

Fatte in Italia

**L'ELEGANZA LANCIA, LA SPORTIVITÀ ZAGATO
(CHE COMPIE CENT'ANNI): UN BINOMIO DA CUI NASCE
UNA GRAN TURISMO PICCOLA MA PURA, PERFETTA
RAPPRESENTANTE DELLA TIPOLOGIA E DELLA MAESTRIA
DEGLI ITALIANI NEL SETTORE**

DI RODOLFO SOLERA - FOTO STEFANO GADDA

Tre "sorelline" di piccola taglia, solo 1089 cc di cilindrata, 4 cilindri a "V" stretto per una potenza arrivata ad un massimo di 60 Cv, ma di eleganza innata e di schietta sportività. Le Appia Zagato protagoniste del nostro servizio mostrano evidente la firma del carrozziere milanese nelle forme morbide ed aerodinamiche, nelle proporzioni contenute e nel bellissimo disegno del padiglione, così inconfondibilmente Zagato. Appartengono a tre generazioni diverse, pur essendo figlie della stessa madre, l'Appia berlina seconda serie, e rispondono a due distinte destinazioni d'uso: un poco più turistico le due GTE, decisamente più corsaiolo la Sport. Eppure tutte e tre sono state generate dalla necessità di dare una connotazione più giovane e dinamica ad una vettura di grandi qualità meccaniche e costruttive, ma con un look molto "borghese-bene", forse fin troppo, bisognosa quindi di un'iniezione di carattere per conoscere il successo vero. La svolta sarebbe avvenuta grazie a un geniale colpo d'ala.

• **TRE SERIE**
• A destra, le tre Lancia
• Appia Zagato fotografate
• nel cortile della
• carrozzeria milanese. La
• prima è la GTE "bassotto"
• prima serie, al centro la
• GTE seconda serie e, in
• primo piano, la Sport.

ZAGATO



La prima di Zagato

Aprile 1956, trentottesimo Salone di Torino: tra le protagoniste più in vista c'è l'Appia "sport" nell'interpretazione di Zagato, tanto originale, inconsueta e inaspettata da essere battezzata "Appia-Cammello". È sportiva, leggera e grintosa, molto più ricca di personalità delle creazioni degli altri carrozzieri: porta infatti un segno distintivo inequivocabile, le due famose gobbe sul tetto, accompagnate in questo caso da altrettante gobbe sul cofano motore e sul bagagliaio. Un'abbondante gibbosità che suscita più di un commento ironico ma che fa intravedere inaspettati orizzonti sportivi alla piccola media di casa Lancia.

PASSO CORTO

Le tre auto in formazione viste dall'alto. Si nota molto bene la differenza di dimensioni fra le prime due serie e la terza (la prima a sinistra). La differenza è data dal passo della Sport accorciato di ben 16 cm.



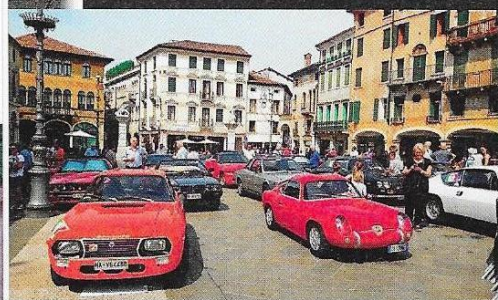
40 ANNI DI ZAGATO CAR CLUB

È il 1979 quando alcuni amici organizzano nel giardino di Villa d'Este, a Cernobbio, un raduno di auto carrozzate da Zagato. Il promotore dell'iniziativa è Beppe Dosi, ex-pilota e notissimo collezionista comasco: all'epoca è già fortunato possessore di una bellissima Appia Sport del 1961 e non gli riesce difficile avere come ospite Elio Zagato, oltre a numerosi soci della Scuderia Sant'Ambroeus. Il successo di quel primo evento è tale che a Dosi viene l'idea di fondare un Club intitolato a Zagato e che abbia un respiro internazionale: nasce così lo Zagato Car Club, che naturalmente ha

lo stesso Dosi come primo presidente ed Elio Zagato come presidente onorario. Tra gli scopi principali del sodalizio vale sottolineare la custodia del retaggio storico e culturale della tradizione Zagato, la conservazione di un registro delle vetture in possesso di soci, musei, enti e collezioni private, l'organizzazione di eventi e raduni: essendo inoltre affiliato alla Casa madre, tra i suoi compiti c'è anche quello di promuovere la diffusione del marchio Zagato.

Sul finire degli anni '80 all'interno del Consiglio Direttivo si forma una maggioranza di soci veneti, così per ragioni logi-

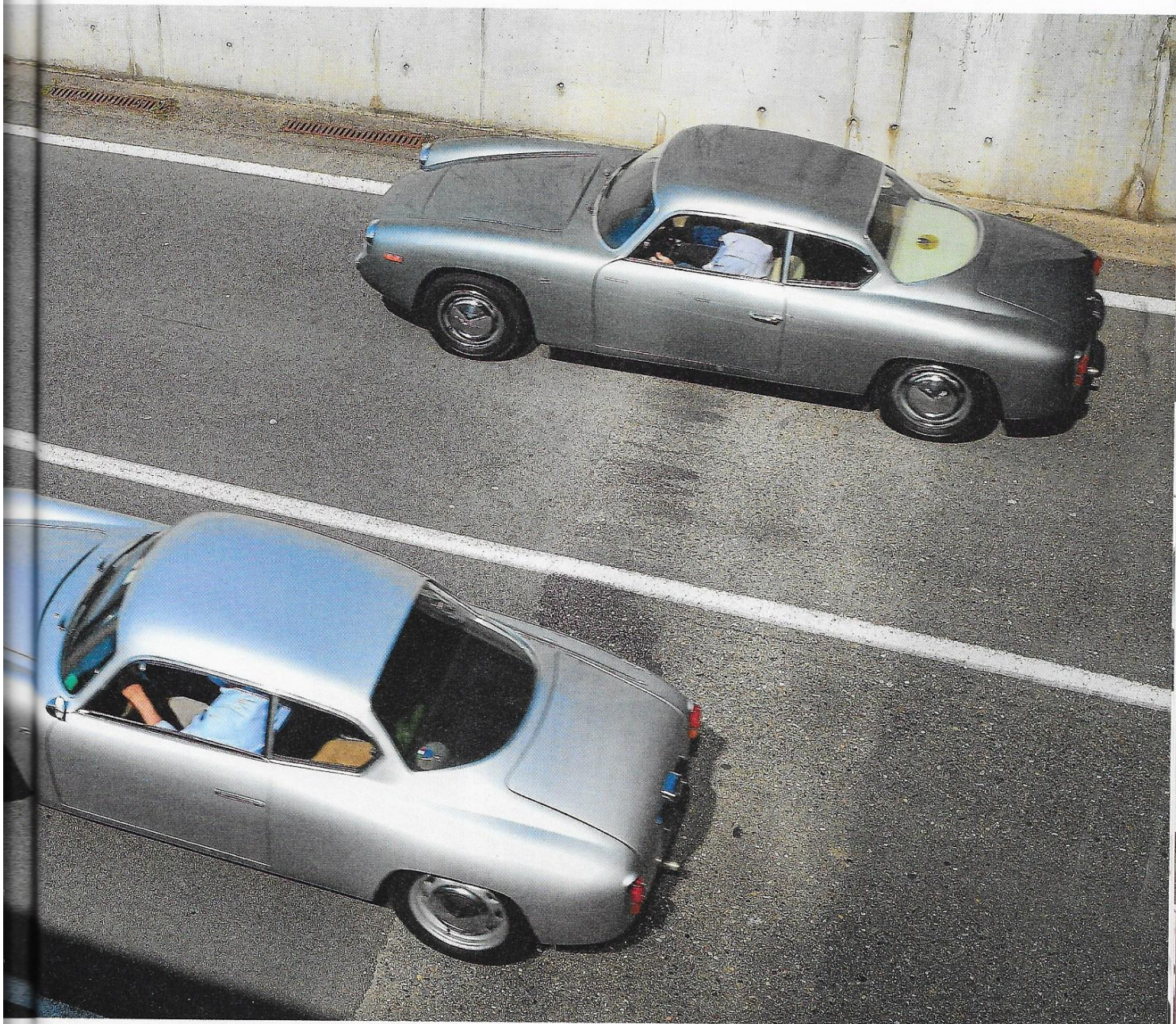
stiche la sede del Club è trasferita a Vicenza. Presidente è ora Guido Portinari, già socio di antica data. Oggi i soci dello Zagato Car Club sono più di mille, sparsi in tutto il mondo. Dal 6 all'8 Giugno prossimo buona parte di loro si prepara a festeggiare, in occasione del 49° Raduno Internazionale a Milano i quarant'anni del Club, coincidenti con i cento anni della Carrozzeria Zagato. Per informazioni: www.zagato-carclub.it.



È proprio in quella occasione che inizia a svelarsi la nuova politica Lancia riguardo l'Appia, decisa qualche tempo prima per allargare il mercato del modello: sfruttare la moda delle "fuori serie" e la grande creatività dei carrozzieri italiani, assai feconda sul finire degli anni '50, in pieno boom economico. Dopo il lancio dell'Appia berlina seconda serie (1955) - già di per sé un netto passo in avanti rispetto alla precedente dal punto di vista meccanico ed estetico - la Casa torinese ne consegna l'autotelaio ad alcuni carrozzieri, per allestimenti speciali. Esso è in versione ribassata (Tipo 812.01) e con motore potenziato (da 43,5 a 53 CV, sviluppato in seguito fino a raggiungere i 60 CV, in concomitanza con il passaggio all'Appia III serie, tipo 812.03) e ha il cambio con comando

QUESTIONE DI MILLIMETRI

Esiste una differenza in lunghezza anche tra la prima e la seconda serie, dovuta agli sbalzi leggermente ridotti della GTE di mezzo. Tuttavia si tratta di una differenza quasi impercettibile, soltanto pochi millimetri.



a cloche. L'occasione è propizia anche per sperimentare la possibilità di avviare la produzione di un'Appia sportiva, dalle prestazioni più spinte e potenzialmente adatta all'impegno agonistico. Pininfarina, Vignale, Alemanno propongono diverse soluzioni, prevalentemente con la formula della piccola GT; la proposta di Zagato è la più interessante sotto il profilo prettamente sportivo, e difatti il progetto ha subito un riscontro positivo. Dopo meno di un anno, nel marzo 1957, a Ginevra viene presentata la proposta del carrozziere milanese, ribattezzata Appia GTZ. È addolcita e semplificata nella linea, le gobbe sono rimaste solo sul tetto; sarà prodotta fino a metà 1958, in circa 150 esemplari, quasi tutti con modifiche di carrozzeria più o meno importanti rispetto a quella vista a Ginevra.

Niente corse

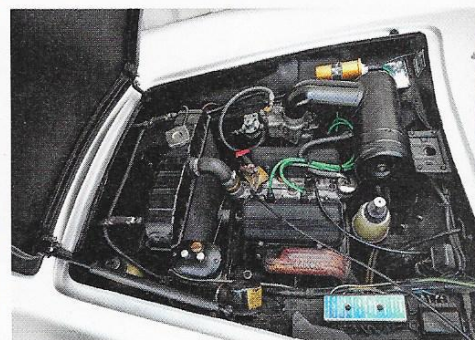
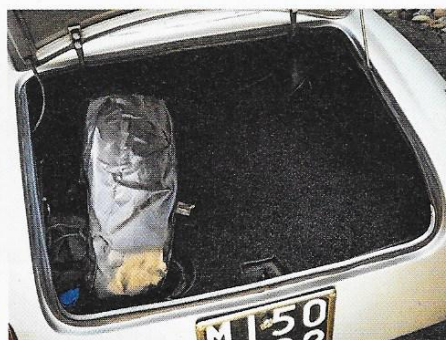
Nel novembre del 1958, sempre al Salone di Torino, Zagato presenta la nuova versione della sua Appia sportiva, che ora si chiama Appia GTE, cioè Gran Turismo Esportazione. La linea è abbassata e arrotondata, richiama molto da vicino quella della Flaminia Sport dello stesso carrozziere, il frontale è molto riuscito con i fari arretrati e protetti da una carenatura in plexiglass. È allestita in diverse varianti, perché spesso i clienti richiedono piccole personalizzazioni, soprattutto se ne prevedono l'utilizzo anche in gara. A questa serie appartiene la bella GTE di Aldo Gadioli, che tiene i rapporti con la stampa dello Zagato Car Club. È del 1960, telaio n. 812.01*3911, ed è una delle ultime prodotte con i fari carenati, perché il nuovo Codice della Strada ne impedisce l'omologazione. Si presenta in perfette condizioni, restaurata di carrozzeria e meccanica ma con gli interni completamente originali, tranne il bellissimo volante Nardi, non di primo equipaggiamento ma all'epoca considerato un accessorio quasi obbligatorio. "L'ho trovata in buone condizioni – ci racconta Aldo – ma non ho resistito alla tentazione e l'ho portata all'alluminio vivo per un restauro totale, anche di mecca-





ABILITÀ ARTIGIANA

Nella foto in alto, è evidente il motivo del soprannome "bassotto". Nelle foto qui sopra: a sinistra si noti sopra e intorno ai fanalini la piccola palpebra di carrozzeria, testimonianza dell'abilità artigiana e della cura aerodinamica; la maniglia estraibile è tipica della produzione Zagato fino ai primi anni Sessanta; il radiatore è incassato nel frontale, soluzione stilistica tipica del carrozziere milanese. Sotto, da sinistra: i cerchi non sono originali; le targhe invece sì; il compattissimo 4 cilindri e il voluminoso filtro aria. Pagina a fianco: il volante Nardi è bello e coerente con periodo e modello di auto.

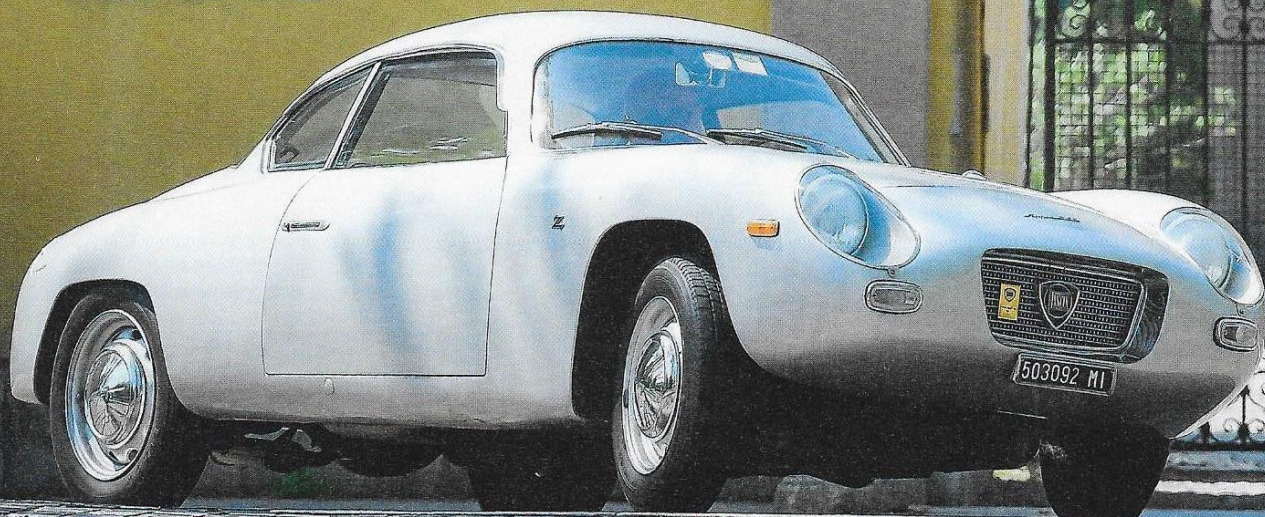


IL CLUB LANCIA APPIA

Nasce nel 2003 col nome ufficiale di Registro Appia sulla scia di un fortunato raduno, organizzato nel 2000 sui Colli Euganei. Grazie al grande entusiasmo dei soci fondatori cresce progressivamente fino ad ottenere nel 2004 la federazione all'A.S.I. e il riconoscimento ufficiale da parte di Fiat Auto e, come logica conseguenza, l'autorizzazione ad utilizzare il logo Lancia. Nella stessa occasione arriva anche l'ulteriore riconoscimento da parte del Lancia Club come unica associazione ufficiale della Lancia Appia. Cambia

allora il nome del sodalizio, che si trasforma nel definitivo Club Lancia Appia.

Oggi il Club riunisce circa 120 soci, prevalentemente italiani, proprietari e no di Appia in ogni versione o modello: fornisce ogni genere di consulenza e aiuto per restauri fedeli all'originalità e cura il Registro Appia per il censimento di tutte le Appia esistenti. Ogni anno sono organizzati due raduni per sole Appia in una regione o provincia diversa, per favorire conoscenze e nuove amicizie, così frequenti quando il collante è la comune passione. Per informazioni e contatti: info@clublanciaappia.it.





LA "CAMMELLO"

Al Concorso di Eleganza di Cortina d'Ampezzo del 1956 sfila il primo esemplare di Lancia Appia Coupé Zagato: è soprannominata "Cammello" per le classiche doppie gobbe Zagato sul tetto, sul cofano motore e sul bagagliaio che rappresentano una vera e propria "firma" del carrozziere milanese. Si noti anche la calandra a scudo Lancia stilizzata. Dopo questo primo esemplare, presentato al Salone di Torino dello stesso anno, passeranno oltre due anni di modifiche per arrivare alla GTE definitiva.

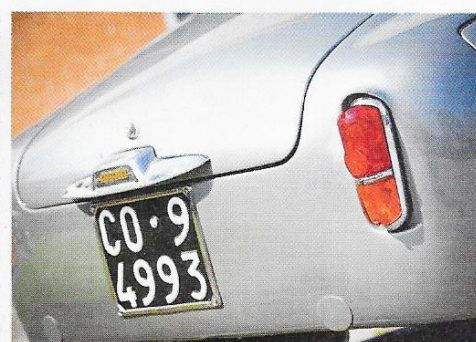
nica. Non ho sostituito niente, ho recuperato i pochi pezzi mancanti e ho trovato anche un motore di scorta." A prima vista l'Appia appare subito per quello che è: una meravigliosa costruzione artigianale, essenziale e spartana ma con l'eleganza tipica delle auto private del superfluo e con solo lo stretto necessario per garantire massime prestazioni e piacere di guida. Questa GTE ha avuto una vita agiata, perché non ha mai gareggiato e quindi non è stata sottoposta alle elaborazioni e agli stress che l'uso agonistico sempre comporta. I vetri per esempio sono tutti in cristallo e i profili di alluminio che li circondano sono ancora integri e al loro posto. Vista di profilo risalta la lunghezza del passo, 2510 mm come quello della berlina, e di tutti i telai passati ai carrozzieri: a ben vedere sembra sproporzionato rispetto alla compattezza complessiva della macchina, ma è una caratteristica ben nota e apprezzata dagli appassionati che proprio per questa particolarità l'hanno fin da subito battezzata "il bassotto". Il disegno del padiglione è bellissimo, come si diceva, e segue un'impostazione che Zagato ha riprodotto su quasi tutte le sue creazioni degli anni a cavallo tra i '50 e i '60. L'interno è semplice ma ben rifinito, con i sedili rivestiti in pelle nera di foggia non corsaiola, comodi e non molto bassi. La posizione di guida è allungata ma col volante piuttosto vicino e di grande diametro, con la strumentazione ben visibile. La guida è facile e piacevole, come tiene a sottolineare Aldo: "Quello che dà più soddisfazione è la generosità del motore 1100 unita alla leggerezza dello sterzo: è un'auto comoda, precisa e poi è anche bella da guardare". Come dargli torto?

Nuovo frontale

Giriamo lo sguardo sull'altra GTE, una seconda serie del 1961, telaio n. 812.03*5025. Molto elegante nella sua livrea grigio medio metallizzato, evidenzia subito la differenza estetica rispetto alla prima: il muso non ha più i fari carenati, che sono ora dritti e leggermente incassati. Per il resto è pressoché identica all'altra, fatte salve alcune piccole impercettibili differenze. Marco Borea, vicepresidente dello Zagato Car Club, l'ha acquistata cinque anni fa nel modo rocambolesco che ci racconta: "La stavo cercando da tempo, quando l'ho trovata da un rivenditore mi sono subito fatto sotto. L'avevano però già venduta, così per non lasciare nulla di intentato ho dato il mio biglietto da visita. E infatti sono stato fortunato: dopo poco tempo mi hanno richiamato, dicendo che il signore che l'aveva comprata non la voleva più. In tre ore sono tornato sul posto, ho chiuso l'affare e sono tornato a casa". L'auto era in ottime condizioni per carrozzeria e interni, solo la meccanica ha dovuto essere revisionata: al momento dell'acquisto aveva soltanto 14.000 km, ma era ferma da molto tempo e compromessa dall'assenza di uso. "L'olio si era quasi solidificato - dice Marco - abbiamo quindi smontato, pulito e revisionato il motore, e già che c'eravamo abbiamo fatto lo stesso con l'impianto frenante e quello elettrico. Tutte le parti originali sono state conservate. Ho cambiato il solo collettore d'aspirazione, sostituito con un Bosato dell'epoca, mantenendo però il carburatore originale". Infatti il motore gira allegro, il collettore non ha aumentato la potenza ma piuttosto la prontezza nell'erogazione. Lo stato di salute generale di quest'Appia è notevole. Se la meccanica aveva sofferto per il lungo inutilizzo, carrozzeria e interni invece hanno avuto la possibilità di conservare perfettamente il loro aspetto d'origine. Sulla carrozzeria è presente solo qualche lievissima ammaccatura, giusto il timbro del tempo, mentre gli interni sono splendidi. Sono un mix riuscitissimo e personale di "chiccheria" Lancia ed essenzialità Zagato. Il panno beige è pregiato e ben applicato, di un colore molto elegante e perfettamente intonato nel contrasto col grigio medio dell'esterno. Leve, pomelli e volante sono quelli dell'Appia berlina, quindi sprigionano classe da vendere, mentre sul cruscotto semplicissimo spiccano i tre classici grandi strumenti con

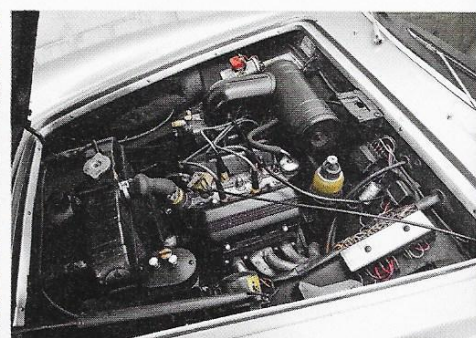


ZAGATO



CONTORNO IN ALLUMINIO

In alto, la seconda serie è molto simile alla prima: la differenza esterna più evidente sta nel frontale (sopra a sinistra), dove i fari non hanno più carenatura, cosa che dà una connotazione differente a tutto l'insieme. I cerchi (al centro) qui hanno correttamente il contorno riportato in alluminio; la zona posteriore è pressoché identica. A lato e sotto, l'abitacolo inserisce elementi dell'Appia di serie (il volante qui è quello originale in bachelite) in un allestimento essenziale; rispetto alla prima serie manca totalmente la radica. Il vano motore (a destra) è invece del tutto simile.





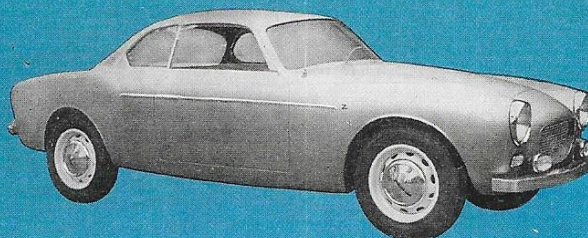
NIENTE GOBBE

In un foglio illustrativo del 1957, la coupé Lancia è definita "Appia 1100 Gran Turismo Zagato 2 posti + 2". Rispetto alla "Cammello" l'esemplare raffigurato ha perso le gobbe sul tetto e sul cofano e ha un frontale risolto in modo totalmente diverso, simile a quello che sarà il disegno definitivo delle GTE.



Carrozzeria la ZAGATO

Milano - Via Giorgini, 16/18



Appia 1100 Gran Turismo Zagato 2 posti + 2



cifre bianche su fondo nero. Un salottino sportivo ed elegante, scelto così per ospitare degnamente quella diciottenne cui l'Appia GTE fu regalata 58 anni fa per il suo compleanno: le piacque tanto che l'ha tenuta fino al 2014...

Tocco di Spada

Tocca ora all'Appia Sport. È del 1962, telaio n. 812.05*1119, cioè la centodiciannovesima prodotta su un totale di circa 200 esemplari in meno di due anni. La prima sostanziale diversità rispetto alle due GTE è il passo, accorciato a 2.350 mm: sedici centimetri in meno che fanno una grande differenza. Innanzitutto dal punto di vista estetico. Tutta la linea appare più aggraziata, compatta e proporzionata. Merito del grande Ercole Spada, entrato in Zagato nel 1960, che, oltre ad aver diminuito la distanza tra il taglio porta e il passaruota posteriore, ha ricompattato il tutto e riproporzionato la coda, pur senza cambiare granché del design di partenza. Visibilmente ancora più spartana ed essenziale delle sorelle, anche perché nata in allestimento competizione, senza paraurti e con finestrini e lunotto in plexiglass, questa versione mostra quanto l'esperienza accumulata abbia consentito di perfezionare un progetto per altro valido fin da su-

MANIGLIE FISSE

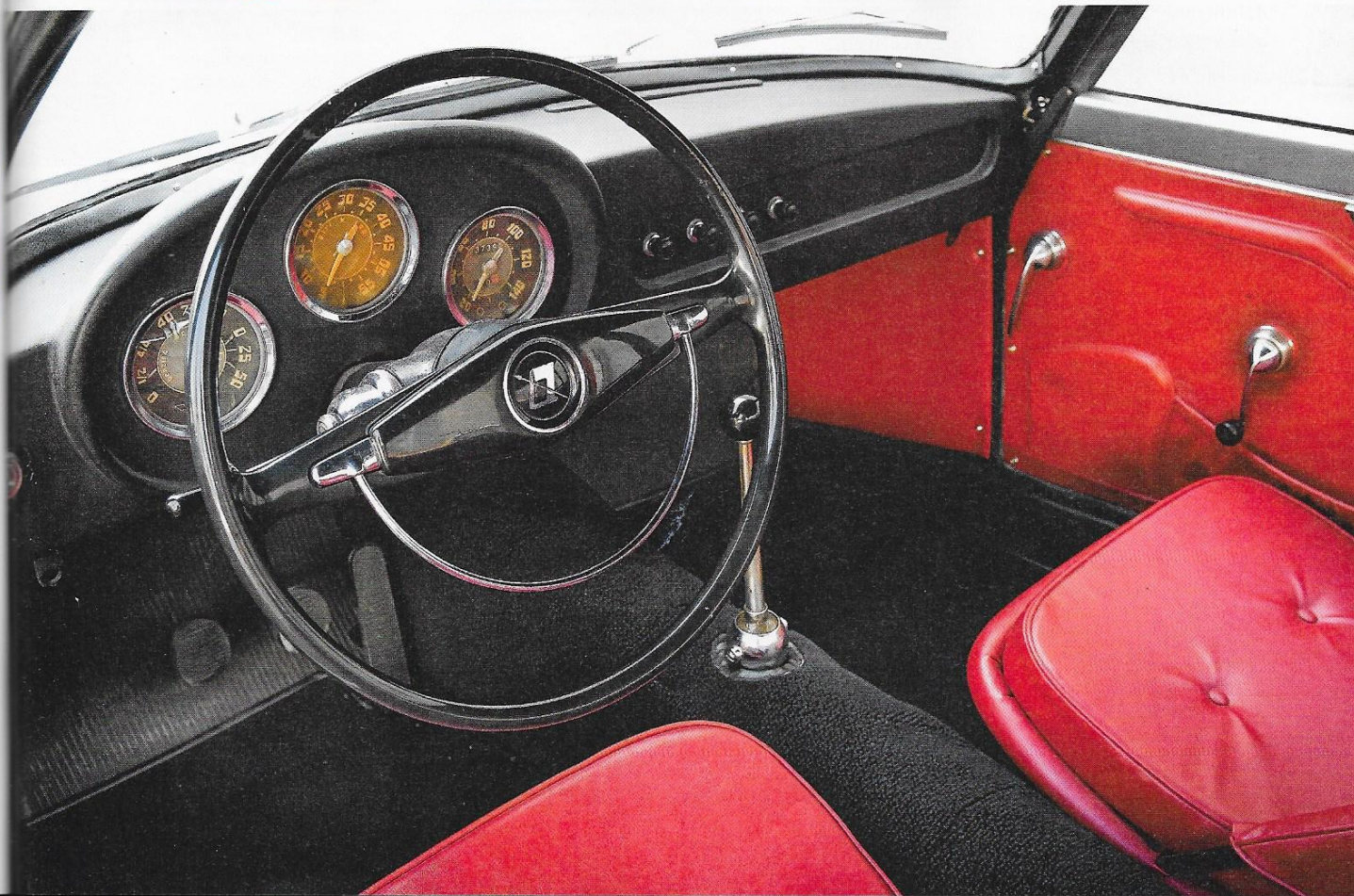
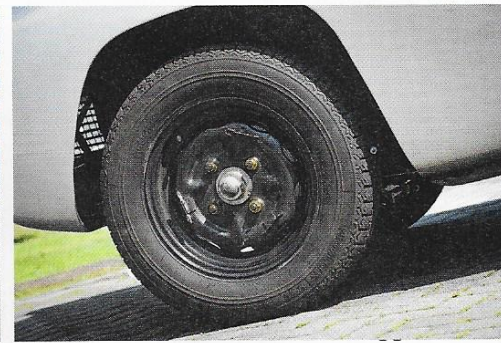
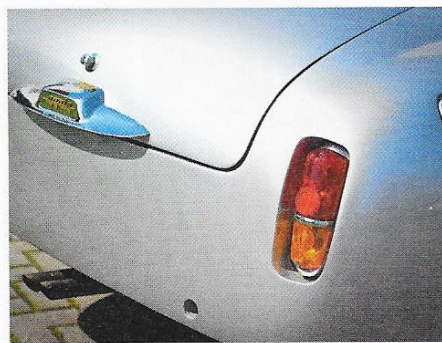
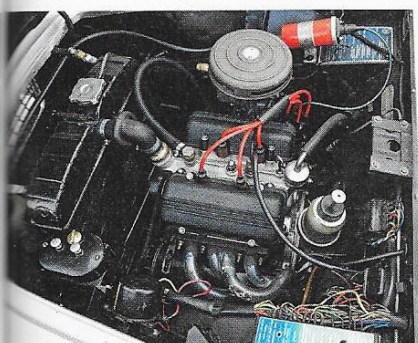
Nell'allestimento complessivo dell'Appia Sport ci sono elementi più consoni a una berlina di grande produzione, come le maniglie per l'apertura delle porte, con impugnatura fissa. Questo esemplare è appena stato restaurato e sarà reimmatricolato. Nella vista in basso si nota immediatamente il passo accorciato.





PROFILO AERODINAMICO

Sopra, l'abitacolo della Sport si distingue per i sedili alleggeriti di Zagato, in pratica un guscio a cui sono applicati un cuscino e i fianchi di contenimento per il busto. La finitura è di buon livello come testimoniano i pannelli porta (al centro). I finestrini laterali (a destra) hanno un profilo di alluminio aerodinamico, fatto a mano con abilità incredibile. Sotto, nel vano motore si nota il filtro aria circolare; la coda tronca ha i fanalini incassati; i cerchi sono standard in acciaio: all'epoca molti richiedevano come primo equipaggiamento gli Amadori in lega leggera.



bito: il muso è più corto e raccolto, gli sbalzi sono ridotti, la coda è più rastremata, solo il padiglione mostra un disegno quasi inalterato.

Anche gli interni sono molto differenti. Se i pannelli porta sono quasi identici, i sedili hanno l'aspetto molto leggero e mostrano il caratteristico disegno Zagato, con i cuscini per seduta e schienale di dimensioni ridotte e i fascioni di contenimento laterali. Le sole concessioni al lusso sono la moquette sul pavimento, stranamente presente, e la finitura in finta pelle rossa, che ben si accompagna con l'argento metallizzato della carrozzeria. Cruscotto e accessori sono identici o quasi alle altre due versioni e contribuiscono a mantenere quello spirito di elegante sportività così tipico di queste Appia. Questo esemplare in particolare è uno dei pochissimi di questa serie a non avere mai corso e anche ad aver viaggiato pochissimo. Quando è stato acquistato dall'attuale proprietario nonché consigliere del Club Lancia Appia, Matteo Zambelli, era in fase di restauro, più che altro estetico perché era sanissimo e completo. Come al solito invece è stato necessario un importante intervento sulla meccanica, perché oltre trent'anni di inattività avevano causato danni rilevanti. Oggi l'Appia Sport è tornata in perfetta forma tanto che la migliorata guidabilità appare subito la caratteristica che maggiormente la differenzia dalle sorelle a passo lungo: "Da guidare la Sport è senza dubbio la migliore dell'intera serie -ci conferma Matteo- perché quei centimetri in meno nel passo la rendono molto più sportiva e reattiva, cambia completamente il modo di condurla, con risposte rapide e facilmente controllabili".

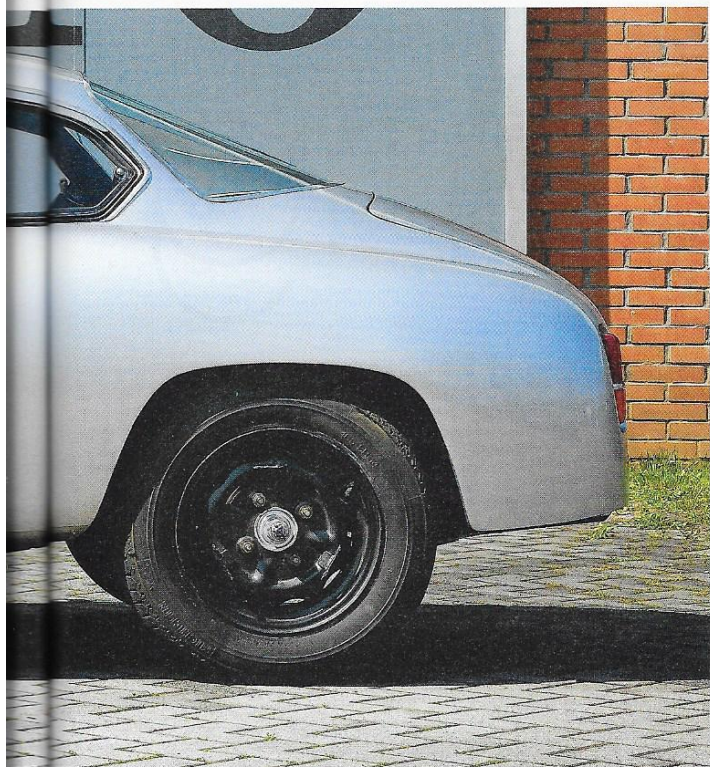
L'unico neo è la mancanza della targa di prima immatricolazione, persa con i documenti dal secondo proprietario, probabilmente un collezionista "compulsivo" interessato più ad accumulare tesori che non a conservarli con cura preservandone l'originalità. Ma l'iter burocratico per la nuova immatricolazione, per quanto lungo e complicato, sta per concludersi e tra poco anche l'Appia Sport potrà tornare a correre liberamente su strade aperte al traffico, leggi antismog (cosa ci tocca scrivere...) permettendo.



• CORSAIOLA

• Sopra, le Appia Coupé
• con i rispettivi proprietari,
• tutti soci del Club Zagato.
• L'Appia Sport ha un
• aspetto decisamente più
• corsaiolo, rispetto alle
• due serie precedenti.
• Questo esemplare fresco
• di restauro è ancora
• da sistemare in alcuni
• dettagli, come l'assetto
• delle sospensioni.
•





SCHEDA TECNICA

LANCIA APPIA ZAGATO GTE 812.01-812.03 (SPORT)

Motore Quattro cilindri a V 10°14' Alesaggio 68 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1.089 cc Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 53 CV a 5.200 giri - 60 CV a 5.400 giri Coppia 8,7 kgm a 3.500 giri - 9,1 kgm a 4.400 giri Distribuzione doppio albero a camme nel basamento, valvole in testa, aste e bilancieri Alimentazione carburatore doppio corpo Weber DCLD3-Weber 36 DCD5 (Weber 36 DCLD) Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter olio 3,8 litri Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Impianto elettrico a 12 V Dinamo 250 Watt Batteria 38 Ah-40 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a quattro marce + RM Rapporti del cambio: I 4,098 II 2,382 III 1,526 IV 1 RM 5,212 Rapporto al ponte 11/46 Pneumatici 155x15 Cerchi in acciaio 4,5Jx15" **Corpo vettura** Carrozzeria portante in alluminio su pianale in acciaio Coupé due porte Sospensioni anteriori ruote indipendenti con telescopi contenenti molle elicoidali ed ammortizzatori regolabili Sospensioni posteriori ponte rigido, molle a balestra semiellittica, ammortizzatori telescopici Freni a tamburo a comando idraulico Sterzo a vite senza fine Capacità serbatoio carburante 35 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.510 (2.350) Carreggiata anteriore 1.178 Carreggiata posteriore 1.182 Lunghezza 4.190 (3.990) Larghezza 1.420 Altezza 1.250 (1.230) Peso in ordine di marcia 720 kg **Prestazioni** Velocità massima 157-164 km/h Accelerazione 0-100 km/h 17-16 sec Accelerazione 0-1000 m 41,2-39,6 sec