

Vestite di zeta



L'Appia Sport rappresenta un traguardo importante tanto per la Carrozzeria Zagato quanto per la Lancia: il punto d'arrivo di un'intesa avviata nel 1957 ma anche, nello stesso tempo, il punto di partenza d'una collaborazione ancora più intensa e proficua, che in seguito avrebbe dato vita a modelli di successo commerciale e sportivo come la Flavia Sport e la Fulvia Sport.

Delle svariate Appia coupé firmate da Zagato nell'arco di più di cinque anni, probabilmente la più conosciuta al grande pubblico è l'ultima della serie: l'Appia Sport. Le cui linee basse e allungate hanno il caratteristico andamento curvilineo delle migliori Zagato, ma non gli eccessi e le improvvise gibbosità di altri modelli dello stesso carrozziere. L'impianto stilistico non presenta sensazionali differenze rispetto a quello della GTE che l'ha preceduta: le novità non colpiscono al primo sguardo, ma diventano apprezzabili attraverso l'osservazione di tanti piccoli particolari.

L'avvio degli studi per l'Appia Sport coincise con l'arrivo in Zagato del giovane designer Ercole Spada, assunto nel 1960 all'età di soli 23 anni. Adattare le collaudate linee dell'Appia GTE alle dimensioni più contenute dell'autotelaio tipo 812.05, che misura 2,35 invece di 2,51 metri di passo fu il suo primo compito.

CON L'ARRIVO DI ERCOLE SPADA UNA VENTATA DI NOVITÀ

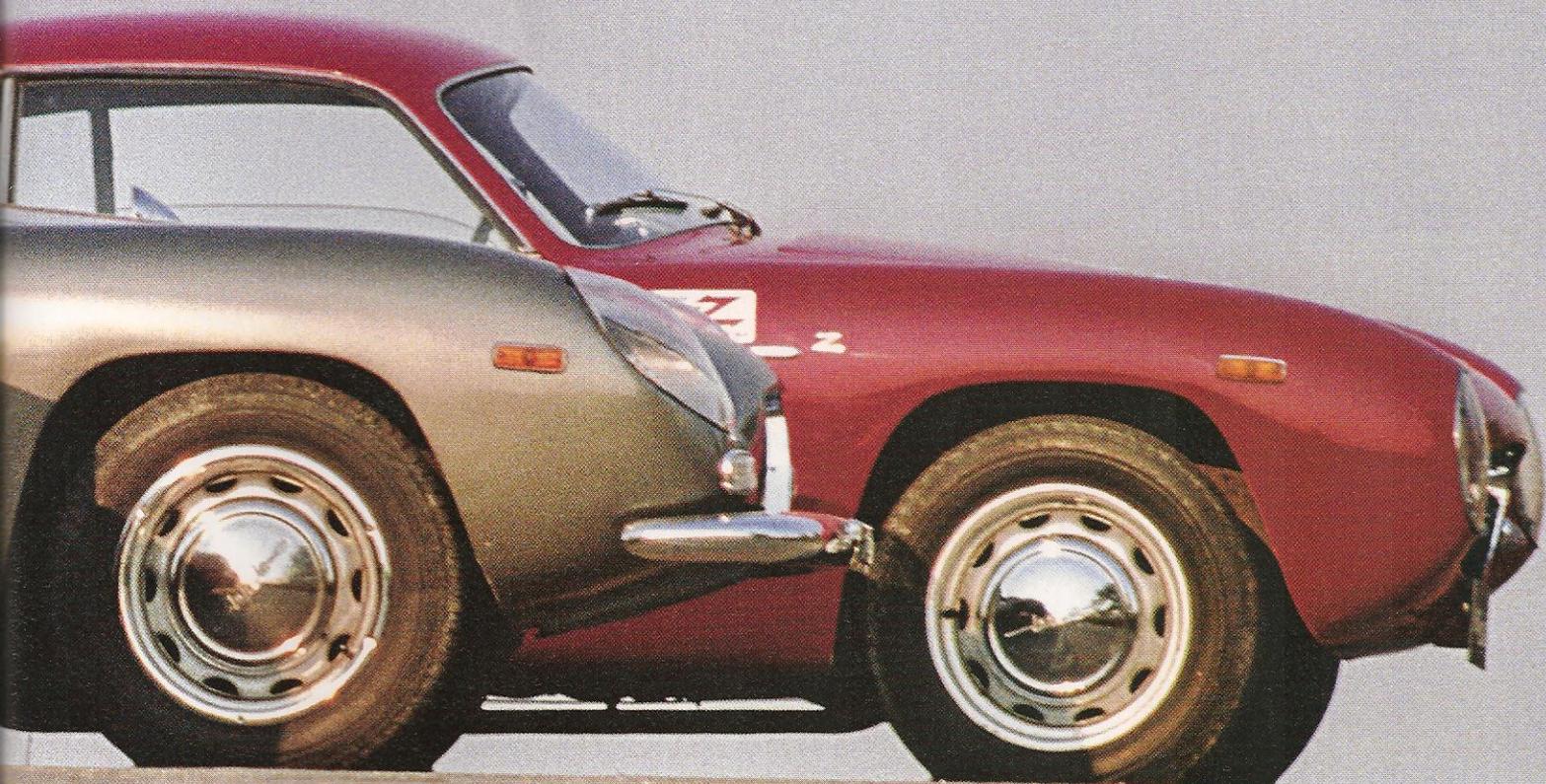
Dal punto di vista tecnico l'intervento non fu impegnativo, ma permise di ridurre il peso di 20 kg a tutto vantaggio di una migliore maneggevolezza. Dal punto di vista estetico, invece, le nuove dimensioni dell'autotelaio autorizzarono proporzioni più compatte ma, come accennato, per Spada le novità non si dovevano fermare qui.

L'evoluzione delle Appia Zagato aveva vissuto fino allora momenti diversi, tutti però guidati da un approccio orientato più all'immediata efficienza dell'auto che alla pura



40 anni fa come oggi, le Lancia Appia più ricercate erano quelle carrozzate da Zagato: morbide, eleganti e sinuose, erano le preferite dei gentleman driver di buona famiglia. E il loro fascino non fece fatica a varcare l'Oceano per farne un must anche negli Stati Uniti

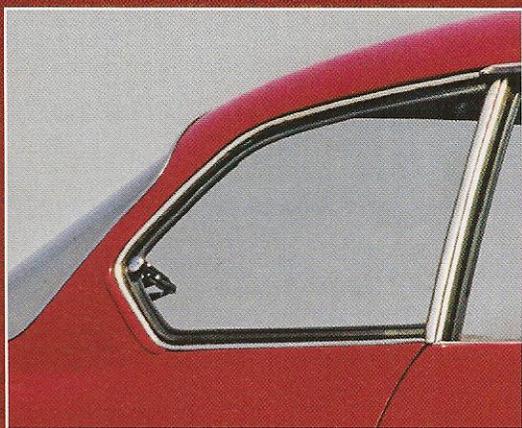
ELVIO DEGANELLO
FOTO DI G. REGGIANI, DEGANELLO, ACTUALFOTO



TRIS D'APPIA
Tre generazioni di Appia Zagato in parata: da sinistra la più recente, la Sport del 1961, la GTE (1958) e la GTZ (1957).

LA PRIMA SENZA GOBBE

In queste immagini, l'Appia GTZ e i suoi particolari: la sua linea, bassa e allungata anche se già priva delle gobbe sul padiglione e sui cofani delle primissime Appia coupé di Zagato (le famose "Cammello") è ancora improntata molto più agli stilemi caratteristici del Carroziere milanese che a quelli tipici della Casa di Torino.

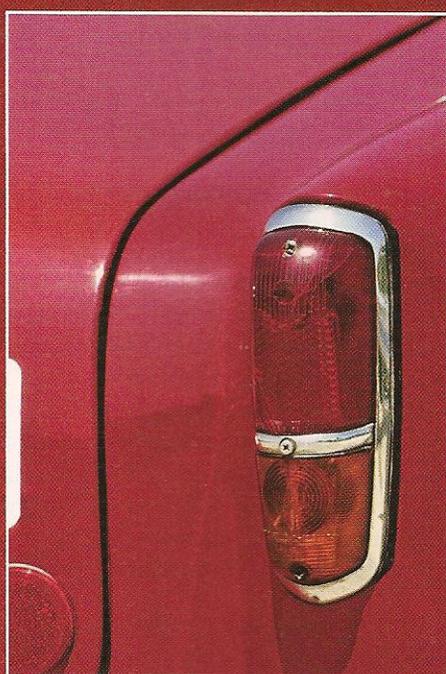


ricerca estetica. Tutto ciò cambiò in maniera significativa con l'arrivo di Ercole Spada. Con lui l'approfondimento si spinse oltre la ricerca dell'efficienza e andò a esplorare zone d'interesse sottovalutate in precedenza: l'integrazione dello spirito di marca del fornitore dell'autotelaio, la standardizzazione delle componenti, l'analisi delle forme in rapporto ai procedimenti costruttivi per ottenerle. L'abitacolo della Sport è in perfetto stile Zagato per sportività, ma anche in esemplare stile Lancia per i sedili e i fianchetti delle porte rivestiti dell'inconfondibile panno di qualità (o in pelle, con supplemento di 32.000 lire) e rifiniti con la



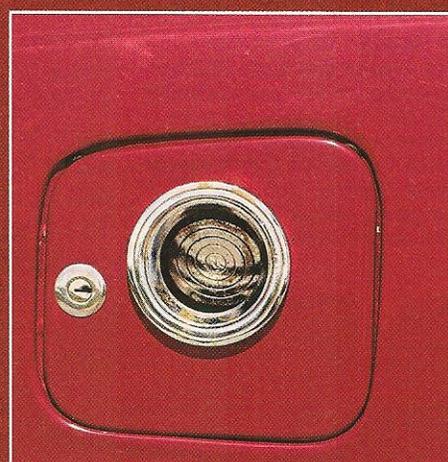
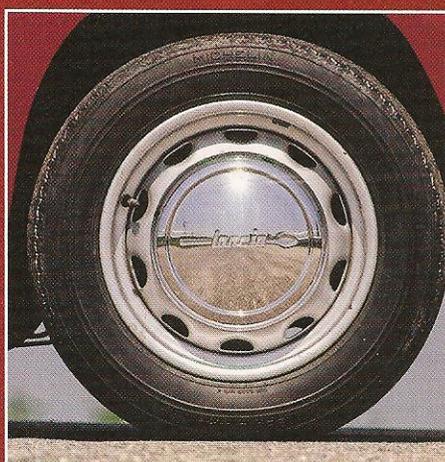
L'Appia GTZ deriva dalle prime Sport carrozzate da Zagato su misura per i clienti sportivi

APPIA



MANIGLIE A SCOMPARSA

Una serie di dettagli significativi della carrozzeria dell'Appia GTZ. Qui sopra, una delle maniglie per l'apertura delle porte: premendo il pulsante la maniglia vera e propria fuoriesce dalla sua sede e può essere tirata verso l'esterno. A sinistra, il gruppo ottico posteriore dell'Appia berlina è stato semplicemente applicato da Zagato sull'estremità delle "pinnette" che completano la coda della vettura. Qui sotto, a destra, l'insolito bocchettone per il rifornimento del carburante inserito in uno sportellino metallico dotato di serratura di chiusura.



Appia GTZ



Le maniglie con apertura a pulsante erano caratteristiche delle vetture da corsa dell'epoca

IMPRESA DI PULIZIA

Altri aspetti dell'Appia GTZ: benché già priva delle caratteristiche "gobbe" che avevano contrassegnato la precedente produzione della Carrozzeria Zagato, questa serie conserva l'impianto stilistico di base delle prime Appia Sport firmate dal carrozziere milanese.

cura del dettaglio tipica della Casa torinese. Si tratta di un bel progresso rispetto ai rivestimenti di finta pelle delle GT/GTZ o ai fianchetti delle porte, belli, ma inconfondibilmente Zagato e per niente Lancia, delle serie precedenti. Anche la finitura del cruscotto in nero raggrinzante della Sport è in perfetto stile Zagato per la semplicità e per l'efficienza antiriflesso, ma è anche in perfetto stile Lancia per la qualità della verniciatura, per l'effetto raggiunto e per il richiamo all'identico trattamento delle testate dei classici motori a

Lancia a V stretto.

Nelle porte le nuove maniglie a pulsante, al posto delle precedenti a incasso, rispondono certo a criteri di praticità e di minor costo, ma conferiscono alla fiancata l'aspetto più maturo di un'auto usabile tutti i giorni, non solo per correre. La calandra nella Sport è una rigorosa miniatura di quelle tipicamente Lancia delle Flaminia, mentre nelle GTE e nelle GTZ era una libera interpretazione di Zagato sullo stesso tema.

Per ultimo osserviamo l'inserimento dei fanali





DAL CAMELLO AL BASSOTTO

Non è agevole tracciare il percorso evolutivo delle Appia Zagato, perché come quasi tutte le auto costruite in piccolissime serie non hanno seguito uno sviluppo lineare. Questa scheda riporta comunque le principali tappe dell'evoluzione, con l'avvertenza che, specialmente nei primi anni, il sopraggiungere di un nuovo allestimento non sempre ha segnato la fine del precedente.

Salone di Torino 1956 – Debutta la cosiddetta Appia Cammello con la calandra a scudo Lancia stilizzata e con le classiche doppie gobbe Zagato sul tetto, sul cofano motore, sul bagagliaio.

Mille Miglia 1957 – Giorgio Lurani prende il via con una Cammello aggiornata (telaio #812.*1005*) che conserva la calandra a scudo e le gobbe sul tetto, ma perde quelle sui cofani. Enrico Anselmi (numero di gara 024) corre invece con un'Appia siglata GTS Zagato, con il muso più basso, le doppie gobbe sul tetto e la coda ridisegnata nella zona del lunotto e dei parafranghi posteriori, i quali però non presentano le "pinnette". Queste ultime invece compaiono sull'Appia GT di Luciano Mantovani (numero di gara 012, telaio #812.1026), che mostra pure il tetto senza gobbe e profili lucidi sulle fiancate.

Primi mesi del 1958 – Non si hanno tracce di altre Cammello. La produzione prosegue sull'impianto stilistico delle Appia di Anselmi e Mantovani, con la presenza variabile di gobbe, "pinnette" e fari ricoperti da calotte di plastica.

Estate 1958 – A Monza si fa notare un'Appia Zagato speciale più bassa e allungata, con un particolarissimo deflettore aerodinamico sulla calandra. Il nuovo disegno della carrozzeria, che prefigura quello della GTE, è utilizzato pure per altri esemplari speciali da corsa.

Salone di Torino 1958 – Debutta ufficialmente l'Appia GTE con fari arretrati e carenati e con una linea più bassa e

allungata. Il modello entra nei listini ufficiali della Lancia al prezzo di 1.800.000 lire. La Casa offre un motore da 60 Cv, oltre quello da 53 Cv, senza però che ciò dia luogo a una variante ufficiale del modello.

Gennaio 1959 – Iniziano le consegne della GTE. Gli appassionati le appiccicano il nomignolo di Bassotto, prendendo spunto dal dépliant pubblicitario che la raffigura accanto a un cane bassotto con la pettorina a scacchi.

Primavera 1959 – Con l'Appia III Serie debuttano gli autoteleai aggiornati con i cerchi di 14 pollici al posto di quelli da 15 della II Serie. Inizialmente gli autoteleai dell'una e dell'altra serie si mescolano, aumentando la confusione.

Autunno 1959 – Sulle GTE destinate ad alcuni mercati, fra i quali quello italiano, i fari avanzano e perdono le carenature di plexiglas in ottemperanza alle nuove norme sulla circolazione.

Febbraio 1960 – Alcune GTE, come la #812.01 *3275* esportata in Norvegia, hanno di nuovo le doppie gobbe sul tetto.

Marzo 1961 – Al prezzo di 1.840.000 lire, iniziano le consegne delle Sport a passo corto che hanno la solita linea, ma pesano 20 kg meno delle GTE. Queste ultime rimangono in listino al nuovo prezzo di 1.751.000 lire. Nonostante la produzione sia la più standardizzata da quando il modello è entrato nella gamma ufficiale della Lancia, si notano alcune differenze fra esemplare ed esemplare, soprattutto riguardo ai lampeggiatori laterali che volte sono quelli rettangolari dell'Appia III Serie, altre quelli di produzione tedesca montati su alcuni modelli Volkswagen e Porsche.

11 aprile 1962 – Con la #812.03 *5245* termina la produzione della GTE.

31 gennaio 1963 – Con la #812.05 *1200* termina anche la produzione dell'Appia Sport.



nel corpo vettura: quelli anteriori avanzati della Sport compongono, insieme con la calandra, un perfetto frontale Lancia, mentre quelli posteriori incassati risolvono definitivamente una collocazione che non era stata del tutto felice nelle versioni precedenti, troppo prominente nelle GT/GTZ e troppo indecisa nella semi-incassatura con tegolino delle GTE.

La presentazione dell'Appia Sport avvenne nel marzo 1961 e contemporaneamente partì la produzione in serie, che tuttavia non segnò la fine della GTE, la quale invece adottò le modifiche della Sport (maniglie, fanali, allestimenti) e l'affiancò nel listino della Lancia fino all'aprile del 1962. L'inserimento nella gamma Lancia della GTE, avvenuto nel 1959, aveva rappresentato il primo riconoscimento ufficiale della Carrozzeria

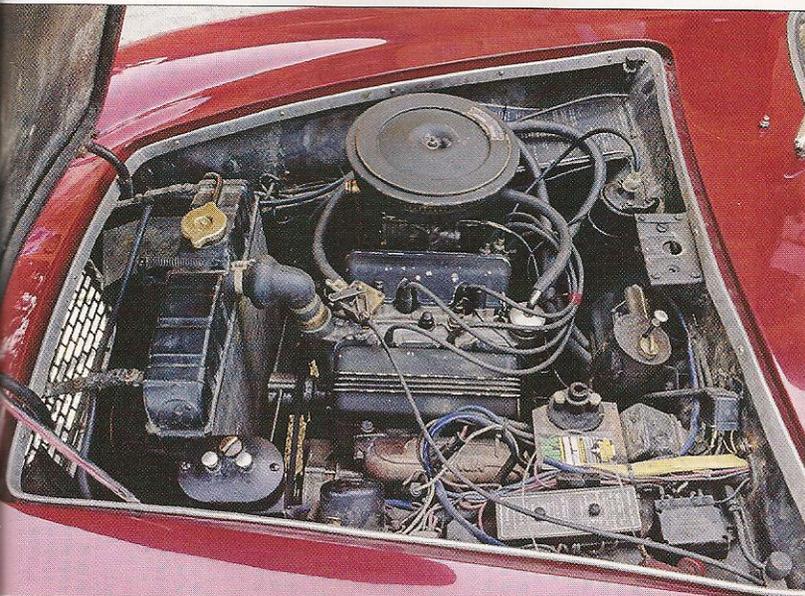


Evoluzione stilistica dell'Appia Zagato. 1) Il primo esemplare (1956) al Concorso d'eleganza di Cortina d'Ampezzo. 2) Una delle prime 30 Appia Zagato prodotte in piccola serie. Le pinnette sulla coda diventeranno via via più piccole fino a scomparire sugli ultimi esemplari. 3) La GT, che affiancò prima e poi sostituì la GTZ. 4) La GTE, prima Zagato nel listino ufficiale Lancia. 5) Ultimo atto, la Sport: telaio a passo corto, prodotta in 200 esemplari.





L'abitacolo della GTZ inserisce elementi dell'Appia di serie in un allestimento essenziale



ANCHE SU MISURA

La Lancia Appia GTE viene presentata ufficialmente, come modello della gamma Lancia, al Salone di Torino dell'autunno del 1958: il prezzo di listino viene fissato in 1.800.000 lire. Le consegne dei primi esemplari ai clienti, in realtà, inizieranno però solo all'inizio del 1959. Per quanto prodotte in piccola serie, alcune GTE sono state comunque "sfornate" in allestimento personalizzato.



Zagato da parte di una Casa automobilistica.

All'ufficializzazione della collaborazione da parte della Lancia sarebbe seguito un analogo riconoscimento da parte dell'Alfa Romeo, per conto della quale Zagato avrebbe realizzato la Giulietta SZ, la Giulia TZ, la GT Junior Z e altri successi: è quindi evidente l'importanza strategica dell'Appia nella storia del Carrozziere.

Prima d'allora Zagato era sempre stato un indipendente: in pratica, acquistava (o faceva acquistare dai propri clienti) gli autotelai e vendeva direttamente l'auto finita attraverso una rete commerciale costituita più che altro da



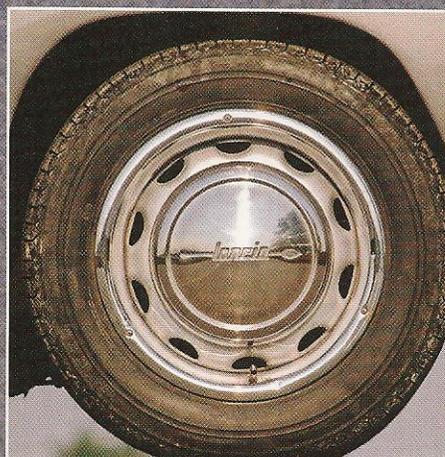
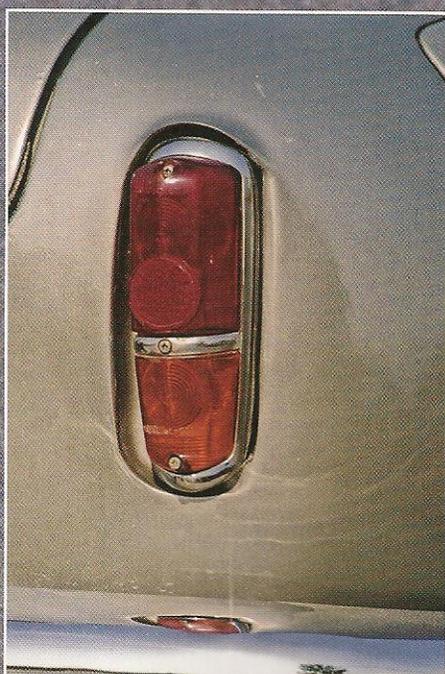
La GTE è la prima Appia di Zagato che entra ufficialmente a far parte dei listini della Lancia





LA CHIAMAVANO "BASSOTTO"

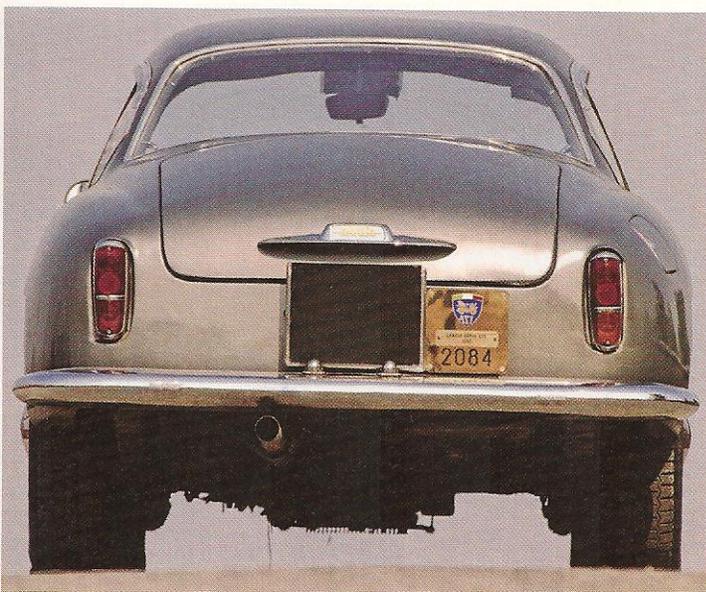
In queste pagine, alcuni dettagli significativi dell'Appia GTE: per la sua nuova carrozzeria, più bassa e allungata rispetto alla precedente, ma soprattutto per essere stata presentata sui dépliant della Casa torinese accanto a un cane bassotto vestito con una pettorina a scacchi, questa versione è stata ben presto ribattezzata dagli appassionati dell'epoca "Bassotto", un appellativo che la accompagna ancora oggi. Si noti, nella foto qui sotto a sinistra, la soluzione "a incasso parziale" escogitata per inserire i gruppi ottici posteriori dell'Appia berlina nella coda della vettura.



GRUPPI OTTICI PRE 1959

Il Codice della strada italiano venne profondamente riformato nel 1959: nella sua nuova stesura decretò il divieto di ricoprire con carenature in vetro o plastica i gruppi ottici anteriori. Sulle GTE dal 1959 i fari anteriori persero così le caratteristiche calotte trasparenti dall'aria molto racing e vennero ricollocati in posizione più avanzata.





La GTE nasceva con motore da 53 Cv, ma poteva essere fornita anche in versione 60 Cv

amici e da gentleman-driver convinti della bontà delle sue realizzazioni.

ZAGATO CAMBIA RUOLO: DA CLIENTE A FORNITORE

In questo modo Zagato aveva acquistato i primi autotelai Appia in base ai semplici accordi che allora regolavano i rapporti con tutti i carrozzieri: pagamenti alle date stabilite e l'impegno a non superare i limiti di peso e d'ingombro, giudicati critici dalla Casa.

Da quel momento i rapporti fra le parti s'invertono: Zagato da cliente divenne fornitore della



UNA PALESTRA PER GENTLEMAN DRIVER



Appia coupé in gara attraverso gli anni. Da sinistra e dall'alto: la "Cammello" di Pacchioni alla Coppa della Consuma 1957; la coupé Motto di "Baffo" alla Coppa Intereuropa 1957; la GTZ di Cotelli nella stessa gara; la GT Zagato di Tosi alla Varese-Campo dei Fiori 1958; la Sport di Ferlaino alla 4 Ore di Pescara 1961; la Sport di Braccini alla Coppa Intereuropa 1961; la GTE di Florio nella stessa gara; una "special" al Giro delle Calabrie 1958; l'unica rivale dell'Appia Sport nella sua categoria, la Fairthorpe con motore Triumph.



Le corse hanno dato credito e legittimazione alle Appia di Zagato. Lo dichiarò un po' indispettito il carrozziere Rocco Motto, specialista torinese dell'alluminio, messo in gara con Zagato per fornire 25 Appia da corsa a un gruppo di concessionari sportivi: "La sfida si svolse alla Mille Miglia del 1957. Persi la gara e la commessa, ma Zagato fece preparare i motori, io no." Scusanti a parte, la classifica è spietata. Zagato conquistò i primi tre posti di classe con Luciano Mantovani (GTS telaio #812.01 *1026*), Enrico Anselmi (GTS # di gara 024) e Giorgio Lurani (Cammello telaio #812.-*1005*). La migliore Appia di Motto (telaio #812.01*1024*) con Mario Enrico Coda arrivò solo sesta dietro la Zagato di Giovanni Studer e, vergogna, dietro la Fiat 1100 TVZ di Carlo Coppo.

Dopo la trionfale Mille Miglia le Appia di Zagato diventarono le reginette della classe GT 1150, dove non ebbero difficoltà a

contrastare le Fiat 1100 TVZ. Le cose si complicarono un po' nel 1961, quando il genovese d'origine greca Alec Mylonadis iniziò a importare le britanniche Fairthorpe, piccole spider con motori Triumph e carrozzerie di plastica, e cercò di dare notorietà al semiconosciuto marchio inglese con le corse. Il suo pilota di punta, Gabrio del Torre, si prese però una bella lezione da un giovane Cesare Florio, che vinse a man bassa gare e campionato italiano di classe.

Fragili altri piloti messi in luce in questi anni con le piccole Lancia ricordiamo i già affermati Giulio Cagianca e Lorenzo Bandini e i quasi esordienti Leo Cella, Piero Frescobaldi, Gianpiero Moretti, Corrado Ferlaino, Giorgio Pianta, Gianni Lado ("Mati-ch"), Herbert Demetz, Giovanni Kerschbaumer, Teodoro Zeccoli e Maurizio Zanetti. I piloti delle Appia Zagato non mancarono di brillare in diversi appuntamenti internazionali, come la Targa

Florio, la Coppa FIA a Monza e la 12 Ore di Sebring. La carriera agonistica del modello proseguì a lungo e con molta fortuna specialmente in Italia, grazie anche al fatto che a un certo momento rimase sola in campo nazionale nella classe GT 1150. A quel punto la cosa più difficile divenne mettere assieme il numero di partenti minimo per formare la classe, e avere diritto ai premi di gara e ai punti del campionato italiano.

Fra gli ultimi affezionati all'ieri del modello ricordiamo Alessandro Ferretti, "Oras", Riccardo Carafa, Luciano Massoni, Angelo Bonaccorsi e infine Silvano Stefani, Campione Italiano GT 1150 nel 1963, Giovanni Marini, Campione Italiano GT 1150 nel 1964, Enrico Romanini, Campione Italiano GT 1150 nel 1965 e Carlo Fabri, Campione Italiano della Montagna GT 1150 nel 1965, tutti sulle Appia Zagato preparate da Gino De Sanctis.

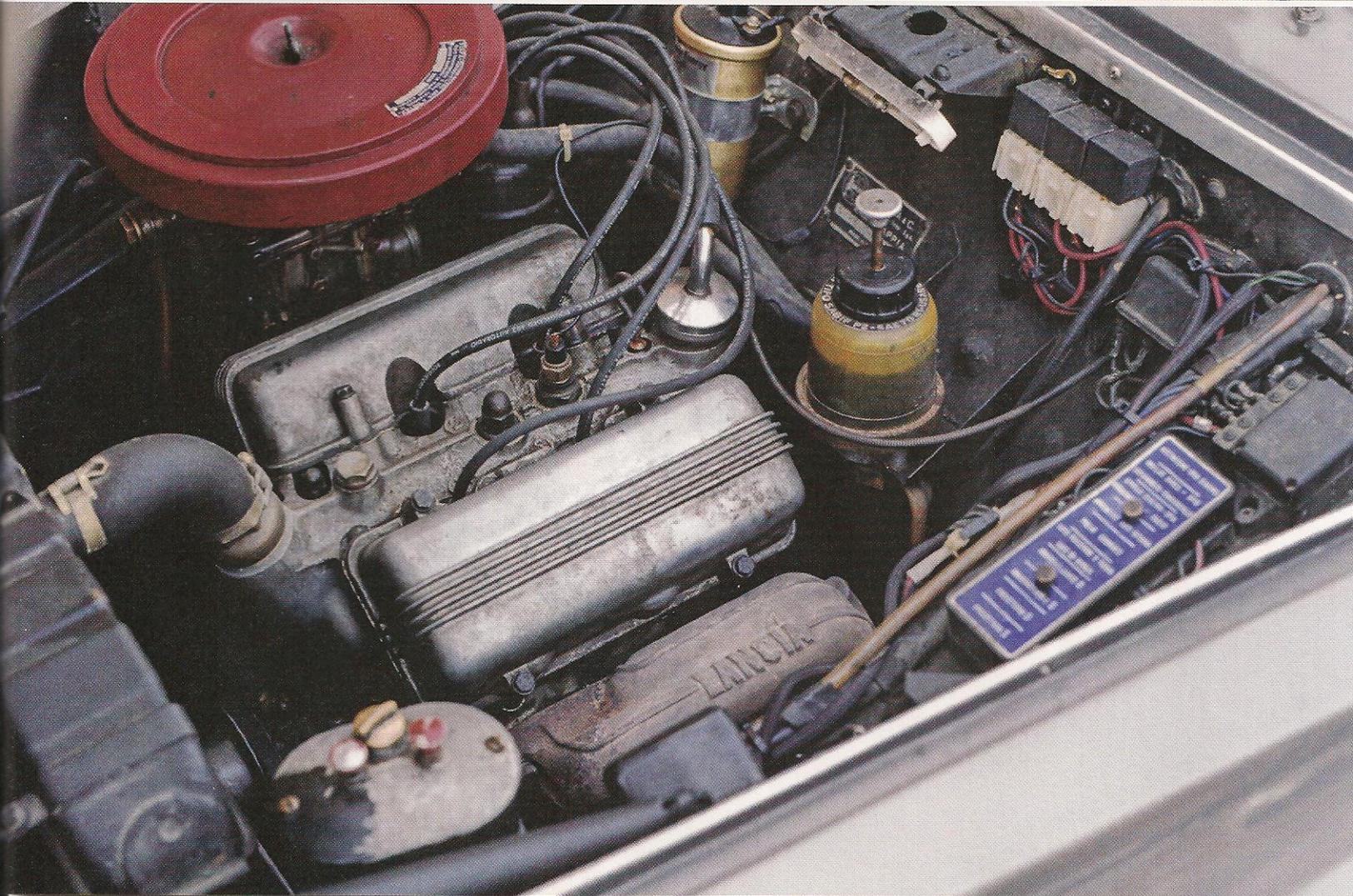
LUCE AGGIUNTA

In queste pagine, il motore e l'abitacolo della Appia GTE: la piccola lampada di lettura con braccio snodato visibile nella foto grande in alto è un'aggiunta del proprietario, che usa la vettura in gare di regolarità storica. Di serie, invece, il volante Nardi in legno.



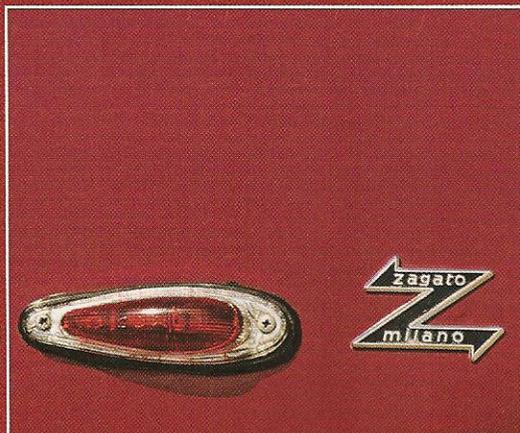
Lancia, con il vantaggio di ottenere gli autotelai in conto lavorazione e non pronta cassa, ma pure con l'impegno di essere il diretto responsabile del prodotto finito verso Casa. Con la GTE, Zagato si esercitò nella fabbricazione di qualità, mettendo in campo quell'abilità di finisseur che sarebbe divenuta fondamentale per i successivi traguardi industriali e commerciali dell'azienda.

Anche sotto questo aspetto la GTE, e ancora di più la Sport che rappresenta il punto finale dell'evoluzione della serie delle Appia coupé di Zagato, possono essere considerate come model-



PASSO CORTO

L'ultima delle Appia coupé "vestite" da Zagato è la Sport, prima opera dello stilista Ercole Spada che rielaborò il design della precedente GTE per "trasferirlo" sul nuovo pianale a passo più corto dell'Appia terza serie. La Sport venne inserita nei listini ufficiali della Lancia nel marzo del 1961 al prezzo di 1.840.000 lire; la GTE rimase però ancora per un anno in catalogo, a 1.751.000 lire.



li di svolta per il carrozziere milanese. Con un vantaggio in più: saper essere vetture ancora oggi davvero piacevoli.

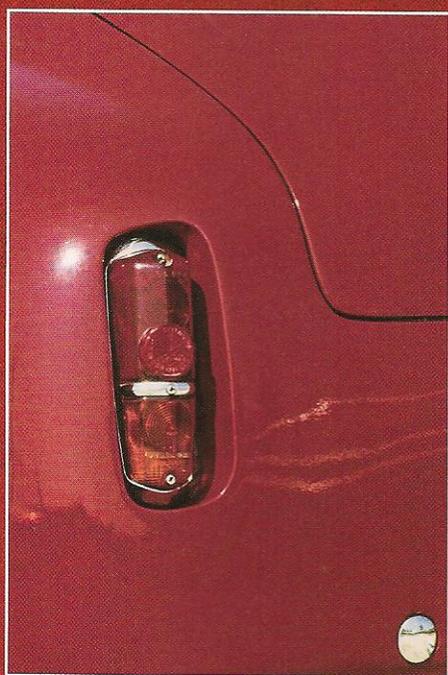
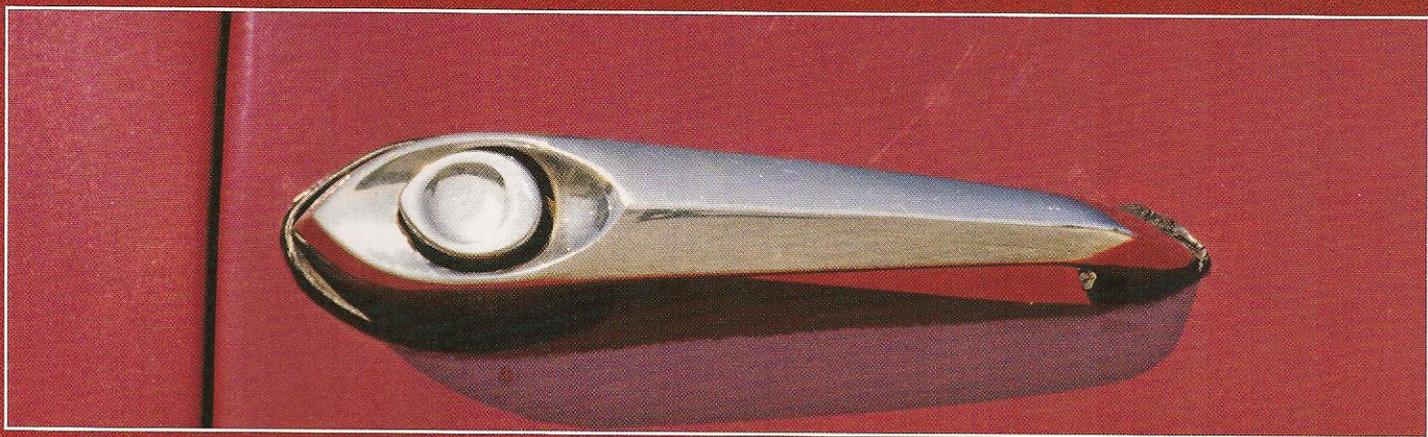
GTE: L'APPIA GRAN TURISMO DA ESPORTAZIONE, DI NOME E DI FATTO

Puntualmente, lo stile della piccola Lancia carrozzata da Zagato non mancò di far presa anche oltre Oceano. A partire dal gennaio 1959 Max Hoffman (il distributore statunitense di Mercedes e Porsche) iniziò a importare regolarmente anche piccoli lotti di Appia GTE negli Stati Uniti. Il primo comprese gli esemplari con i telai dal #2470 al #2474, fra i quali c'erano quelli che par-



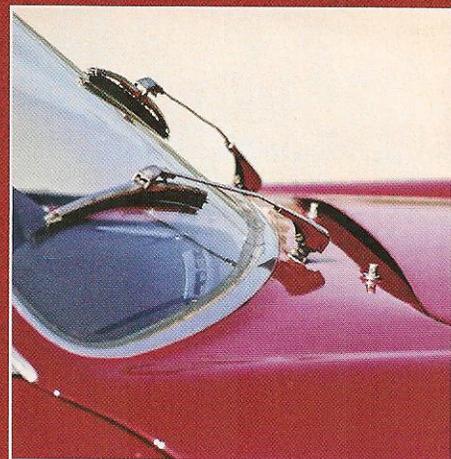
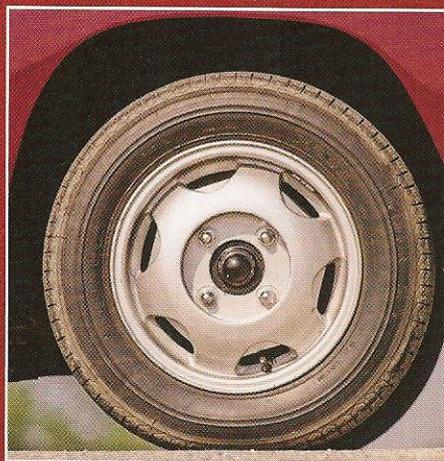
La Lancia Appia Sport pesa 820 chilogrammi: una ventina in meno della precedente GTE

Appia



TRA LUSO E SPORTIVITÀ

Nell'allestimento complessivo dell'Appia Sport elementi più consoni a una berlina di grande produzione (si vedano, qui sopra, le maniglie per l'apertura delle porte, di tipo convenzionale con impugnatura fissa) convivono con un aspetto generale e con alcuni dettagli decisamente più corsaioli, come la coda quasi tronca con i gruppi ottici dell'Appia Berlina incassati nella carrozzeria (foto qui sotto, a sinistra) o come i cerchi Amadori in lega leggera, che quasi tutti i clienti richiedevano e ottenevano come primo equipaggiamento in alternativa alle ruote standard in acciaio con coprimozzo.



Appia Sport





La Sport è il capitolo finale della saga delle Appia Zagato: è stata prodotta in 200 esemplari

teciparono alla 12 Ore di Sebring con Harry Blanchard-Skipp Callahan, trentacinquesimi assoluti, Peter Baumberger-Walter Rohlf, quarantesimi assoluti e Newton Davis-Charles L. Abry ritirati a poche ore dalla fine. Max Hoffman ritirò un secondo lotto di auto (telai dal #2530 al 2534, dal #2539 al #2541 e il #2554) nell'aprile 1959 e ne consegnò la maggior parte a piloti come Dick Gent, specialista delle piccole cilindrate nelle gare S.C.C.A. (Sport Car Club of America). Nell'ottobre 1959 Hoffman importò la #2889, la #2890, la #2891, la #2946 e la #2963. In dicembre chiuse l'anno con gli esemplari



MA QUANTE NE HANNO FATTE?

Tranne che per le ultime 200 Appia Sport allestite sugli autotelai dal #1001 al #1200 a passo corto tipo 812.05, non è possibile risalire al numero esatto delle Appia costruite da Zagato. Infatti, lo stilista iniziò a registrare le carrozzerie prodotte solo attorno al 1960. La Lancia, dal canto suo, registrò gli autotelai destinati ai carrozzieri senza troppo preoccuparsi del vero utilizzatore finale. Una fornitura destinata inizialmente a uno specialista poteva anche essere dirottata a un altro carrozziere, senza contare che gli scambi potevano avvenire anche fra i carrozzieri stessi. Così può accadere che i registri della Casa indichino come appartenente a un'Appia Convertibile (carrozzeria da Vignale) il numero di telaio riscontrato su un'Appia GTE (carrozzeria da Zagato).

Confrontando i registri della Casa, i dati delle Appia censite e ogni altra traccia utilizzabile dallo storico, sono state conteggiate con una certa approssimazione 167 Appia GTE della prima serie (53 Cv) e 134 della seconda (60 Cv). Il totale di tutti i modelli ammonterebbe a 720 esemplari, quindi le GT, GTZ, le versioni speciali e i prototipi tutti insieme dovrebbero assommare a 218.

Per maggiore conoscenza, riportiamo qui sotto l'elenco degli autotelai Appia forniti ai carrozzieri (Allemano, Boano, Motto, Pininfarina, Vignale e Zagato) con i relativi

numeri di serie, avvertendo che 5 telai del primo lotto di 14 (812.00) furono aggiornati come 812.01 con leva del cambio a cloche e che diversi telai tipo 812.02, 812.03 e 812.04 potrebbero essere stati punzonati 812.01 in seguito all'unificazione delle sigle d'omologazione sopravvenuta con l'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada del 1959.

Autotelai II serie tipo 812.00:

1001, 1002, 1004, 1007, 1009, 1011, 1012, 1013.

Autotelai II serie aggiornati a tipo 812.01:

1003, 1005, 1006, 1008 e dal 1014 al 2756.

Autotelai III serie tipo 812.01 e 812.02:

dal 2757 al 4917.

Autotelai III serie tipo 812.03:

dal 4918 al 4925 e dal 4928 e il 4933.

Autotelai III serie tipo 812.04 (*):

dal 4926 al 4927 e dal 4934 al 5662.

Autotelai III serie tipo 812.05 (passo corto):

dal 1001 al 1200.

(*): gli autotelai tipo 812.04 sono stati rinforzati per Vignale in previsione dell'impiego sulle Appia Lusso a quattro posti, ma non è escluso che siano stati impiegati anche da altri.

dal #2990 al #2993 e dal #3106 al #3110. Il totale delle esportazioni negli Stati Uniti nel solo 1959 fu quindi di una trentina d'esemplari: una bella dimostrazione della validità della sigla GTE, nella quale E significava, appunto, Esportazione.

Nel 1960 il totale delle Appia Zagato importate da Hoffman risultò po' inferiore perché alcuni



IN PISTA IN ABITO GRIGIO

Gli interni della Sport rappresentano una perfetta sintesi tra il lusso tipico delle Lancia di allora e lo stile essenziale delle sportive di Zagato: i sedili avvolgenti sono rivestiti in morbido panno grigio Lancia e la plancia è dipinta in colore nero raggrinzante antiriflesso.

La produzione della Sport è terminata il 31 gennaio del 1963 con il telaio 812.05 *1200*



I COLORI DI SERIE

Le tinte di serie delle Appia Zagato vendute attraverso l'organizzazione Lancia erano le seguenti (tra parentesi, il codice di riferimento colore): bianco Saratoga (14.435), grigio Cascine nuovo (12.092), grigio Epsom (12.439), grigio Arlington (13.471), grigio Montebello (16.003), azzurro La Plata (13.457), blu Lancia (12.069) e rosso Arcoveggio (10.593).

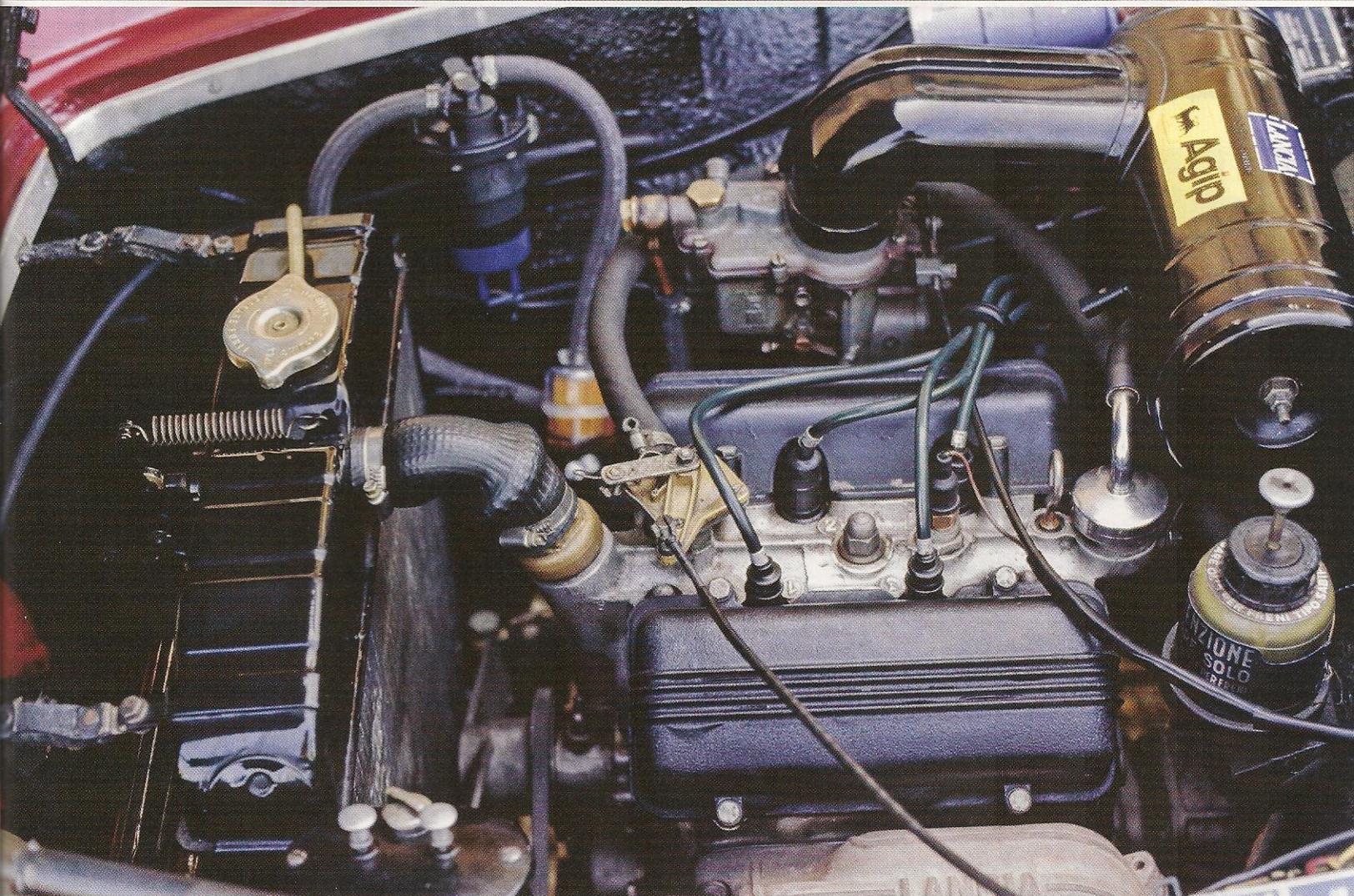
Ma, secondo la tradizione del carrozziere, il cliente poteva

scegliere anche tinte diverse, come il verde metallizzato della #812.03 *5024*, consegnata nel luglio 1961.

Facendo una classifica fra i colori più diffusi all'epoca, non emerge che il rosso fosse il preferito dai piloti o che il blu Lancia fosse il preferito dalla clientela tradizionale: in fondo, il rosso Arcoveggio era quasi un amaranto, quindi un colore non troppo chiassoso che risultava gradito anche alle persone serie, mentre

d'altra parte il blu Lancia non era male anche come colore da corsa perché rimpiccioliva visivamente la vettura dandole un look più compatto e sportivo.

Molti, sia fra i corridori sia fra i piloti, scelsero poi il grigio metallizzato, che esaltava le forme tondeggianti. Pochissimi scelsero il bianco, ma anche fra gli irriducibili di questa tinta i piloti non mancarono.

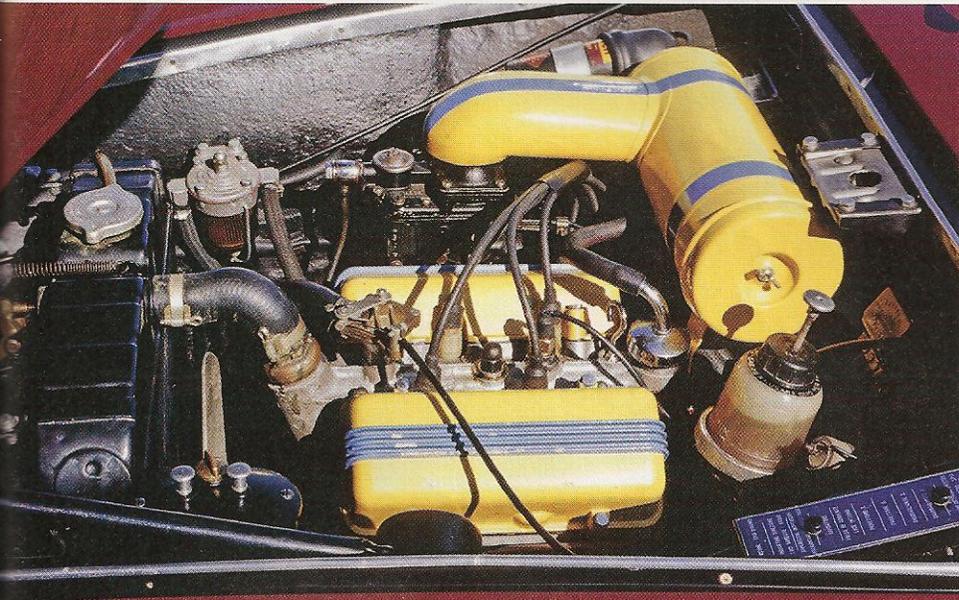
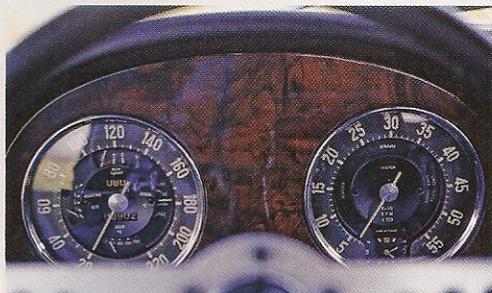


Ma c'è anche chi si è fatto l'Appia Sport "customizzata"



VOLANTE EX MINI COOPER

In queste immagini, un'Appia Sport personalizzata che un appassionato lombardo ha allestito tra la fine degli anni 60 e i primi anni 70, quando ancora questo modello non era considerato una vettura da collezione. Nell'interno spiccano la plancia e il pannello portastrumenti rivestiti in radica; la strumentazione originale è poi stata sostituita con quella, di maggiore impatto visivo, della Flaminia. Il motore è stato ridipinto in giallo-blu come i propulsori delle prime Fulvia HF e i cerchi in acciaio, privati delle calotte coprimozzo, sono stati ridipinti in nero semioptico.



APPIA ZAGATO DA LEGGERE

La Lancia Appia è protagonista di un paio di libri, ma entrambi toccano solo marginalmente le versioni di Zagato. I titoli sono: Lancia Ardea e Appia (Sergio Puttini, 224 pagine, 160 foto) che costa 22 euro e Lancia Aurelia, Flaminia and Appia (T. Adler, 82 pagine in inglese, 200 foto b/n) in vendita a 19,62 euro.

Alte notizie sul modello si trovano nei libri dedicati al marchio Lancia. Fra questi La Lancia (W. O. Weemink, 504 pagine in italiano, 900 foto b/n) che costa 103 euro. Tracce della storia del modello si trovano pure in alcuni libri dedicati alla carrozzeria Zagato. Come Zagato 1919-2000 (Michele Marchianò e Johanne Marshall, 182 pagine in italiano/inglese, 481 foto) in vendita a 77 euro.

I titoli citati sono disponibili presso la Libreria dell'automobile, C.so Venezia 43, Milano, tel. 02-76.00.66.24, e presso la Libreria Gilena, V.le Venezia 74, Brescia, tel. 030-377.67.86.

statunitensi si recarono a Torino per ritirare direttamente le loro Appia Zagato, che poi esportarono con targhe EE. Fra loro vanno ricordati James Badger, che acquistò la #4177, Cesare De Feo (#4411) e Jeff Burk (#4887).

L'acquisto diretto presso la Casa era una pratica comune per i residenti nei Paesi privi di un importatore ufficiale o di una filiale della Casa stessa, ma la rete di vendita della Lancia all'estero era piuttosto buona. Fra i più attivi rivenditori stranieri di Appia Zagato

ricordiamo i libanesi Fratelli Frassati, il francese Roblou, la Messicana Motoritalia, la tedesca Auto Beker, le portoghesi Guerin Sarl. e Societat Unversus, la venezuelana L.A.M.C.A., il greco P. Ch. Damascos, il belga Remy Mannes, l'austriaco Wolfgang Denzel e la società olandese Lancia Import.

APPUNTAMENTO AL CLUB

Per i proprietari e gli appassionati delle Lancia Appia il club dedicato a tutte le versioni di questo modello è il Registro Appia, via Puccini 4, Bovolenta (PD), tel. 049-53.86.823 oppure 333-32.89.319. Lo statuto dell'associazione persegue la ricerca storica, l'assistenza ai soci e l'informazione per un corretto restauro. Il Registro Appia, l'unico al mondo per questo modello, intrattiene rapporti con i Lancia Club di vari Paesi.

L'Appia Zagato ha inoltre accesso a tutti i club di marca e ai club Zagato. Fra i primi ricordiamo il Registro Storico Lancia, Strada della Manta 2, Torino, tel. 011-68.32.100, e il più antico club Lancia del mondo, l'inglese Lancia Motor Club fondato nel 1947, il cui recapito postale è PO Box 51, Wrexham LL11 5ZE, United Kingdom.

Infine il club dedicato alle auto carrozzate dalla Zagato è Zagato car Club, Corso Milano 54, Padova tel. e fax 049-87.57.004.

APPIA SPORT - LA SCHEDA TECNICA

Lancia Appia Sport (modello 812.05 - chassis da # 1001 al #1200)

Motore

Tipo: 814.00, anteriore longitudinale

Numero cilindri: 4 a V di 10° e 14°

Raffreddamento: acqua a circolazione forzata (6 litri)

Alesaggio x corsa: 68 x 75 mm

Cilindrata totale: 1.090 cc

Rapporto di compressione: 8,8:1

Potenza: 60 Cv a 4.900 giri/min.

Coppia massima: 8,7 kg/m a 4.400 giri/min

Distribuzione: valvole in testa, albero a camme centrale

Comando: aste e bilancieri

Alimentazione: 1 carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD

Diametro corpo: 22 mm

Getto principale: 1.15 mm

Getto del minimo: 0,5 mm

Getto di compensazione: 2,30 mm

Pompa Ac: meccanica

Lubrificazione: a carter umido (3,8 litri, 1/2 litro filtro)

Fase asp.: apre 15° prima del pms, chiude 52° dopo pmi (con valvole a 0,4 mm) sc.: apre 52° prima del pmi, chiude 15° dopo pms (con valvole a 0,4 mm)

Gioco valvole: aspirazione 0.15 mm, scarico 0.20 mm

Impianto elettrico: 12 V

Batteria: 12 V - 40 Ah

Spiinterogeno tipo: Marelli S 69 L

Gioco puntine platinato: 0.3 mm-0.4 mm

Ordine di accensione: 1-3-4-2

Anticipo: 8° prima del Pms

Anticipo automatico (meccanico): 24° iniziando da 1250 giri al minuto

Candele tipo: Champion N 8 B o NAB (distanza elettrodi 0.5 mm-0.6 mm)

Trasmissione

Trazione: posteriore

Frizione: monodisco a secco comando meccanico (gioco comando 15 mm)

Cambio: 4 velocità + Rm (II - III - IV sincronizzate)

Rapporti al cambio:

I marcia: 4,098:1

II marcia: 2,382:1

III marcia: 1,526:1 - IV = 1:1-

Retromarcia = 5,854:1

Rapporto al ponte: 11/45 (coppia conica ipoide, capacità coppa 1,65 litri)

Ruote: 4 1/2 J 14

Pneumatici: 155 x 14 radiali

Autotelaio

Scocca: portante

Sospensioni anteriori: indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, lubrificati automaticamente

Sospensioni posteriori: assale rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici

Freni: a tamburo, freno a mano sulle ruote posteriori

Sterzo: vite e settore

Passo: 2.350 mm

Carreggiata ant.: 1.190 mm

Carreggiata post.: 1.182 mm

Dimensioni e peso

Lunghezza: 3.990 mm

Larghezza: 1.420 mm

Altezza: 1.230 mm

Peso: 820 kg

Capacità serbatoio carburante: 38 litri

Prestazioni

Velocità massima: 160 km/h

Consumo: 7,1 litri per 100 km

Manutenzione

Ogni 3.000 km:

cambio olio motore, ingrassaggio pompa acqua, controllo olio trasmissione, verifica gioco valvole, pulizia filtro aria, controllo tensione cinghia ventola, rabbocco olio sospensioni ant., pulizia filtro benzina, candele.

Ogni 8.000 km:

cambio olio cambio e assale post, sostituzione filtro olio motore, ingrassaggio asse pedali, ingrassaggio dei mozzi anteriori.

