è quello della Lancia Beta Montecarlo.



A sinistra, il modello della Lancia Medusa visto di fronte nella galleria del vento. I primi test indicarono un CX (coefficiente adimensionale di forma) pari a 0,255.

Sotto, Giorgetto Giugiaro in posa accanto al modello della Lancia Medusa in una foto di rito davanti alla galleria del vento. Nel passaggio dal modello in gesso alla vettura viaggiante in metallo la perdita di efficienza aerodinamica fu piuttosto ridotta: solo 0,008 punto contro i 3 o 4 punti che solitamente si perdevano in questo passaggio. Le prove in galleria della vettura viaggiante dettero un CX di 0,263.



A destra, la Lancia Medusa vista di lato. Le scelte del motore posteriore e dell'abitabilità per quattro persone portarono un passo piuttosto lungo. La lunghezza totale della vettura risultò di 4340 mm contro i 4295 della Lancia Beta Berlina e i 3813 della Lancia Beta Montecarlo.



381,3 a 434 centimetri per offrire quattro comodi posti, tracciò quindi un abbozzo con le indicazioni formali dettategli dalle sue recenti esperienze nella galleria del vento. Nei giorni successivi affinò il figurino e definì completamente il progetto.

Per ottenere il massimo beneficio aerodinamico immaginò un frontale molto basso e affilato dotato di fari a scomparsa e un corpo vettura arrotondato e pulito senza rilievi e

asperità che potessero causare turbolenze aerodinamiche e fruscii. Lasciò che le strutture essenziali dell'architettura della carrozzeria definissero in modo semplice e naturale i tagli porta, i montanti e la finestratura

senza bisogno di interventi aggiuntivi. Introdusse il concetto dei cristalli laterali fissi incollati a filo esterno della struttura, dotati di piccoli voletti apribili tramite impulsi elettrici per contingenze come pagare il pedaggio in autostrada o chiedere informazioni a un passante.

In questo modo le porte rese più leggere e robuste dalla soppressione delle guide dei vetri e dei meccanismi alza cristalli lasciarono maggiore spazio all'abitacolo. Tre i fine-

Sopra, la Lancia Medusa davanti agli uffici della Italdesign. Grazie al motore posteriore, Giugiaro poté realizzare un muso molto affilato.

A destra, la versione finale della Lancia Medusa vista di fronte. Si notano la particolare forma e la particolare disposizione dello specchio retrovisore suggerite dalle esperienze nella galleria del vento.



realizzare un frontale molto affilato. In secondo luogo la disposizione meccanica inusuale per una berlina, che avrebbe reso difficili i "furti" di idee operati tradizionalmente sui prototipi di studio esposti negli annuali saloni dell'automobile.

All'inizio del luglio 1979 Giorgetto Giugiaro fissò al tecnografo lo schema in scala 1:10 della meccanica della Lancia Beta Montecarlo e vi sovrappose un foglio di carta da lucido. Ipotizzò un aumento della lunghezza massima da



La versione finale della Lancia Medusa vista di lato. Trattandosi di un prototipo pronto per circolare aveva le segnalazioni luminose a norma. Il dispositivo di apertura e chiusura dei fari era stato parte integrante del progetto.



A destra, l'originalissimo volante della Lancia Medusa. Con largo anticipo sui tempi integrava la maggior parte dei comandi come quelli delle attuali Formula 1.



strini per ogni lato, per ottenere maggior visibilità e leggerezza visiva del padiglione. Senza gocciolatoi il tetto e piatte le maniglie a filo lamiera per ridurre la resistenza aerodinamica. Ruote piatte sia per motivi aerodinamici, sia di labilità. Nella parte posteriore Giugiaro disegnò una "veneziana" sul lunotto, che poi sopresse nell'esecuzione in lamiera, e uno spoiler impiegato sia in funzione aerodinamica, sia per nascondere le uscite d'aria dal vano motore. I gruppi ottici posteriori, infine, nacquero dal profilo bombato nello specchio di poppa.

Massima e in linea con gli assunti di Giugiaro risultò l'abitabilità interna, caratterizzata da arredi rivestiti in pelle scamosciata e da un inedito volante meritevole di un capitolo a parte, che raggruppava al suo interno la pulsantiera dei comandi che utilizzavano impulsi a ultrasuoni per evitare la complessità del cablaggio fra piantone e plancia.

Con la propria esperienza di designer Giugiaro "vide" la sua macchina nei primi figurini in scala. Non gli sarebbe servito altro per passare alla fase costruttiva, ma nel novembre 1979 eseguì due figurini a tempera piuttosto scenografici che rappresentavano la Medusa in un ambiente surreale fatto di guglie di canyons e di profili del grattacielo del Renaissance Center di Detroit. L'ambientazione americana dipese dal destinatario delle opere, l'editore della rivista ca-

liforiana "Motor Trend", al quale Giugiaro aveva promesso un paio di figurini inediti per il numero speciale della rivista che sarebbe uscito nell'aprile 1980. Il passo successivo ai figurini fu la stesura del cosiddetto "piano di forma" in scala 1:1 indispensabile per procedere alla costruzione del modello in gesso che doveva servire per verificare la bontà delle scelte aerodinamiche nella galleria del vento.

La realizzazione del "gesso" della Lancia Medusa, vale a dire il modello in scala 1:1 fu piuttosto complessa perché Giugiaro volle che rappresentasse con precisione i tagli porta, le discese dei cristalli, la sistemazione dei gruppi ottici, le canalizzazioni dell'aria e tutte quelle dotazioni che di solito peggiorano di 3-4 punti i risultati delle prove nella galleria del vento quando dal manichino in gesso si passa alla vettura completa in lamiera. Il manichino utilizzato in questa prima parte dello studio aerodinamico nella galleria del vento diede come risultato un CX (coefficiente adimensionale di forma) pari a 0,255, dopo avere suggerito alcune piccole modifiche come una carenatura più estesa nella parte inferiore della scocca, una maggiorazione delle dimensioni dello spoiler posteriore e una diversa forma e posizione dello specchio retrovisore esterno.

Confortata dai dati emersi dalle prove aerodinamiche, iniziò quindi la fase di sviluppo progettuale e costruttivo della scocca. Il designer seguì con grande attenzione ogni passo di questo iter e alla fine tanta cura fu premiata da una perdita di appena 0,008 punti di CX nel passaggio dal gesso alla lamiera. Le prove aerodinamiche del prototipo completo e marciante portato nella galleria del vento nell'aprile 1980 mostrarono un coefficiente adimensionale di forma pari a 0,263. I tentativi di migliorare questo dato con i cerchi delle ruote perfettamente a filo, il sottoscocca ulteriormente carenato e lo spoiler ulteriormente allungato diedero variazioni molto modeste quantificabili nell'ordine dei centesimi.

Finite le prove nella galleria del vento, la Medusa fu esposta al Salone di Torino dove sollevò grande interesse. Contemporaneamente la Italdesign sfruttò l'immagine della vettura per una pagina pubblicitaria nella quale annunciò i risultati della ricerca energetica a essa collegata.



A sinistra, una pagina pubblicitaria della Italdesign-Giugiaro con la Lancia Medusa come testimonial. Il testo in inglese dice: "Ricerca energetica - Medusa CX 0,263 - Prototipo circolante - quattro porte - quattro posti".

Una grande prova di resistenza

Nel 1957 un'Appia Seconda serie affrontò un memorabile test organizzato dalla rivista "Quattroruote". Dopo 161.512 km senza guasti, fu smontata e analizzata pezzo per pezzo: eccezionale lo stato di efficienza.

La Lancia Appia Seconda serie distinta dal telaio n. C. 10S/1855 e dal motore n. 19815, immatricolata a Milano il 9 giugno 1957 con la targa MI 349055, divenne protagonista della prima grande prova di durata italiana per auto di serie. La organizzò la rivista "Quattroruote", nata da poco e giunta subito al successo grazie anche alle prove su strada volute con lungimiranza dall'editore Gianni Mazzocchi. Nel dicembre 1956 un referen-



dum fra i lettori della rivista li rivelò soddisfatti delle prove su strada che accertavano le doti, i difetti e le prestazioni di punta, ma evidenziò che molti dei

Sopra, la Lancia Appia Seconda serie telaio n. C. 10S/1855, motore n. 19815, targata MI 349055 prima della partenza. Si verificano la pressione delle gomme, i rifornimenti e lo stato generale della vettura. A sinistra, l'incontro della Lancia Appia di "Quattroruote" con il campione del mondo Juan Manuel Fangio, che si mostrò molto interessato alla prova.

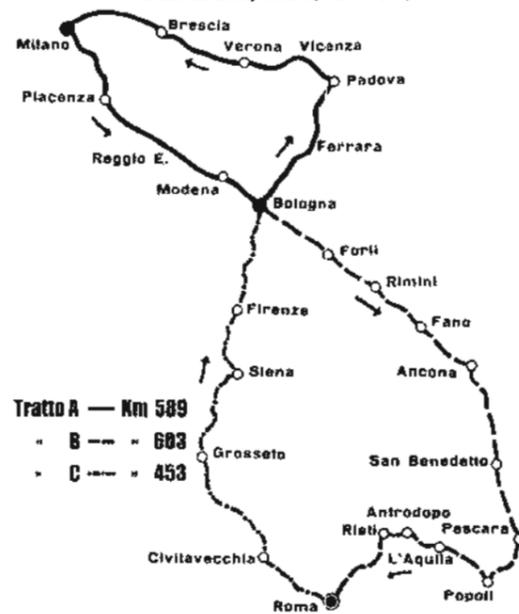
14.131 lettori che risposero al referendum auspicavano un test di lunga durata per verificare la robustezza e l'affidabilità. La redazione meditò sul modello da provare. Ritenne che i lettori avrebbero dato per scontato il

risultato positivo di una costosa auto di grossa cilindrata. Così la rosa delle candidate si restrinse alle tre berline italiane più diffuse dell'epoca: la Fiat 1100/103, l'Alfa Romeo Giulietta e la Lancia Appia Seconda serie. Alla fine la scelta cadde sulla Lancia con la motivazione che per le altre due era imminente la presentazione di un nuovo modello. Al di là della motivazione ufficiale si può anche pensare che la scelta abbia tenuto in conto la leggendaria qualità Lancia, che avrebbe reso tutto più semplice. Acquistata la vettura in incognito, si passò alla

Sopra, la strumentazione di controllo della Lancia Appia della prova di "Quattroruote". In primo piano i due grandi tachigrafi che registrarono su carta le velocità, le soste e le medie della vettura. Sopra, a destra, la Lancia Appia al controllo dei 100.000 km. Tutto ok, la prova prosegue. A destra, la Lancia Appia in un tratto della via Emilia, una delle più importanti arterie del Nord. L'Autostrada del Sole sarebbe stata inaugurata tre anni dopo.

fase operativa che comportò la scelta di un ben articolato percorso di circa 1600 chilometri. Abbastanza simile a quello della Mille Miglia, collegava alcune grandi città attraverso le principali arterie extraurbane e i passi montani. Comprende inoltre diversi attraversamenti nel traffico urbano e alcuni tratti delle (poche) autostrade allora in esercizio. Insomma, prevedeva tutte le condizioni d'utilizzo di un utente medio. Dopo avere dotato la vettura di strumenti di controllo e di altri scriventi per la registrazione dei dati e dopo avere annotato le

QUATTRORUOTE - Servizio Studi - Prova di durata - Percorso complessivo Km. 1643



A sinistra, la piantina del percorso di prova da ripetersi un centinaio di volte. Comprende tratti d'autostrada (pochi all'epoca), passi montani, attraversamenti cittadini e grandi arterie extraurbane. Insomma, tutte le condizioni di traffico possibili. Sopra, la Lancia Appia Seconda serie della grande prova all'uscita dalla sede della rivista "Quattroruote" allora in via Monte di Pietà 15 a Milano.

condizioni del veicolo alla partenza, la prova ebbe inizio con un ben dettagliato programma. Circa 1400 i chilometri da percorrere ogni giorno in turni diurni e notturni, sei gli addetti che si sarebbero alternati alla guida. Semplici le istruzioni impartite: guidare come utenti normali, con giudizio ma non senza brio, evitare i fuorigiri nelle marce basse, non mantenere per lunghi tratti la velocità massima e sottoporre la vettura alle periodiche operazioni di manutenzione previste dalla Casa. All'infuori di una strisciata sul fianco sinistro per





A sinistra, la Lancia Appia di "Quattroruote" colta dall'obiettivo durante l'attraversamento di Bologna. A destra, la Lancia Appia alle porte di Roma. Curioso il cartello che ricorda che nelle grandi città è entrata in vigore la norma che vieta le segnalazioni acustiche. Prima il frastuono dei clacson era assordante.



Lancia Appia II Serie "Quattroruote" 1957

Numero cilindri e disposizione: 4 a V di 10°14"
Alesaggio e corsa: 68 x 75 mm
Cilindrata totale: 1090 cc
Potenza massima: 43,5 cv a 4800 giri/min
Rapporto di compressione: 7,2:1
Distribuzione: valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
Alimentazione: un carburatore Solex invertito C32 P81C
Impianto elettrico: 12 V
Trazione: sulle ruote posteriori
Cambio: 4 velocità + RM
Frizione: monodisco a secco
Rapporto al ponte: 11/46
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, freno a mano sulle ruote posteriori
Ruote: cerchi in acciaio 4 1/2 x 15 con pneumatici 155 x 15
Passo: 2510 mm
Carreggiata anteriore: 1178 mm
Carreggiata posteriore: 1182 mm
Lunghezza: 4010 mm
Larghezza: 1485 mm
Altezza: 1405 mm
Peso: 900 kg (+ 50 kg di strumenti e attrezzi)
Velocità massima: 128 km/h (128,651 km/h dopo 160.000 km percorsi)
Consumo: 8 litri/100 km (8,33 litri/100 km medio su 160.000 km)

evitare un ciclista, nessun altro incidente o inconveniente meccanico di rilievo turbò la prova. Ciò non significa che non si siano presentati piccoli inconvenienti come l'interruttore dello stop sostituito al 10.879° km, la spazzola del tergi aggiustata al 14.223° km, la guarnizione della testa sostituita al 19.244° km, la lampadina dei fari cambiata a Verona al 43.300° km e la membrana della pompa della benzina sostituita prudenzialmente al 64.483° km. Il primo intervento di rilievo fu effettuato al 67.837° km quando si smontò il gruppo cambio/frizione che aveva iniziato a evidenziare una strana rumorosità. Si verificò così che il disco della frizione era sano e presentava

un consumo limitato del materiale d'attrito, ma accusava la rottura delle molle del parastrappi. L'inconveniente fu risolto con uno dei classici espedienti del meccanico sotto casa d'altri tempi: cioè montando un collaudatissimo disco della frizione dell'Appia della serie precedente priva di parastrappi. Fra i 67.837 e i 100.000 chilometri non si registrarono inconvenienti di rilievo, ma solo interventi di ordinaria amministrazione, come il vetro del faro destro sostituito al km 76.171, la cinghia del ventilatore sostituita al 89.800° km e il commutatore dei fari sostituito al 94.584° km. Superati i 100.000 km, che all'epoca segnavano un limite psicologico di durata, la vettura fu



portata in officina per un controllo generale che diede esito così positivo da incoraggiare la prosecuzione della prova. I soli interventi di un certo rilievo giudicati necessari in quella occasione riguardarono la revisione dei freni (più che giustificata dal chilometraggio) e lo smontaggio della testata per verificarne lo stato, dopo di che

Sopra, la Lancia Appia all'uscita di un casello autostradale con il casellante in livrea che ritira lo scontrino e incassa il pedaggio.

Sotto, la Lancia Appia Seconda serie di "Quattroruote" smontata per i controlli finali. I principali organi meccanici mostrarono usure minime o del tutto trascurabili.

si sostituirono le molle delle valvole. Da queste lavorazioni eseguite a 101.280 km, non si verificarono altri episodi di rilievo. In pratica vi fu la sostituzione di qualche altra lampadina, una foratura, un modesto incidente stradale che comportò la sostituzione della calandra e un paio d'altri piccoli inconvenienti facili da risolvere. A fine ottobre l'Appia telaio n. C. 10S/1855 e motore n.19815 aveva percorso 161.512 km e sembrava non volersi più fermare. Ma un percorso equivalente a 100 Mille Miglia sembrò abbastanza alla Direzione di "Quattroruote", che decise di porre termine alla prova per esporre l'ormai leggendaria Appia al Salone dell'Auto di Torino. La Direzione voleva esibire l'Appia nelle condizioni in cui si trovava, vale a dire con la polvere e il fango di mezza Italia addosso, ma i sei guidatori

che ormai le volevano bene decisero di farle una sorpresa tirandola a lucido. Spenti i riflettori che la fecero brillare al Salone, l'Appia dei 160.000 chilometri tornò sulla strada con il vice direttore della rivista ing. Flaviano Moscarini che la sottopose a una serie di test per verificarne le prestazioni. Il 26 novembre 1957, a Roma, sul percorso di 10,5 km dell'autobus della linea 78 (Ponte Clodio-Stazione Termini e ritorno) coperto in 29'34"2 alla media di 21,508 km/h (il traffico cittadino era già lento allora!) rilevò un consumo urbano di 7,23 l/km. Il giorno dopo sul tratto autostradale Roma-Ostia compreso fra il km 9 e il km 15 effettuò due rilevazioni cronometriche della velocità massima che diedero la media di 128,118 km/h. Fra i viaggi per il Salone di Torino e quelli fra Milano e Roma, l'Appia della prova percorse altri 3774 km toccando il traguardo dei 165.276 km. Dopo di che entrò in officina per lo smontaggio totale e la minuziosa verifica di ogni particolare. I risultati delle rilevazioni furono riportati in oltre 20 pagine del numero di febbraio 1958 di "Quattroruote". È impossibile riproporli in questa sede, riportiamo solo un brano dell'ing. Moscarini: "Se la prova da noi fatta non avesse avuto tutti gli

elementi per confutare ogni dubbio, saremmo preoccupati nel dare dati che possono sembrare eccezionali". Concluse le verifiche la vettura fu riassembleata senza importanti interven-

ti e partecipò al raid Milano-Mosca e ritorno senza inconvenienti, dimostrando ancora una volta la grande qualità. La vettura si trova oggi nella Collezione Storica Lancia di Torino.

Il modello 1957



Sopra, la Lancia Appia di "Quattroruote" al traguardo dei 160.000 km. La redazione voleva esporla così infangata al Salone di Torino, ma i collaudatori che le volevano bene la tirarono a lucido.



IL MODELLO DA COLLEZIONE