

LANCIA APPIA GTZ PROTOTYP

SAMMLER STÜCK

FÜR DIE SCHWEIZ

Rund 40 Jahre war der Lancia-Prototyp Appia GTZ von der Bildfläche verschwunden, mit dem Elio Zagato einst seine Rennsportkarriere gestartet hatte. Jüngst ist er wieder aufgetaucht. Zusammen mit dem neuen Schweizer Besitzer machte SPIRIT eine Stippvisite bei Elios Sohn Andrea Zagato, der heute das Designstudio mit seiner Frau Mariella leitet.

Text Patrik Hellmüller | **Fotos** David Clemente, P. Hellmüller, automotivemasterpieces.com



Die Historie dieses letzten von drei GTZ-Prototypen ist lückenlos dokumentiert. Perfetto.



Einzigartiger Zeitzeuge

Lancia Appia GTZ von 1958 – es handelt sich um einen von drei Prototypen, die für die spätere Appia GTE gebaut wurden.

P erlen wie diese werden selten zutage gefördert. Um sie aufzuspüren, braucht es nicht nur den richtigen Riecher, sondern auch Glück. Umso mehr freuen wir uns, diese besondere Geschichte zu erzählen, und die beginnt vor mehr als 60 Jahren, als Elio Zagato seine Rennsportkarriere startete.

Es ist naheliegend, dass er dabei ein in der Werkstatt seiner Familie eingekleidetes Auto einsetzte. Schliesslich hatte sich Zagato mit besonders windschlüpfigen und leichten Karosserien damals längst einen Namen gemacht. Man denke an die Alfa 6C, die für Furore auf den Rennstrecken gesorgt hatten.

So wird 1958 der brandneue Lancia Appia GTZ mit der Chassisnummer 81201.1875 – einer von drei Prototypen für die spätere Appia GTE – auf Elio Zagato, den ältesten Sohn der Familie eingelöst. Der Zagato-Spross setzt das Coupé in der Saison 1958 erfolgreich im Motorsport ein und landet an der «6 Ore Esso at Vallelunga» einen Klassensieg, genauso wie am «Giro Delle Calabrie» und an der «Coppa Intereuropa» in Monza. Bei der «Coppa San Marino» und dem Bergrennen «Trento-Bondone» belegt Elio Zagato jeweils noch den dritten Platz in seiner Klasse. Was für ein Debüt! In den folgenden

Jahren geht die Appia GTZ durch die Hände weiterer Fahrer. Francesco Prioglio setzt das Coupé in der Saison 1959 nochmals äusserst erfolgreich ein, und auch später in der Hand von anderen Fahrern erringt die Appia GTZ respektable Erfolge. Während der aktiven Rennkarriere bis 1961 verunfallt das Auto allerdings zweimal und trägt gravierende Blessuren davon: Einmal im Juni 1959 bei der «Coppa Città di Asiago» und erneut im Juni 1960 bei der «Coppa della Consuma» in Florenz. Beide Male wird die Front heftig lädiert, das Auto danach immer wieder fachgerecht instandgesetzt.

40 JAHREN VERSCHWUNDEN

Von 1975 bis Anfang 2023 befand sich die Appia dann in der Hand des gleichen Besitzers. Dieser war damit 1979 beim ersten Treffen des Zagato Car Club in der Villa d'Este dabei. Bis Anfang der 1980er-Jahre ist die Appia ab und zu an italienischen Oldtimerveranstaltungen zu sehen, danach verschwindet sie für 40 Jahre fast komplett von der Bildfläche. Bis der langjährige Besitzer stirbt und ein Schweizer Sammler auf das gut konservierte, komplett originale Auto aufmerksam wird. Über einen Händler, der mit der Besitzerfamilie bekannt ist, kann er die Zagato-Ikone erwerben und in die Schweiz holen.

Wunderbare Details

Die Appia trägt ihre Patina mit Würde. Im Motorraum eine Plakette des Ölherstellers Mobiloil, datiert auf 1958 und ausgestellt für die Zagato s.r.l., kleine Ausstellfenster hinten und natürlich das berühmte «Z» auf der Flanke.

Es ist dem guten Stil geschuldet, ein solches Auto nicht klammheimlich aus seinem Ursprungsland Italien wegzuschaffen. Also nahmen Verkäufer und Käufer mit dem Zagato-Werk in Rho bei Mailand Kontakt auf, wo die Geschichte des Autos einst begann. So kommt es, dass an einem Septembermorgen die Appia GTZ bei Zagato in Rho auf dem Werksgelände steht und Andrea Zagato persönlich die Schweizer Delegation in Empfang nimmt. Und tief gerührt vor dem Auto seines Vaters steht.

Die Historie dieser einmaligen Appia ist lückenlos dokumentiert. In einem dicken Ordner finden sich unzählige Dokumente und Fotos, welche die Historie belegen. Fasziniert betrachtet Andrea Zagato die Bilder, welche seinen Vater Elio 1958 bei Rennen in Italien zeigen. Als ein Bild von 1979 ins Auge sticht, huscht ein Lächeln über sein Gesicht: Das Bild zeigt ihn, den 19-jährigen Andrea zusammen mit seinem Vater Elio Zagato, wie sie neben der Appia stehen, anlässlich des ersten Treffens des Zagato Car Club in Como. Exakt 44 Jahre später sieht Andrea Zagato die Appia wieder, mit der sein Vater vor 65 Jahren Rennen gewonnen hat. Ein angemessener Abschied, bevor das Zagato-Modell erstmals Italien verlassen wird.

INBEGRIFF AUSGEFEILTER KONSTRUKTIONEN

Der Lancia Appia und die hier gezeigte Appia GTZ im Speziellen stehen in bester Lancia-Tradition. Eine Marke, die bereits 1906 gegründet wurde und seit den frühen 1920er-Jahren für besonders fortschrittliche und in ihrer Kunstfertigkeit herausragende Autos bekannt war. Dieser Ruf fusste vor allem auf der 1922 präsentierten Lambda. Sie war in der Fülle ihrer Innovationen schlicht eine Sensation und das Nachfolgemodell Aprilia stand ihr in nichts nach.

Während andere Hersteller Know-how vor allem in prestigeträchtige Luxusmodelle steckten, hatte Lancia stets den Anspruch, kleine Wagen mit der gleichen Detailversessenheit und Liebe zu konstruieren wie die grossen. Das zeigt sich exemplarisch bei der 1933 präsentierten Augusta, die mit ihrem kompakten V4-Motor die Kleinausgabe des Luxusmodells Dilambda mit Vierliter-V8 ist. Auf die Augusta folgten die Kompaktmodelle Ardea und schliesslich Appia. Die Modelle unterscheiden sich deutlich in der Konstruktion, haben aber doch Gemeinsamkeiten wie den V4-Motor mit engem Zylinderwinkel oder die bestechend funktionale Sliding-Pillar-Vorderachse: eine clevere Teleskopkonstruktion, von Vincenzo Lancia und seinem Konstrukteur Battista Falchetto erdacht. Die Appia wurde 1953 als Limousine präsentiert und geht als Kleinausgabe der legen-



Rennwagen im Kleinformat

Griffiges Holzlenkrad, mittiger Schalthebel und Jaeger-Instrumente für alle wichtigen Parameter.



LANCIA APPIA GTZ PROTOTYP

Baujahr 1958 | **Motor** 1090 ccm, V4, Weber-Vergaser | **Leistung** 53 PS | **Drehmoment** k. A.
Kraftübertragung manuelles 4-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb | **Länge/Breite/Höhe** 4150/1460/k.A. mm | **Gewicht** 750 kg
Höchstgeschwindigkeit 160 km/h | **Beschleunigung** k. A. | **Produktion** einer von drei GTZ-Prototypen für die Appia GTE

dären Aurelia durch. Wie die Aurelia setzt auch die Limousine Appia auf eine nüchtern elegante Formensprache und verzichtet auf einen Mittelpfosten. Die Türen lassen sich gegenläufig öffnen und ermöglichen so ein komfortables Einsteigen. Unter der Haube ist ein 1090 ccm grosser V4-Motor verbaut. Er gehört mit einem Zylinderwinkel von 10,14 Grad zu den kompaktesten V4, die jemals gebaut wurden. Der Motor verfügt über zwei untenliegende Nockenwellen und hemisphärische Brennräume. Für dessen Entwicklung zeichnen die kongenialen Ingenieure Vittorio Jano und Francesco De Virgilio verantwortlich. Die beiden hatten nicht nur den V6 der Aurelia ersonnen, sondern auch die Lancia-Rennmotoren der 1950er-Jahre. Jano, der technische Leiter bei Lancia, hatte zuvor bereits bei Alfa Romeo legendäre Rennmotoren entwickelt und eine Art Heldenstatus erlangt.

ERFOLGREICH IM RENNSPORT

Der Motor war zweifelsohne ein kleines Kunstwerk, selbst wenn die anfänglich 38 PS aus heutiger Sicht sehr überschaubar anmuten. So war es wie bei allen Lancia jener Zeit die perfektionistische Konstruktion, die zeitgenössische Tester und Journalisten entzückte. Lancia waren nie übermässig stark motorisiert, allerdings waren Komponenten wie Motor, Fahrwerk und Getriebe so fein aufeinander abgestimmt, dass das Fahrerlebnis sich immer deutlich von dem in anderen Autos abhob. Auch die Qualität war über alle Zweifel erhaben. Lancia galten als robust und zuverlässig.

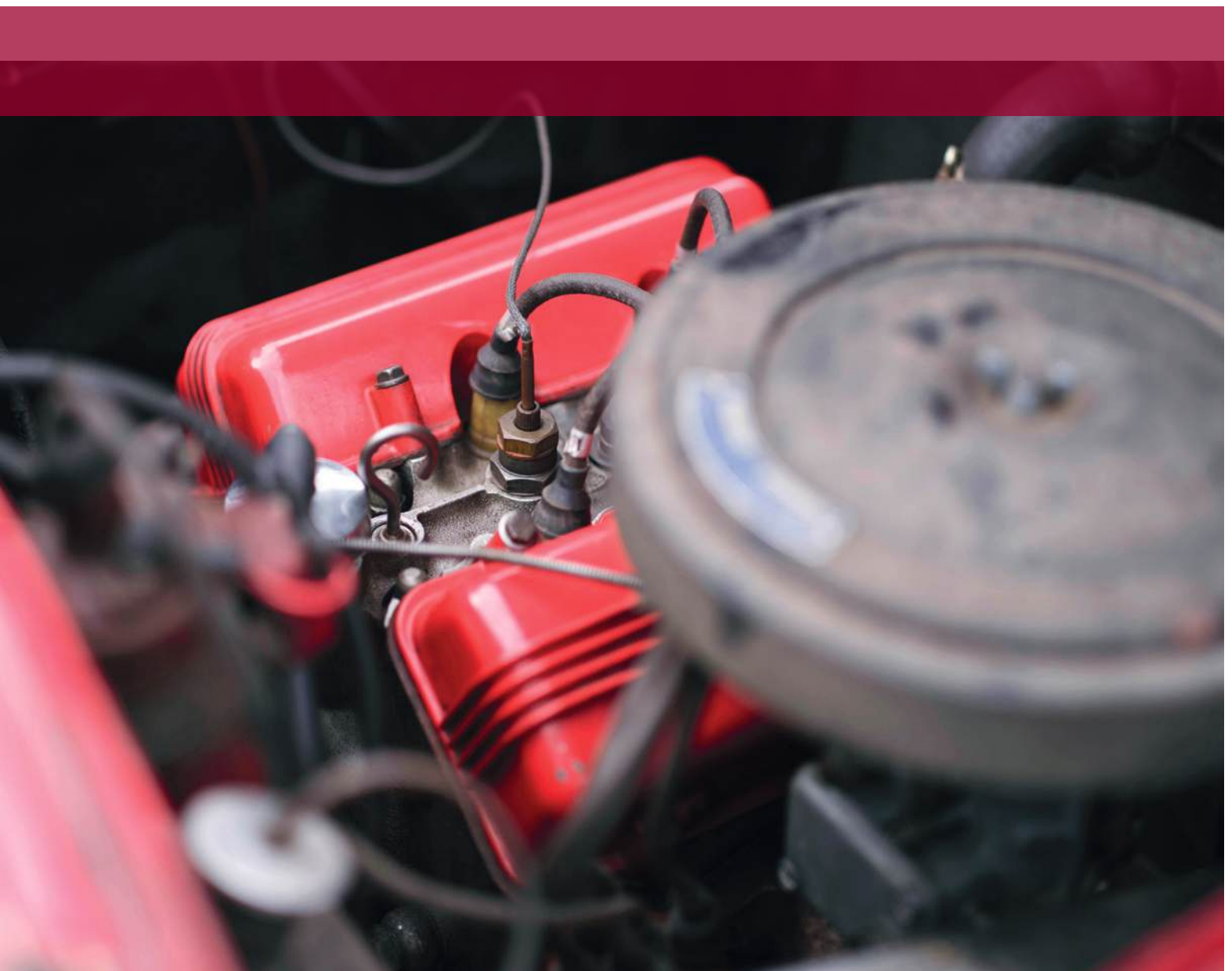
So verwundert es nicht, dass Lancia gerne im Rennsport eingesetzt wurden. Legendär ist die Aurelia B20, die sich mit teils doppelt so leistungsstarken Konkurrenten gemessen und dabei jede Menge Respekt verschafft hat. Bei der «Mille Miglia» 1951 hätte eine B20 mit Zweiliter-V6 beinahe den Sieg geholt. Erst auf der finalen Geraden durch die Emilia-Romagna gelang es einem Ferrari 340 America mit mächtigem 4,1-Liter-V12 noch, die Aurelia auf den zweiten Platz zu verweisen. Das zeigt beispielhaft, wie überragend Lancia damals konstruiert waren. Und es erklärt, warum die Appia von Privatfahrern bei strapaziösen Rallyes wie der Österreichischen Alpenfahrt eingesetzt wurden, obwohl die Appia beileibe nicht dafür konstruiert worden war.


Vielleicht waren es die Erfolge solcher Privatfahrer, die im Lancia-Management den Weg für einen kleinen, leichten Sportwagen mit Rennsportqualitäten ebneten. Jedenfalls wurde eine spezielle Appia-Bodengruppe für Karosseriebauer entworfen. Diese war im Gegensatz zur Limousine mit einem mittigen Schalthebel anstelle der Lenkradschaltung ausgestattet. Zudem wurde der Motor gegenüber der Limousine mit mehr Leistung ausgestattet. Dank höherer Verdichtung und einem Weber-Vergaser leistete der V4 dann 53 PS. Für die sportlichste Variante der Appia wurde Zagato als Carrossier verpflichtet. Nach einigen Prototypen wurde die Appia GTZ in kleiner Stückzahl ab 1957 gebaut.



Ein Blick zurück

Die Rückleuchten wurden in den 1960er-Jahren angepasst. Es scheinen die gleichen zu sein wie beim OSCA 1600 GT Zagato; kompakter V4-Motor, entwickelt von den genialen Ingenieuren Vittorio Jano und Francesco De Virgilio.



A side-profile photograph of a classic red Lancia Appia GTZ Prototyp car. The car is parked on a paved surface in front of a large, grey stone wall. The car's design is sleek and aerodynamic, characteristic of the 1950s. It features a prominent front grille, round headlights, and a distinctive rear window. The car is shown from a low angle, emphasizing its compact size. The background is a simple, textured stone wall, which provides a neutral backdrop for the vibrant red of the car. The lighting is bright, suggesting a sunny day, and the overall composition is clean and focused on the vehicle.

Fast 50 Jahre war die Appia in derselben Hand, fast 40 Jahre wurde sie nicht mehr gezeigt.



Bestens dokumentiert

Die Appia GTZ am «Giro Delle Calabrie» 1958 mit Elio Zagato am Steuer (o.). Die Appia 1975 beim Kauf durch den langjährigen Vorbesitzer, Andrea Zagato (links) und Elio Zagato (Mitte) mit der Appia beim ersten Treffen des Zagato Car Club 1979 (u.)





Coda tonda

Der hier gezeigte Prototyp ist die einzige Appia mit dem abgerundeten Heck - «Coda tonda» genannt. Es wurde in ähnlicher Form später beim Alfa Romeo Giulietta SZ verwendet.



Wiedersehen nach 44 Jahren

Zuletzt traf Andrea Zagato 1979 auf das Auto, mit dem sein Vater einst seine Rennsportkarriere gestartet hatte.

ORIGINALZUSTAND VON 1958

Die hier gezeigte Appia ist einer von drei Prototypen, die Zagato für die folgende Appia GTE aufgelegt hatte. Die Prototypen unterscheiden sich nicht nur von den Serienfahrzeugen, sondern auch voneinander. Dieser Prototyp ist der einzige mit «coda tonda», wie das abgerundete Heck heisst, das ab 1960 für die Giulietta SZ von Alfa Romeo verwendet wurde. Gegenüber der Appia GTZ und GTE unterscheidet sich der Prototyp zudem durch eine windschlüpfigere Front mit Plexiglasabdeckungen über den Scheinwerfern. Weiter wurde das Auto einer Diät unterzogen: Im Gegensatz zu den serienmässigen GTZ - bei der kleinen Stückzahl kann man kaum von Serie sprechen - wiegt der Prototyp nur 750 Kilogramm. Die normalen GTZ kommen auf 800 Kilo. Soweit bekannt, hat von den drei GTZ-Prototypen nur dieser überlebt.

Einzigartig ist das Auto aber auch seines Originalzustandes wegen. Setzt man sich in die Appia, fühlt sich das an wie 1958. Das Interieur wurde nie erneuert und empfängt einen mit den typisch schwarzen Kunstledersitzen. Abgerundet wird die Strahlkraft dieses Lancia durch die nahezu vollständig dokumentierte Geschichte. Ein echter Zeitzeuge! Umso mehr kann sich die Schweizer Klassikszene freuen, dass sich Elio Zagatos Ex-Appia jetzt hierzulande befindet. Der Besitzer hat versprochen, dass man die Appia nach 40 Jahren wieder an Veranstaltungen sehen wird.

Aktuell kümmert sich der bestens bekannte Rowland Di Marzio in Schlieren darum, das Auto wieder in Bestform zu bringen und in der Schweiz einzulösen. Di Marzio war es, der den gesamten Kaufprozess begleitet hatte. SPIRIT kann es kaum erwarten, den kleinen Racer in Aktion zu erleben. Bei einer kleinen Testrunde auf dem Zagato-Werks Gelände hat die Appia mit dem selbstbewusst kernigen Klang des V4 auf jeden Fall schon zu verstehen gegeben, dass sie bereit ist für neue Abenteuer.



Die Geschichte der Appia GTZ wurde von Sandro Binelli und seinem Team auf www.automotivmasterpieces.com ausführlich dokumentiert. Merci für die Unterstützung!



DÖNNI CLASSIC CAR AG
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration



Zu verkaufen:
Jaguar Mk2 3.8 Manual, vollrestauriert von uns

Old Mill, CH-6265 Roggliswil, T 062 754 19 29, info@jaguarclassic.ch
www.jaguarclassic.com

SINCE 1988