



L'Appia secondo Zagato

Lancia Appia Zagato

Il carrozziere milanese diede alla tranquilla berlina della Lancia una precisa identità sportiva. Prodotte tra il 1957 e il 1962, le Appia GTZ, GTE e Sport si dimostrarono validissime in salita, su strada e anche in pista

Alla fine del 1955 la Lancia produsse quattordici pianali Appia riservati ai carrozzieri, cinque dei quali, numerati ufficialmente 812.01, furono dotati di cambio a cloche e un motore da 53 CV. Su questi telai si cimentarono Vignale e Pinin Farina che ne trassero rispettivamente le versioni berlina lusso, cabriolet e coupé, mentre a Zagato fu specificatamente affidato il compito di dare all'Appia una interpretazione sportiva, viste le numerose richieste provenienti dai clienti Lancia. Il risultato fece la sua prima apparizione al Salone di Torino, nella primavera del 1956: si trattava ancora di un prototipo piuttosto singolare con tetto a doppia gobba che gli valse il soprannome di "cammello", gibbosità sui cofani anteriore e posteriore, colorazione bicolore azzurra e blu, calandra



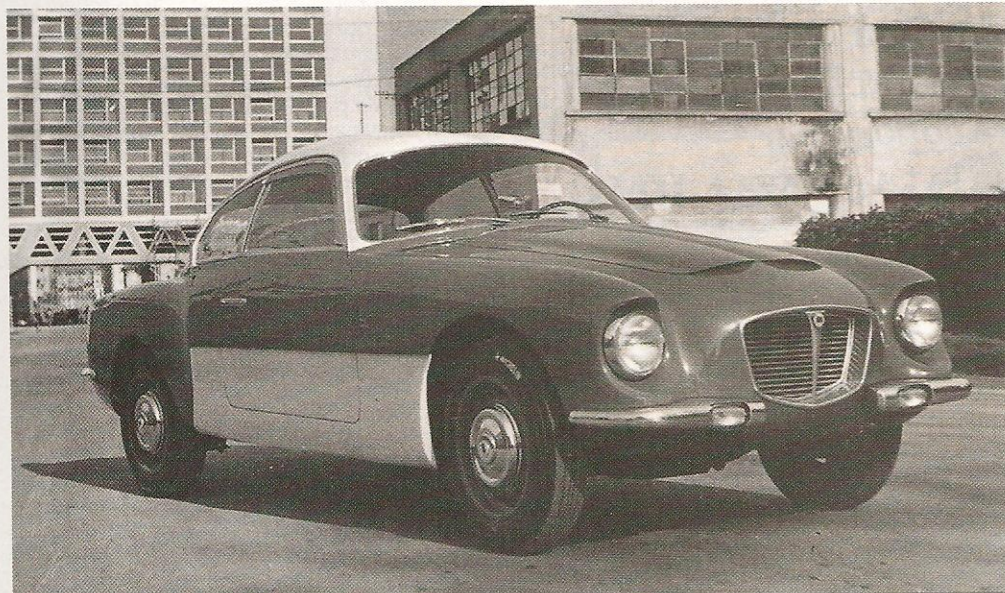
Le fotografie di questo servizio hanno come protagonista una Lancia Appia GTE del 1962 (telajo numero 5243).

L'Appia Zagato divenne subito "oggetto di desiderio" per i molti piloti privati legati alla Lancia

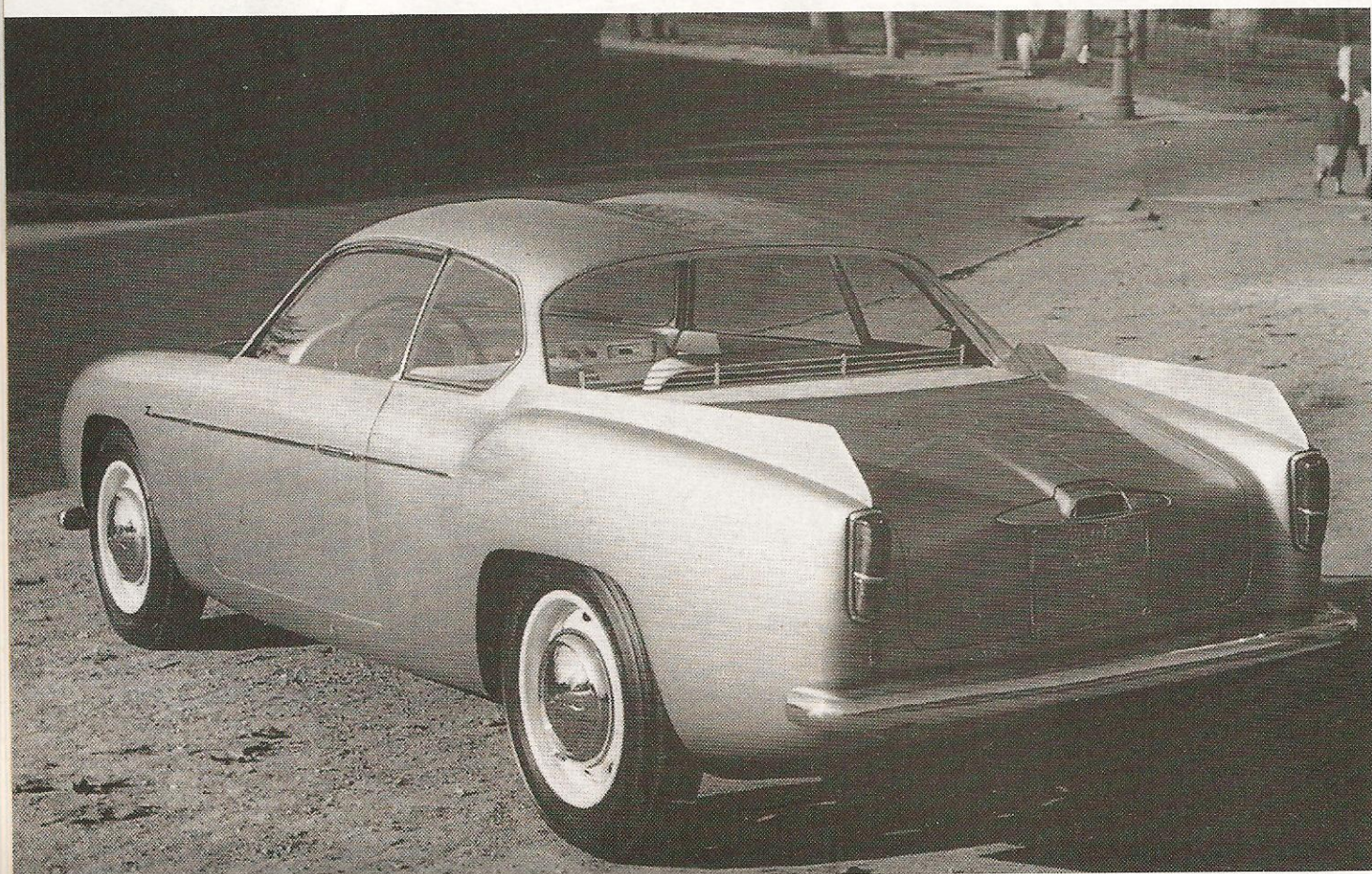
che richiamava quella della vecchia berlina D20: insomma niente a che vedere con l'austera Appia seconda serie da cui derivava nel telaio e nella meccanica. La vettura era comunque in piena sintonia con il gusto dell'epoca tanto che ben figurò al concorso di eleganza di Cortina di quell'anno.

Nei primi mesi del 1957 la Zagato allestì non più di una trentina di esemplari di serie che presentavano qualche cambiamento rispetto al prototipo: restavano le caratteristiche gobbe sul tetto,

sparivano quelle sui cofani e si aggiungevano due pinne aerodinamiche posteriori, i fanali anteriori diventavano carenati e i parafranghi assumevano una forma squadrata. Va subito detto che per questa versione, come per tutte quelle che seguiranno, i dettagli e gli allestimenti potevano variare ad ogni esemplare ed è pertanto piuttosto difficile seguirne la linea evolutiva. Comunque, dopo i primi trenta esemplari si passò alla produzione definitiva in circa 150 esemplari, disponibili nella versione GT con la stessa fanaleria



**Lancia
Appia
Zagato**





Qui sopra: la Lancia Appia Zagato GT di Luciano Mantovani al via della Mille Miglia del 1957 nella quale giungerà prima nella sua categoria alla media di 119,72 km/h.



Nella pagina a lato:

(in alto) il primo prototipo dell'Appia Zagato GT apparso al Salone di Torino del 1956. Come si nota la vettura è a due toni di colore e presenta le caratteristiche "gobbe" Zagato sul tetto. (in basso) la GT di serie manteneva la doppia gobba ma presentava le pinne aerodinamiche posteriori, oltre ai fanali anteriori carenati e i parafranghi squadrati. La linea è già quella quasi definitiva della GTZ che però vedrà eliminate le pinne, le carenature dei fari e le gobbe del padiglione.

anteriore della berlina e nella versione

GTZ con fari anteriori incassati e protetti da una carenatura in plexiglas e la linea più filante. Queste Appia dalla netta connotazione sportiva si basavano sul pianale in lamiera d'acciaio del coupé su cui era montata una scatolatura sempre in acciaio per sostenere la carrozzeria in alluminio.

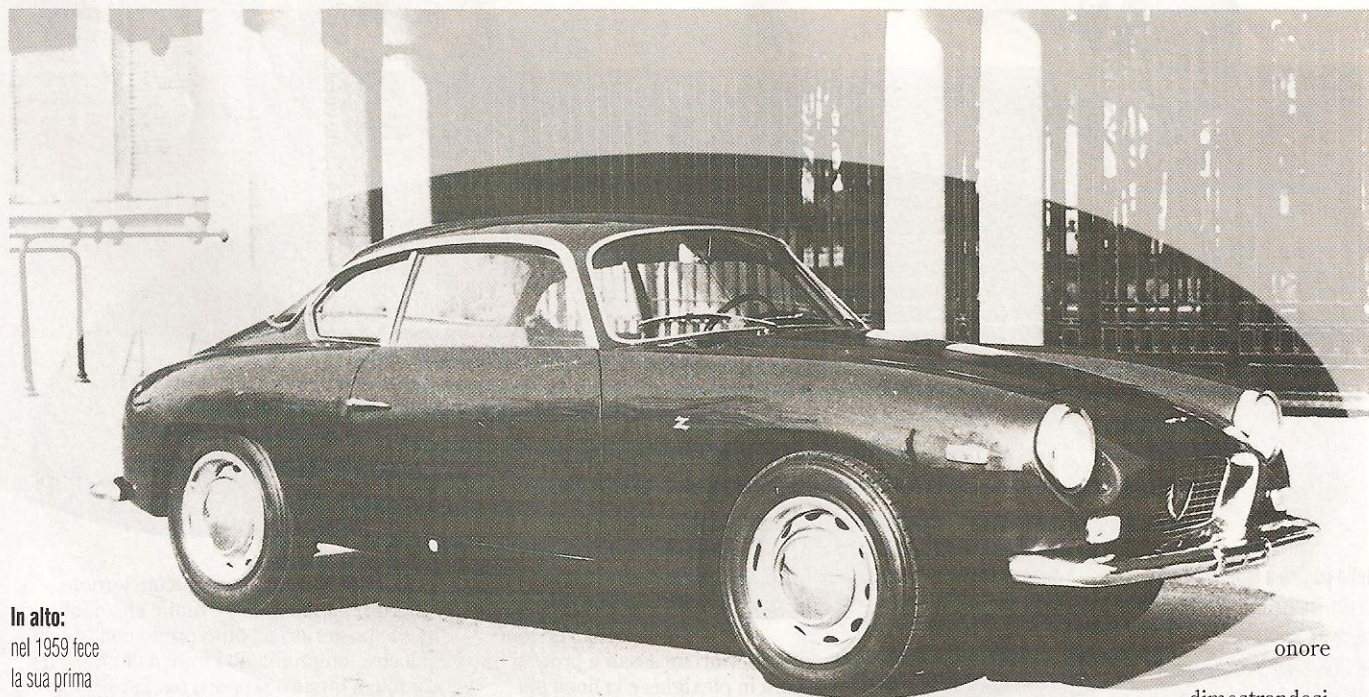
Il propulsore era naturalmente il 4 cilindri a V di 10° con doppio albero a camme nel basamento, blocco in ghisa e testa in lega leggera della berlina ma raggiungeva 53 CV (60 nella GTZ) grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 36 DCL3.

Inalterate invece le sospensioni a ruote anteriori indipendenti e molle elicoidali, quelle posteriori a ponte rigido con balestre longitudinali, i freni a tamburo e il cambio a quattro rapporti più la retromarcia (con comando a cloche a leva corta mentre nella berlina era sul volante).

Anche gli interni risentivano del carattere sportivo e risultavano piuttosto essenziali, con sedili tubolari reclinabili rivestiti in finta pelle mentre il volante era quello della berlina, in plastica nera con mezzaluna cromata per il clacson. Come optional sulla GTZ erano disponibili sedili avvolgenti sportivi e volante di legno a tre razze. L'Appia Zagato, posta in vendita a Lire



La GTE resta forse la più elegante delle Appia Zagato



In alto:

nel 1959 fece la sua prima apparizione l'Appia GTE (Gran Turismo Esportazione), che richiamava con evidenza la linea della Flaminia Sport.

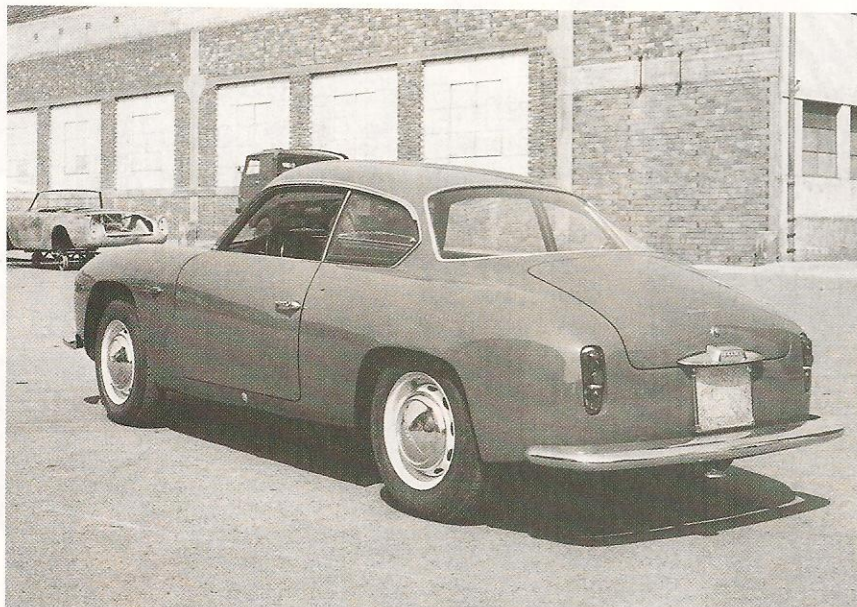
Qui sopra:

nel 1961 fu la volta della Sport a passo ridotto. Questa versione montava un motore da 60 CV e risultò estremamente competitiva sia in salita che in pista. Da quell'anno anche la GTE venne prodotta senza i cupolini di plexiglas che vennero montati solo su richiesta.

1.925.000 diventò subito "oggetto di desiderio" per i moltissimi piloti privati legati alla Lancia che alla fine degli anni Cinquanta non potevano certo trovare nell'Appia berlina, pur se spremuta di ogni cavallo disponibile, una vettura di prestazioni adeguate. La piccola Appia GT si fece invece subito

onore

dimostrandosi, grazie anche ai quasi cento chili di peso in meno, velocissima nella classe fino a 1.150 cc dove regolava con una certa facilità le Fiat 1100: citiamo fra tante l'impresa compiuta alla Mille Miglia del 1957 nella quale Luciano Mantovani si classificò primo di classe davanti ad Enrico Anselmi e a Giorgio Lurani, tutti su Appia GT, alla media di 119,72 km/h. Nel 1959 Zagato presentò una nuova

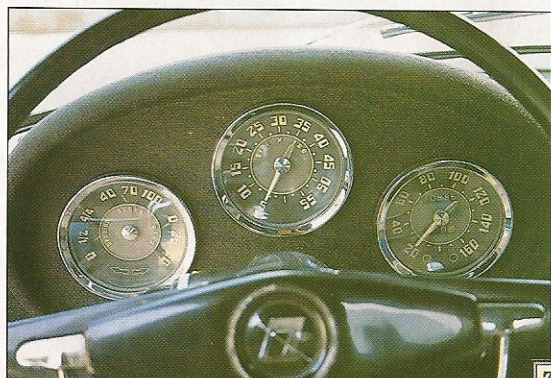


A sinistra: un'altra immagine dell'Appia Sport che risultava di venti centimetri più corta della GTE.

Qui sopra: il motore della GTE del nostro servizio.

Al centro: a sinistra il cruscotto e a destra il posto guida di una GTE in una foto d'archivio ufficiale.

Lancia Appia Zagato



versione, la GTE (Gran Turismo Esportazione) la cui carrozzeria dalla linea affusolata, senza più le gobbe sul tetto e dai caratteristici cupolini di plexiglas applicati ai fari anteriori, rivela con evidenza la sua parentela con la

Flaminia Sport. Dopo questa, che resta la versione più elegante e forse più riuscita delle Appia Zagato, nel

1961 fece la sua comparsa la Sport a passo ridotto (da 2.510 mm a 2.350 mm) con motore da 60 CV dotato di collettore di scarico a quattro vie e carburatore Weber 42 DC, lo stesso propulsore che sarebbe stato montato da questo momento anche sulla GTE. Gli esemplari di



A fianco: bagagliaio e dettaglio del vetro laterale posteriore.

Sotto: la GTE del nostro servizio è un'esemplare costruito nel 1962, l'ultimo anno di produzione delle Appia Zagato.

Complessivamente ne furono costruite poco più di settecento.

L'Appia Zagato resta una piccola sportiva dalle prestazioni ancora sorprendenti

Lancia Appia Zagato



quest'ultima versione perdevano d'ora in poi i cupolini di plexiglas e adottavano i pulsanti sulle maniglie delle portiere. Giova comunque ricordare ancora una volta che è piuttosto difficile codificare delle caratteristiche estetiche precise in quanto ciascun esemplare poteva montare dettagli o accessori di altre versioni, come ben testimoniano le non molte Appia Zagato superstiti sulle poco più di settecento prodotte complessivamente. Ciò spiega perché questa vettura è ancor oggi piuttosto considerata e ricercata dagli appassionati: possederla significa non solo conservare una vettura segnata dalla specialissima impronta della carrozzeria Zagato ma anche disporre di una sportiva di razza dalle prestazioni ancora sorprendenti. ■

Si ringrazia per la cortese collaborazione "Bepi" Botter di Treviso.

