



CLUB LANCIA APPIA

Via Puccini 4 35024 Bovolenta (PD)

federato A.S.I



NOTIZIARIO DEL CLUB LANCIA APPIA

FEBBRAIO 2025

26 gennaio 2025, il pranzo sociale del Club Lancia Appia alle “*Osterie meccaniche*” di Abano Terme

“Un panino, caffè veloce e via” è il menù di chi percorre in automobile ogni giorno tanti chilometri per lavoro.

Ma altri sono i desiderata degli appassionati di auto d'epoca, che nei loro raduni domenicali si augurano sia importante momento il poter sedersi a tavola per un buon pranzo, in trattoria o al ristorante.

E mai però è stato possibile, se non in qualche luogo particolare, scorrere la lista dei piatti con una Ferrari od una Lancia 037 o altre auto e moto d'epoca lì vicine, tra un tavolo e

l'altro, esperienza unica a rendere l'avvenimento indimenticabile anche per tante famiglie con i loro bambini, che entrano in un sogno favoloso. E se aggiungi volanti, cofani e stemmi alle pareti, ed in più distributori di carburante e di olio e motori attorno, ed arredi ed illuminazione a richiamare questo mondo, il risultato è affascinante. Sono stati questi i bei momenti che abbiamo vissuto noi cinquanta soci del club Lancia Appia alle “*Osterie Meccaniche*” di Abano Terme, seduti a tavola ad ammirare otto storiche vicine a noi, che periodicamente si avvicendano, prestate da appassionati collezionisti.

Torniamo a prima di mezzogiorno di domenica 26 gennaio, quando solo nove soci erano arrivati alle “*Osterie*” con le loro auto d'epoca: cinque Lancia (due Appia, una Fulvia, una Flavia, una Delta), due Fiat (1100/103 E, Ritmo 105 TC), una Citroen SM, una BMW serie 3. Tutti gli altri soci hanno raggiunto Abano con le loro auto di tutti i giorni, preferendo lasciare le Lancia in garage, per via della pioggia battente quella domenica mattina. Noi collezionisti italiani non assomigliamo certo ai pari inglesi, che son sempre in strada, acqua, neve o fango non importa!

Ed ora Vi chiedo: dove possiamo ripetere in Italia la stessa esperienza delle “*Osterie meccaniche*”, di un ristorante che cioè richiami all'interno il fascino dell'automobile? EccoVi accontentati:

-“*Il Cavallino*” a Maranello, proprio di fronte all'ingresso della Ferrari, in Via Abetone inferiore¹. Le mura sono quelle della prima mensa aziendale della fabbrica, nel 1950.

La storia della F1, con piloti e scuderie, è passata di lì, con lambrusco e tortellini prima di firmare contratti col Drake. Dal 1988 egli non c'è più, ed il locale è gestito oggi dallo chef Massimo Bottura.

- *“Montana”* a Fiorano Modenese, anche qui piatti tipici del territorio ed automobilia.

- *“Olio”*, ad Origgio (Varese), esperienze gastronomiche e vetture d'epoca.

- *“Memorabilia”*, ad Agrate Brianza, con gli amanti della buona cucina che possono visitare l' annesso garage con più di cento veicoli storici.

Giuseppe Calzavara

**FIERA AUTOEMOTODEPOCA DI BOLOGNA, DOMENICA 27 OTTOBRE 2024:
ALLO STAND DEL CLUB LANCIA APPIA L' ASI CONSEGNA LE TARGHE ORO
ALLE AUTOAMBULANZE DELLA GALLERIA STORICA DELLA PIA CROCE
VERDE DI PADOVA.**



Trent' anni, anno dopo anno, a visitare “Autoemoto d' Epoca” a Padova non si dimenticano: partenze col buio per cercare un parcheggio dalle parti di Via Tommaseo, pubblico da stadio nei padiglioni, ma ormai così era, in un clima di festa familiare e passione condivisa, e in cinque ore si riusciva a visitare di corsa tutte le aree.

Oggi siamo non in un' altra regione, bensì in un altro mondo: dall' uscita del casello di Bologna Fiere al parcheggio multipiano all' ingresso Nord della Fiera corrono 300 metri sì e no, a dire quanto sia stato ben risolto dagli organizzatori il problema dell' accesso alla mostra.

All' interno dodici aree espositive, quattro esterne. Praterie...

Ma quanto mi son perso, se è vero che la mia visita riguarda solo due aree, la 21 e la 22, quelle dei club di auto storiche, che mi impegna per circa tre ore!

Nella prima la fa da padrona l' "ASI village", che raccoglie a sè i suoi tanti enti federati, scuderie e club di modello, uno dei quali è il Club Lancia Appia, dove ammiro quell' Appia 1^ serie autolettiga dell'Ospedale Trigona di Noto (Sr), auto che da sola, come avevo già scritto, vale dal punto di vista etico le 5000 storiche presenti !

E che gran soddisfazione per quest' Appia, anni orsono amorevolmente restaurata dallo stato di rottame, "un sogno diventato realtà" sul cui cofano vengono poste ora otto scintillanti targhe oro! Quanta grazia, ma come mai?

Ecco la storia: i Volontari della "Croce Verde" di Padova hanno conservato e restaurato nel tempo con ammirevole impegno alcune autoambulanze dell' istituzione, a creare una "Galleria Storica". Ebbene, il Club Lancia Appia si è prodigato come trait d' union tra l' Associazione e l' ASI, allo scopo di far ottenere per ogni veicolo l' omologazione con targa oro.

L' obiettivo era prestigioso ed impegnativo, ed il risultato è stato raggiunto, in modo che domenica 27 ottobre ad "Autoemotodepoca" di Bologna presso lo stand del Club i Commissari dell' ASI, con il loro Presidente Alberto Scuro, appoggiano sopra il cofano dell' Appia autolettiga otto splendenti targhe da consegnare ai volontari della Pia Opera, per essere applicate alle carrozzerie dei mezzi della collezione della Croce Verde.

E' un evento importante, originale ed unico, che va a significare l'etica di questi veicoli.

Giuseppe Calzavara

LA VIA APPIA E' ORA PATRIMONIO UNESCO



Dal mese di luglio 24 la “*via Appia*” è il 60° sito Unesco italiano. “*Regina viarum*”, così la definì il poeta Stazio nel I° secolo d.c.; è la più antica delle vie consolari, costruita nel 312 a.c. dal console Appio Claudio, e partiva da Roma fino a Capua (oggi S. Maria Capua Vetere), col nome di “*via Appia Antica*”. Fu poi prolungata fino a Beneventum, Venosa, Tarantum, fino a raggiungere nel II° secolo l’ importante porto di Brundisium, dopo un percorso di circa 650 km.

La costruzione di questa strada aveva motivi inizialmente militari. Era una “*via strata*”, cioè via lastricata da grandi lastroni (o “basoli”), di pietra basaltica. La velocità di percorrenza giornaliera media era di 30 km orari in carro, di 7-8 km a piedi, e di 80 km. giornalieri da parte dei corrieri a staffetta del governo. La *via Appia* è stata percorsa in più di duemila anni da un flusso ininterrotto di merci e persone, dai ribelli insorti con Spartaco ai condottieri diretti in Terra Santa; lungo questa via sorse la prima catacomba, e vi transitarono Paolo e poi Pietro per arrivare a Roma.

L’ *Appia antica* è visitabile dal primo miglio (Roma, Porta Catena) al dodicesimo miglio, all’ altezza delle Frattocchie, all’ interno del Parco dell’ Appia antica., ed è percorsa da turisti, podisti e cicloamatori.

La Lancia intitolò negli anni ’50 alcune delle sue auto con il nome di alcune vie consolari, in onore della storia dell’ antica Roma: e perciò queste si chiamarono Augusta, Aurelia, Appia, Flavia, Fulvia, Flaminia.

E se la “*Regina viarum*” ha ottenuto questo onore, di pari anche la nostra Appia per la proprietà transitiva, può essere nominata “Patrimonio Unesco”!

Giuseppe Calzavara

VIOTTI E LA NASCITA DELLA GIARDINETTA IN ITALIA, DALLA 1100 ALL’ APPIA

Così l’ Enciclopedia Treccani definisce la “giardinetta”: *“Tipo di autovettura (detta anche giardiniera) con carrozzeria a elementi di legno lucido oppure interamente metallica, con ampi finestrini e provvista, di norma, di un portello posteriore, più spaziosa delle vetture normali di uguale classe e capace di trasportare molto bagaglio”.*

In Italia vien detta anche “promiscua”, “familiare”, “panorama”, in Francia “break” e “familiale”, in Gran Bretagna “estate”, “tourer” e shooting brake”, in Germania “kombi”, “caravan”, “avant” e “touring”, negli USA “station wagon”. Familiare, familiare, caravan e sw sono votate al trasporto solo di persone.

Nel secondo dopoguerra la FIAT adottò il nome “Giardiniera” per denominare commercialmente le versioni da trasporto promiscuo dei modelli “Topolino” e “500”, facendo diventare il termine un sinonimo del più noto “Giardinetta”. Ricordiamo anche il successo nel 1951 della “Belvedere”, la 500 C a quattro posti con il bagagliaio. Quel periodo vedeva comunque questi modelli come prodotto di nicchia, derivato dalle corrispondenti berline come mezzo di lavoro e di trasporto cose, e la 1100/103 familiare, che nel 1953 aveva monopolizzato il mercato, ne era l’ esempio.

Il miracolo economico portò a considerare questi mezzi in una nuova maniera, cioè auto ideali per i viaggi familiari e per il tempo libero; ne fu l'esempio la Fiat 1800-2300 familiare, prestigiosa sei cilindri dalla linea americaneggiante, prodotta dal 1960 al '68. Era la precorritrice delle station-wagon degli anni '80 del secolo scorso, versatili, alla moda e status symbol rispetto alle corrispondenti berline. Alle Audi, BMW, Mercedes e Volvo la Lancia rispose nel 1986 con l'elegante e ben rifinita "Thema SW Pininfarina".



Foto 4

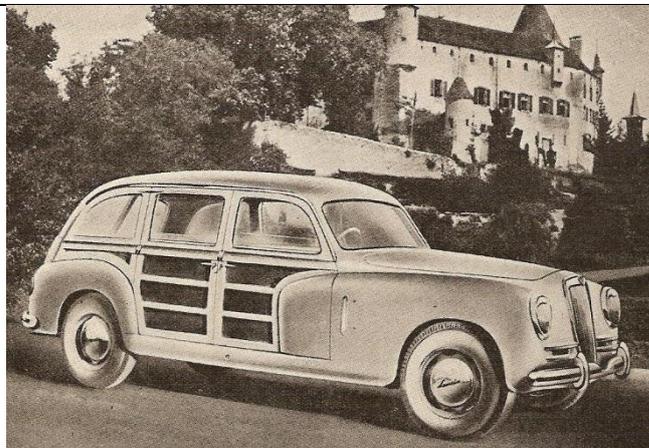


Foto 3



Foto 2



Foto 1

LA CARROZZERIA VIOTTI E LA FIAT

Uno dei carrozzieri italiani che ebbe il merito di sviluppare con più convinzione questa tipologia di auto fu Viotti di Torino, che produsse nel 1946 una Fiat 1100 progettata da Mario Revelli di Beaumont (foto 1), con portiere e pannelli laterali in legno. Questa tipologia aveva un perché, infatti quell'immediato dopoguerra il legno era più facilmente disponibile sul mercato e meno costoso rispetto al metallo. L'esemplare è stato importante nella storia dell'automobile, perché questa è stata la prima giardinetta a fregiarsi in Italia di questo titolo.

Nel 1954 nasceva la 1100/103 TV giardinetta Viotti (foto 2), con carrozzeria metallica. Nel 1961 Viotti realizzò una familiare dalla berlina 1300-1500, che fu però prodotta solo in 50 esemplari, perché poi FIAT, prevedendone il successo, ne fece sua la produzione, con varianti nel padiglione e con una più favorevole accoglienza commerciale.

L' APPIA GIARDINETTA VIOTTI

Per quanto riguarda la Lancia, il carrozziere si era esercitato nel 1952 su telai Lancia B51-B53 con un' elegante Aurelia giardinetta (foto 3), con inserti in legno, e 50 esemplari prodotti. L' Appia giardinetta, presentata al Salone di Torino nel 1959 (foto 4), portò a sei le III^a serie nel listino ufficiale Lancia. Il frontale con la calandra era uguale alla berlina, ma per il resto il parabrezza era più alto, c'erano due portiere e non le quattro ad armadio, lunghi finestrini laterali ed un portellone posteriore con cerniere esterne. I sedili anteriori erano divisi per permettere l' accesso ai posti posteriori. L'estetica risultava gradevole, pur se non paragonabile a quella delle altre Appia, ma nessuno chiedeva a questo tipo di carrozzerie di essere anche belle. La meccanica prevedeva sospensioni rinforzate, rapporto al ponte più corto con riduzione della velocità massima rispetto a maggiori pendenze superabili; il serbatoio carburante era maggiorato a 40 litri. Il prezzo d' acquisto era di 1.600.000 lire al lancio, ridotto a 1.540.000 lire nel gennaio 1961, più elevato di circa 400.000 lire rispetto alla berlina, e ciò ne condizionò il successo commerciale, con un totale solo di 300 esemplari, di cui 31 nel 1959 e 269 nel 1960. Nel 1961 montò di serie lo specchietto retrovisore esterno, imposto per le auto ad uso promiscuo. Rimase in listino fino al 1962. Si contano in Italia una decina di Appia giardinetta Viotti esistenti. Una di questa è un bell' esemplare del 1960, color celeste ardenza metallizzato, targa GE 132440, che è apparso talora nei nostri raduni ed era esposto allo stand del Club Lancia Appia ad "Auto d' Epoca" a Padova nell' ottobre 2012 (foto 5 qui sotto).



Bibliografia

- Dizionario Enciclopedico Treccani, V° vol, 358
- Lancia story collection, Hachette, n. 60, 2007
- Lancia Ardea e Appia, Giorgio Nada editore
93, 1991

Giuseppe Calzavara