

Lancia
«Appia»
GTZ-GTE-Sport

Un elegante gioco di squadra

La grinta sportiva delle Zagato e la tradizionale classe della Casa, le prestazioni offerte da una linea aerodinamica e la fluidità di una meccanica raffinata, l'agilità in pista e la docilità nel traffico: queste le doti comuni a tutta la serie, apprezzata dai gentleman driver di ieri e di oggi. Solo 1100 cm³, consumo modesto e poca manutenzione

di **Andrea Stassano**, foto di **Alfredo Albertini**



appia gtz

Lancia Appia

Appia sport

Il cielo sopra Vairano non promette nulla di buono, ma l'occasione è di quelle difficili da replicare: sulla nostra pista siamo riusciti, infatti, a riunire l'intera famiglia delle «Appia» sportive firmate Zagato. Sono rappresentate dalla «GTZ» 1957 di Uberto Pietra, collezionista milanese, dalla «GTE» 1961 di Giorgio Porta, brianzolo, e dalla «Sport» 1962 di Giuseppe Dosi, comasco. Della cosiddetta «Appia Cammello», la capostipite, famosa per le gobbe su tetto e cofani, parliamo in coda a questo servizio. Ma torniamo alle nostre tre «Appia»: esse denotano forme e studi aerodinamici

differenti, ma lo stesso spirito sportivo apprezzato da chi sceglieva il carrozziere milanese anche per distinguersi. Il cliente di queste «Appia» era ben diverso da chi, ad esempio, optava per la più «estrema» Alfa Romeo «Giulietta SZ»: il lancista utilizzava la sua «Appia» tutti i giorni e poi, magari, la domenica indossava la tuta e andava a correre. La più anziana delle tre, la «GTZ», sembra appartenere a una generazione precedente: meno compatta, mostra una parentela stretta con i prototipi: sui primi esemplari di questa serie apparivano anche due eleganti «pinnette» posteriori e le gobbe, ma ►

INGRESSO IN CURVA

Duello serrato sulla nostra pista di Vairano (PV) per tre «Appia» carrozzate Zagato: la «GTZ», in primo piano, la «Sport» e la «GTE».

Si sono dimostrate divertenti e facili da guidare anche in condizioni limite, nonostante una potenza non certo esorbitante.





appia gtz

LINEA RIPULITA
In curva l'«Appia» trova facilmente il suo appoggio e infonde sicurezza. Questa vettura è priva di gobbe sul tetto e delle «pinnette», presenti sui primi esemplari.

TEST A TEST

Lancia

«Appia» GTZ-GTE-Sport

► solo sul tetto. La meccanica della «GTZ» deriva da quella dell'«Appia» berlina seconda serie: motore a 4 cilindri a V «stretto» da 53 CV (una decina in più della berlina, grazie a una serie di modifiche, tra cui l'adozione di un carburatore doppio corpo), stesso passo di 2510 mm, sospensioni anteriori a ruote indipendenti e retrotreno ad assale rigido. Sul pianale, modificato e abbassato, veniva montata una scocca con scheletro in lamiera d'acciaio sciolata, rivestita da lamiera d'alluminio. In questo modo era meno attaccabile dalla corrosione, una caratteristica che rende oggi queste vetture ambite dai collezionisti. La «GTE», invece, è parecchio diversa: linea più «morbida» e abbassata, frontale con fari incassati, coda più arrotondata ma identica misura di passo: la potenza del motore raggiunge i 60 CV, per una velocità di circa 160 orari. Infine la «Sport», la più «cattiva» delle tre e, sicuramente, la più corsaiola con il suo passo accorciato a 2350 mm. Ma è ora di vederle correre queste «Appia»: la mano sinistra sulla chiave d'avviamento e via in pista, una ►

Parente stretta dei prototipi

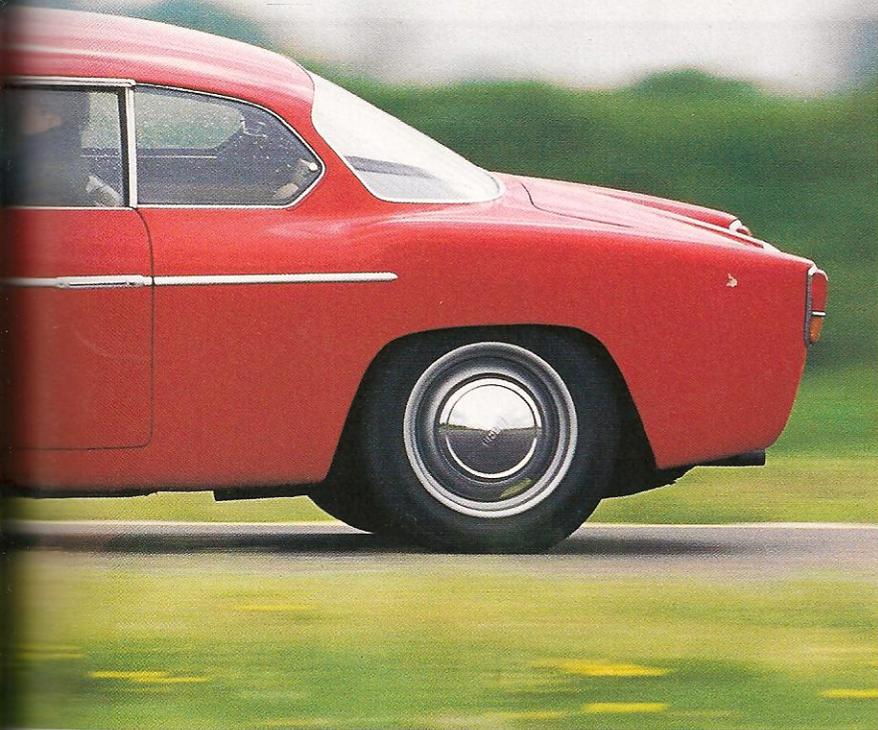


"L'ha restaurata Zagato"

«L'ho comprata nel 1981: era tutta da rimettere a posto, ma completa. La meccanica, invece, l'ho sistemata un po' per volta. La carrozzeria è stata rimessa a nudo e restaurata a fondo dalla stessa Zagato, che all'epoca era dotata di un reparto restauri. La mia è molto diversa di linea dalle successive "Appia" Zagato: è più simile alla



"Cammello", anche nel muso, se si eccettuano le gobbe. Successivamente le "Appia" sportive sono cambiate molto: sono state preferite linee più dolci e moderne, anche per offrire un'immagine di maggior signorilità, più consona alla Casa. Come ricambi, si trova ancora tutto: è il vantaggio delle vetture "derivate" che, praticamente, hanno gran parte della meccanica in comune con la berlina d'origine. Perché proprio l'"Appia GTZ"? Quando la scovai, leggendo un'inserzione, avevo già un'"Aurelia B20": mi piaceva perché era diversa dalle altre e, da buon lancista, mi attirava l'abbinata con Zagato. L'ho utilizzata tantissimo per le gare di regolarità: velocità mai perché spremere una "storica" per me è un sacrilegio. Pregi? La semplicità di guida e di manutenzione: la meccanica può durare anni senza quasi dover fare interventi. E poi, grazie al peso ridotto e al motore elastico, il consumo è davvero modesto. Questo esemplare è stato diversi anni a Torino: il secondo proprietario era Mario Regis, un pilota che con l'"Appia GTE" andava forte: questa, però, non l'ha mai usata per correre».



▷ RIVESTIMENTI DI PREGIO

La posizione di guida è molto raccolta. Il volante è uno Zagato, più recente. I pannelli porta e i sedili sono rivestiti di pelle Connolly.

▷ QUASI TUTTO OCCUPATO

Lo spartano vano posteriore può ospitare, oltre alla ruota di scorta «coricata» e al serbatoio del carburante, anche un po' di bagaglio.



TEST A TEST

Lancia

«Appia» GTZ-GTE-Sport

► dietro l'altra. Il proposito di non «tirare» troppo viene dimenticato in fretta: giro dopo giro il gruppetto si sgrana, con la «GTZ» e la «Sport» (che ha un motore leggermente preparato) incollate a fare l'andatura. Sulla pista di handling, si sa, è facile prenderci gusto. Sono tutte e tre divertenti, veloci nonostante la potenza non esuberante, con un cambio maneggevole e preciso. E con una piacevole elasticità di motore (caratteristica dovuta anche alla sua corsa lunga), che consente di uscire dalle curve sempre con facilità e che perdona eventuali errori di guida. La relativa leggerezza favorisce l'inserimento in curva e la frenata, nonostante l'impianto a quattro tamburi. Qualità che ne fanno, oggi, vetture ideali per raduni e prove di regolarità quanto, un tempo, le rendevano competitive nelle gare in salita e in pista. Diamo uno sguardo agli interni: sono sempre un po' diversi da serie a serie ma anche da esemplare a esemplare, dal momento che Zagato accettava un certo livello di personalizzazione da parte del cliente. Per esempio si possono trovare interni in skai, in velluto o in pelle o allestimenti più o meno sportivi a seconda dell'utilizzo cui la vettura era destinata. I sedili sono sempre bassi e profilati e, talvolta, non regolabili. Le «Appia» sportive mutuano dalla berlina un dispositivo molto utile nell'uso sportivo: gli ammortizzatori anteriori telescopici regolabili tramite un manettino: in pratica, ruotandolo in senso orario, le sospensioni possono essere irrigidite. Un accorgimento che doveva piacere soprattutto ai clienti votati alle corse che, per la preparazione del motore, si affidavano ai vari Dagrada, Facetti e ad altri, guadagnando un bel po' di cavalli. Ma come e quando nascono le «Appia» Zagato? Facciamo qualche passo indietro, al 1956: l'«Appia Coupé», elegante e con un frontale che ispirerà quello della «Flaminia», la stava già definendo Pinin Farina (poi arriverà anche la Vignale); la Lancia sente però la ►

FECE UN PATTO COL VENTO

Le carrozzerie sono in lamiera d'alluminio. Per ridurre la resistenza aerodinamica, vennero usati cristalli curvi, abbassabili, ma senza profilatura: Zagato li faceva realizzare in Belgio.

Diventa più filante e slanciata



Una gradita sorpresa

«Volevo un'auto storica e mi ero fissato sull'“A112 Abarth”. Mio padre, invece, è tornato a casa una sera con questa “Appia”: mi è andata bene. Io e mio padre l'avevamo vista un paio d'anni fa a un raduno: era nelle condizioni di oggi, fatta eccezione, all'interno, per i sedili anteriori, molto usurati, che sono stati rifatti. La carrozzeria è stata solo lucidata. È una



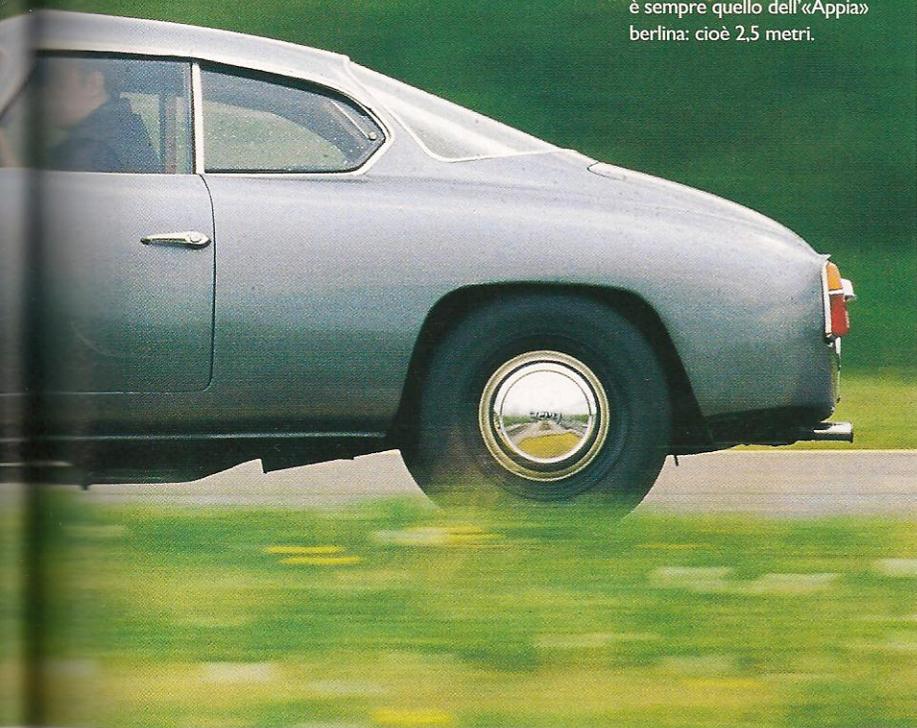
“1100” da 160 orari, ma io, comunque, sono arrivato solo fino a 140. È piacevole da guidare: all'occorrenza va forte, ma ha anche un motore molto elastico. Ha un comportamento su strada sincero: per la verità non oso mai troppo, ma anche in situazioni d'emergenza non mi ha mai tradito. Il cambio è fantastico, molto preciso negli innesti, i freni sono adeguati al peso e alle caratteristiche della vettura. La utilizzo prevalentemente per raduni, quelli del Cmae, di cui faccio parte, o nelle prove di regolarità, che oggi sono diventate un po' troppo “tirate” per i miei gusti. Talvolta la uso anche al di fuori dei raduni, semplicemente per girare in Brianza. La meccanica è molto robusta, non mi ha mai dato problemi: era già in condizioni buone e non è stato fatto praticamente nulla, se si eccettua la sostituzione della bobina. Il cambio olio lo effettuo una volta l'anno, controllo i livelli e poco altro: credo di aver percorso in tutto 3-4000 km. Nelle code, il motore scalda un po', ma il vecchio proprietario aveva già risolto il problema installando un'elettroventola e non mi è mai capitato di dovermi fermare con l'acqua in ebollizione. Il consumo poi è modesto: 12 km con un litro, senza stare attenti. Impiego ancora benzina rossa, ma credo che anche con la verde non avrò problemi. Magari userò un additivo».

▽ ESSENZIALE

Fari incassati, griglia più alta della «GTZ» e l'assenza di paraurti distinguono questa «GTE».

SALE DI TONO

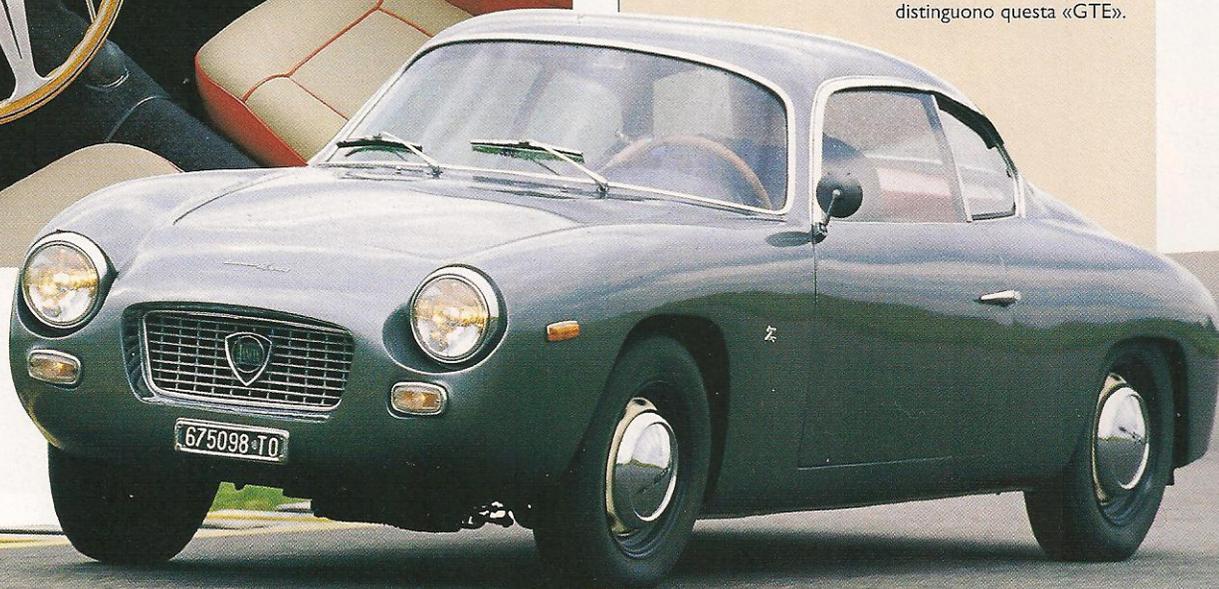
Il 4 cilindri «1100» passa a erogare 60 CV: la velocità sale a 160 orari. Il passo è sempre quello dell'«Appia» berlina: cioè 2,5 metri.



▲ DAVANTI C'È POSTO

Gli interni sono di skai e panno. I sedili anteriori sono stati rifatti.

■ volante è un Nardi.





Appia sport

MOTORE ALLEGRO

Il motore è preparato: assi a camme lavorati, volano alleggerito, bielle e pistoni speciali, scarico modificato. Ha 70-75 CV, ma è adatto anche per andare a spasso.

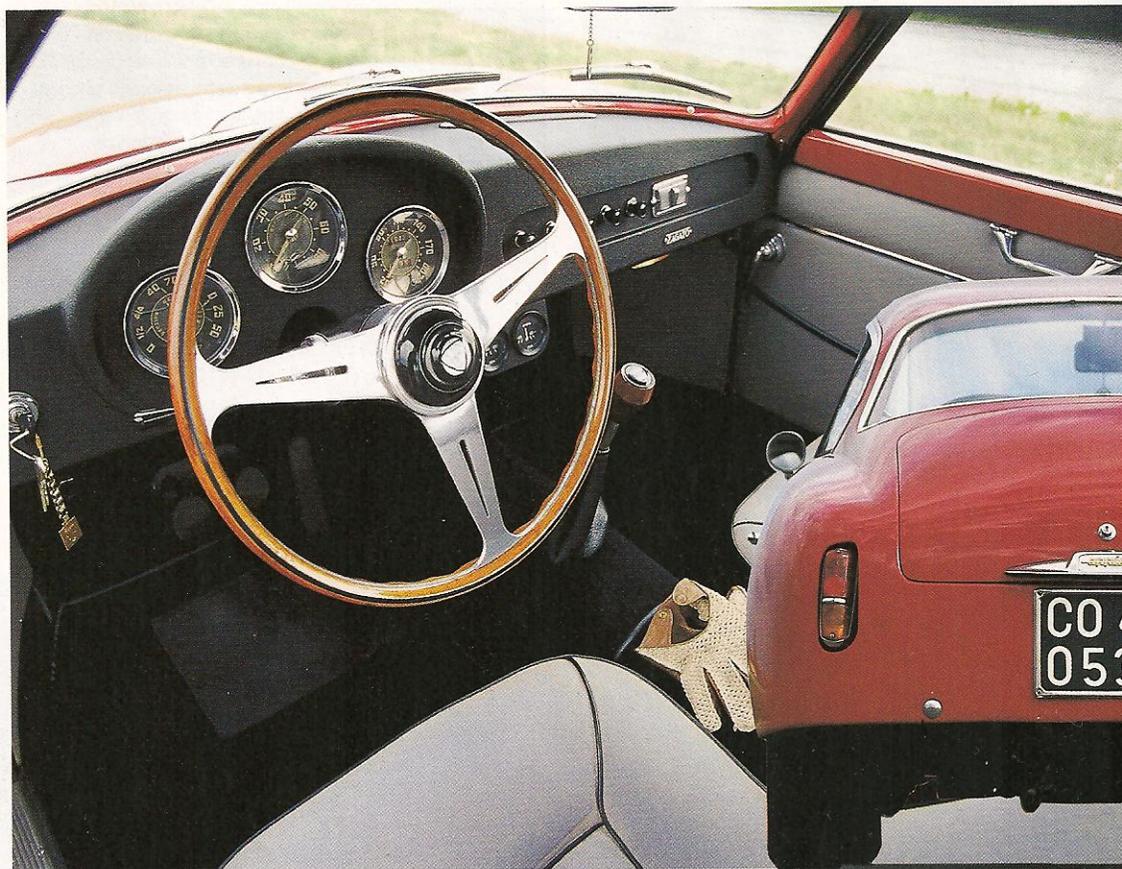
TEST A TEST

Lancia

«Appia» GTZ-GTE-Sport

► necessità di offrire qualcosa di più «spinto» ai suoi clienti e affida alla Zagato la realizzazione di alcuni prototipi. Il primo, che esordisce al Salone di Torino '56, viene subito ribattezzato «Cammello» per le vistose doppie gobbe su cofani e tetto. Stilisticamente interessanti ma inopportune per il cliente Lancia. Nel gennaio '57, infatti, sulla versione definitiva, le gobbe scompaiono tranne che, per ragioni di abitabilità, dal tetto: è l'«Appia GT». Il resto della carrozzeria viene «ripulito», in una riuscita combinazione di originalità e grinta. Due le varianti: «GT», con fari esterni, senza «pinnette» e gobbe, e «GTZ», con fari carenati e (ma non su tutti gli esemplari) con gobbe e «pinnette». Per certi versi la versione sportiva dell'«Appia» rappresenta anche un salto qualitativo per la Zagato, che si avvia, con un partner di prestigio come la Lancia, a una produzione un po' più che artigianale. Nel '58 arriva la «GTE» (cioè «Gran Turismo Esportazione»): la linea diventa più simile a quella della «Flaminia Sport» versione corsa, soprattutto per le modifiche al ►

Accorcia il passo e va più forte



INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Al quadro strumenti sono stati aggiunti l'amperometro e l'indicatore della temperatura olio. I sedili «corsa» non sono regolabili.



“SPORT” 1962 GIUSEPPE DOSI

Il suo limite: 6400 giri

«L'ho acquistata a metà anni 70, a Roma: il precedente proprietario l'aveva usata per correre nel Campionato Turismo. La meccanica era abbastanza in ordine. Il motore l'ho fatto revisionare ugualmente da Alloni, un preparatore di Rescaldina (MI). Ne ho anche un altro di scorta, più potente, ma poco adatto all'uso stradale. La



carrozzeria era messa bene: senza smontare i vetri (che sono incollati), è stata solo rinfrescata di vernice, anche per nascondere qualche ritocco a una fiancata. I sedili e i cerchi da corsa sono dell'epoca: il vecchio proprietario mi ha dato anche le ruote originali, che erano nere con la cornice cromata. L'autotelaio la Lancia lo forniva con le ruote nere, poi il carrozziere, se voleva, lo personalizzava. Dei ricambi si trova praticamente tutto: fa eccezione la testata che, per la sua particolare architettura, è anche difficile da far rifare. Di che manutenzione ha bisogno? Il minimo: olio, acqua e poco altro. Un solo accorgimento, non superare i 6400 giri. Così facendo il motore non dà noie: l'unico punto debole, semmai, è il banco. Non c'è problema nemmeno con la benzina verde. Del resto, all'anno, faccio pochissima strada: pensi che era ferma da tre anni ed è arrivata sin qui senza esitazioni. Comunque, in passato, l'ho usata tanto: a fine anni 70 partecipavo alle gare di regolarità, che allora erano, in realtà, di velocità».

GUADAGNA SUL MISTO

Tra le «Appia», la «Sport» è la più corsaiola, grazie anche al passo corto di 2,35 metri, che la rende più agile nel misto. Questa è la 162^a delle 200 prodotte.





TEST A TEST

Lancia

«Appia» GTZ-GTE-Sport

► frontale; il motore passa a 60 CV. Nel '61 è la volta dell'«Appia Sport» a passo corto: 16 centimetri in meno che si fanno sentire molto in maneggevolezza. Ricorda Elio Zagato: «Noi preferivamo il passo corto, più agile in curva e più sportivo. Il passo lungo era una specifica Lancia, una scelta commerciale per offrire quattro posti. Le nostre vetture erano invece, per filosofia, delle 2+2». E anche la linea viene leggermente rivista, pur senza stravolgimenti. La «Sport», in pratica, resta in produzione per un anno, fino al '62. Tirando le somme, quello dal '57 al '62 rimane un periodo fortunato per la carrozzeria Zagato: in quegli anni, interpretando abilmente le «Appia» più sportive, la carrozzeria milanese cresce di livello, avviando una proficua collaborazione con una grande Casa come la Lancia. Lasciando la propria firma su una piccola ma elegante coupé, che ben figurò nelle corse di quel tempo. ■



RARA LA PRIMA

Dal 1957 al '62 sono state prodotte poche decine di «GTZ», 521 «GTE» e 200 «Sport». «GTZ» e «Sport» valgono, rispettivamente, attorno ai 42 e 48 milioni.

LA TECNICA

APPIA GTZ-1957

Motore

4 cilindri a V di 10° - Cilindrata 1090 cm³ - Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza 53 CV a 5200 giri/min - Testata in lega leggera, sedi valvole riportate - Alimentazione con un carburatore doppio corpo Weber 36 DCL D3 - Distribuzione a due alberi a camme nel basamento, valvole in testa, aste e bilancieri.

Trasmissione

Trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 marce con II, III, IV sincronizzate, leva centrale - Pneumatici 155x15.

Corpo vettura

Coupé 2 posti - Struttura portante - Carrozzeria di alluminio - Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali regolabili - Sospensioni post. ad assale rigido, molle a balestra longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici - Freni a tamburo - Sterzo a vite e settore.

Dimensioni e peso

Passo 2510 mm - Carreggiata ant. 1178 mm - Carreggiata post. 1182

mm - Lungh. 4030 mm (senza paraurti) - Largh. 1460 mm - Altezza 1250 mm - Peso a vuoto 805 kg.

Prestazioni

Velocità oltre 150 km/h.

APPIA GTE-1961

Stesse caratteristiche dell'«Appia GTZ» tranne:

Motore

Potenza 60 CV a 5400 giri/min - Rapporto di compressione 8,8:1 - Carburatore doppio corpo Weber

36 DCD 5.

Dimensioni e peso

Lungh. 4190 mm - Largh. 1420 mm - Peso in ordine di marcia 810 kg.

Prestazioni

Velocità 160 km/h.

APPIA SPORT-1962

Stesse caratteristiche dell'«Appia GTE» tranne:

Dimensioni e peso

Passo 2350 mm - Peso in ordine di marcia 820 kg.



ELIO ZAGATO



Elio Zagato, figlio del fondatore della carrozzeria milanese, è stato pilota e imprenditore nell'azienda paterna.





“Sceglievano noi per il gusto di avere una fuoriserie”

Elio Zagato, classe 1921, figlio del carrozziere Ugo, si è affermato negli anni 50 come pilota, anche sulle macchine «di famiglia». Nessuno meglio di lui può raccontarci come sono nate le «Appia» del nostro servizio. «Per capire la genesi di questi modelli, dobbiamo fare un passo indietro, a una Mille Miglia di metà anni 50, quando partecipammo con una Fiat “750” che andava davvero forte. Dopo Pescara, però, l’auto si fermò. Gianni Lancia, che passava di lì, ci offrì un passaggio. E chiacchierando del più e del meno, avviammo una collaborazione. Mi disse: “abbiamo l’“Appia”, se ci vuole lavorare su...”. Realizzammo così un prototipo, la famosa “Appia Cammello”: con tutte quelle gobbe, in effetti, era un po’ strana e poi costava troppo. Così semplificammo la linea e avviammo una produzione in piccola serie».

Quale il segreto della leggerezza delle vostre carrozzerie?
«Mio padre aveva lavorato in una

fabbrica di aeroplani, la Sva di Torino, settore ali e impennaggi, dove contava in massima parte risparmiare peso. Diceva sempre: “se vogliamo auto più veloci, dobbiamo farle più aerodinamiche e leggere”. È sempre stato questo il motivo ispiratore delle nostre automobili. Noi, infatti, utilizzavamo l’alluminio, che allora non si stampava, ma si modellava artigianalmente a colpi di martello e si saldava con difficoltà: operazioni che richiedevano grandi specialisti. Eravamo in 130-150 persone e riuscivamo a completare 10-11 auto al giorno. Molte fasi le affidavamo a fornitori esterni».

C’era già una ricerca aerodinamica?
«Certo, ma non era così semplice, non c’erano gallerie del vento come oggi. Facevamo modellini in scala 1:5 e li portavamo al Politecnico di Milano, che aveva una piccola galleria del vento. Poi si sviluppava il disegno in scala 1:1, adottando qualche trucco come, per esempio, i vetri a filo di carrozzeria, per ridurre la formazione di vortici. Ci voleva

pazienza e inventiva: quella del prototipo era una fase lunga, ma noi eravamo abbastanza veloci».

E il suo ruolo?

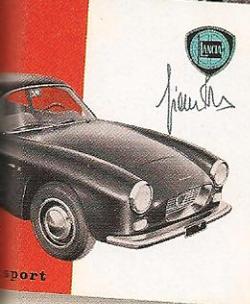
«Provavo le vetture ma non era quello il mio lavoro. Pur senza disegnare materialmente le carrozzerie, fornivo comunque le “dritte” ai disegnatori e cercavo di correggere eventuali errori in corso d’opera. I veri collaudi, sì, li facevo in corsa».

Chi erano i vostri clienti?

«Tutti sportivi: gente che voleva stare davanti agli altri. Con le nostre macchine, si sentivano a bordo di fuoriserie».

Che tipo di personalizzazioni poteva chiedere il cliente?

«Accettavamo molte richieste, purché non in contrasto con la nostra filosofia: in genere esse riguardavano il colore della carrozzeria e degli interni, i materiali, come la pelle (che proveniva dall’Inghilterra) o lo skai. Poi c’erano le richieste dei clienti più sportivi, quelli che correvano: le gare erano un buon veicolo pubblicitario, perciò dovevamo accontentarli».



Il dépliant originale della «Appia Sport», autografato dallo stesso Gianni Zagato, fratello di Elio.