

Lancia Aprilia, l'ultima creazione di Vincenzo Lancia



► Un po' di storia e aneddoti

Sviluppata nel 1935 dall'ingegnere Sola e perfezionata da Virginio Gismondi, l'Aprilia è un concentrato di innovazioni tecniche. Nel giugno 1936, dopo quasi un anno di prove su strada, Vincenzo Lancia, dovendo recarsi a Bologna, ordinò che di buon mattino passassero a prenderlo a casa con il prototipo, ormai quasi definitivo, dell'Aprilia. In vettura vi erano Gismondi, l'ing. Verga e Tacchini (addetto al reparto collaudi). Lancia prese posto accanto al conducente.

Durante il tragitto Lancia aprì bocca solo per far notare la velocità eccessiva raggiunta dal conducente (130 km/h); questo silenzio tenne gli altri occupanti sulle

spine e, con il passare del tempo, alla tensione si sostituì lo scoramento.

Solo al ritorno, durante una sosta nei pressi di Voghera, Lancia prese i comandi della vettura; la guiderà ad andatura sostenuta fino alle porte di Torino. Ad un tratto sollevò le mani dal volante e, guardando fisso davanti a sé, esclamò «Che magnifica macchina!». Ai compagni di viaggio, dopo ore di silenzio e tensione, s'inumidirono gli occhi.

La vettura venne presentata al Salone dell'auto di Parigi nel 1936 come Lancia Ardennes, nome con il quale veniva venduta dalla filiale francese della Lancia.

Il giorno dell'inaugurazione un signore, magrolino e avanti negli anni, fu sorpreso

da due custodi, poco prima dell'orario di chiusura, disteso sotto l'Aprilia. Con l'ausilio di una torcia elettrica ne stava studiando le sospensioni.

Rapidi come fulmini i custodi afferrarono l'intruso per le caviglie trascinandolo letteralmente via dalla vettura.

«Ma che fate!» urlava il signore in inglese «state prendendo un abbaglio!». Fu portato al cospetto del direttore del salone; non appena vide l'intruso il direttore divenne paonazzo e intimò ai due custodi «Imbecilli, lasciate subito il signor Ford!». Dopo essersi più volte scusato il direttore non riuscì a trattenersi dal chiedere che cosa ci facesse il famoso costruttore americano Henry Ford sotto l'Aprilia. Que-





sti rispose all'attonito responsabile che l'Aprilia era l'unica macchina di tutto il Salone che meritasse una tale figuraccia! Il giorno seguente Vincenzo Lancia, informato dell'episodio, invitò Ford allo stand e gli illustrò fino ai dettagli i molti segreti dell'Aprilia. La famosa rivista inglese «The Autocar» alla presentazione della vettura scriveva:

«Quest'auto vivrà negli anni senza accusare i segni del tempo».

Messa in produzione il 24 febbraio 1937 venne fabbricata, con qualche ritocco, fino al 1949 per un totale di circa 30'000 unità. Purtroppo Vincenzo Lancia non potrà assistere alla riuscita commerciale della sua vettura; morì il 15 febbraio del 1937 vittima di una crisi cardiaca.

Lancia Aprilia 1500 del 1947

► La nostra prova e le nostre sensazioni

Leggera, pesa solo 880 Kg, colpisce per la forma aerodinamica della sua carrozzeria; grazie ai parafranghi ricordati al cofano, la forma della coda ed al parabrezza, molto inclinato per l'epoca, il suo coefficiente di penetrazione (CX) è di soli 0,47. In quegli'anni molti altri costruttori monta-

vano ancora il parabrezza verticale. Bellissima la modanatura che scorre lungo tutto il tetto; unitamente al telaio autoportante, essa fornisce la rigidità necessaria per supplire all'assenza del montante centrale fra le porte; assenza che permette un accesso molto ampio all'interno della vettura, in particolare al sedile posteriore. In vettura possono prendere posto comodamente quattro persone, al posto di guida spicca il quadro strumenti, con uno stile art decò e completo, dotato di un particolare indicatore del livello carburante. Al posteriore due piccoli lunotti, che ritroveremo sulle prime Maggiolino, posizionati però troppo in alto per garantire una buona visibilità durante le manovre. Per la meccanica potrebbe valere lo slogan «innovazione a tutti i costi»; il motore, che sviluppa 48cv, è dotato di un monoblocco in alluminio con i quattro cilindri disposti a v (stretto) e sfasati, con il risultato che la testata in ghisa ha una pianta praticamente quadrata! Il propulsore, per limitare le vibrazioni, poggia su due balestre. Si rimane a bocca aperta quando s'intravede, in mezzo alla distribuzione ad albero a camme in testa, le candele immerse per metà nell'olio; questo significa che alla loro sostituzione l'olio entra nei cilindri! Altra raffinatezza



meccanica il sistema di raffreddamento. Esso prevede il radiatore dotato di un foro al centro per alloggiare la dinamo, su quest'ultima è montata la ventola. La pompa dell'acqua non è posizionata, come nei motori convenzionali, sul blocco motore, ma è posta sotto il radiatore; si nota anche l'adozione di una calandra termostatica. All'avantreno vi sono le sospensioni a ruote indipendenti tipo Lancia con ammortizzatori a bagno d'olio; indipendenti anche al posteriore, ma con balestra trasversale e barre di torsione.

► **In vettura, si parte!**

Inserendo la chiave, del tipo a forma di chiodo, e azionando la leva che comanda il motorino d'avviamento, il motore s'avvia senza incertezze; il rumore grintoso sembra provenire da una cilindrata ben più grande dei suoi 1500cc. L'innesto delle marce è preciso, la frizione morbida e senza strappi.

Partiamo: buona la tenuta di strada, anche se le sospensioni all'avantreno sembrano un po' dure; preciso lo sterzo dove non sentiamo il famoso "shimmy" (scuotimento del volante) che i detrattori imputavano alle Lancia, ma qui tutti gli organi delle sofisticate sospensioni sono stati

minuziosamente regolati. Stupisce come la vettura scorra sulla strada, solo accarezzando il pedale dell'acceleratore in un attimo ci ritroviamo in quarta marcia a 100 km/h; basso per le prestazioni e l'epoca il consumo medio di 10 litri per 100 km. Il motore mantiene un buon ritmo e permette di mantenere un'andatura regolare; all'entrata delle curve il passaggio delle marce avviene con dolcezza ed in uscita le riprese, sia in terza che in quarta marcia, sono ottime.

Buona la frenata con i quattro tamburi a comando idraulico di cui quelli posteriori posti accanto al differenziale; come tutti i sistemi a tamburo, per evitare brutte sorprese, non bisogna abusare del freno, in particolare nelle lunghe discese.

Terminiamo il viaggio immersi nei comodi sedili in panno grigio che contribuiscono a garantire un ottimo confort ai passeggeri. Che dire in conclusione, stupenda e geniale vettura, all'avanguardia per quei tempi; dei nostri giorni l'unico neo: la difficoltà nel reperire i ricambi e il loro costo proibitivo, ma che importa, volete mettere il piacere di guidare una Lancia Aprilia!

**A cura di Valentino Belotti
Fotografie di Athos Passoni**

