



Wieder aufgetaucht!

Elio Zagatos Ex-Appia

Für 40 Jahre war der Lancia Prototyp, mit dem Elio Zagato einst seine Rennsportkarriere gestartet hatte, verschwunden. Jetzt ist er wieder aufgetaucht. Pronto ist in der Appia GTZ bei Andrea Zagato vorgefahren, um gemeinsam in der einmaligen Geschichte dieses Autos zu schwelgen.

Text: Patrik Hellmüller | Bilder: David Clemente Photography und Patrik Hellmüller

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

Perlen wie diese Story, werden selten zutage gefördert. Um sie aufzuspüren, braucht es Glück. Unser Glück ist es, dass es nicht allzu viele Lancia spezifische Zeitschriften gibt und unser Magazin im Kreis der Lancisti mittlerweile eine gewisse Bekanntheit genießt. So erreicht uns die Anfrage, ob wir nicht Lust hätten, mit der ehemaligen Appia GTZ von Elio Zagato das Zagato-Werk in Rho, nahe Mailand zu besuchen. Lust hatten wir – und so haben

wir unseren Leserinnen und Lesern diese ganz besondere Geschichte mitgebracht.

Ende der 1950er-Jahre startet Elio Zagato seine Rennsportkarriere. Es ist naheliegend, dass er dazu ein in der Karosseriewerkstatt seiner Familie eingekleidetes Auto einsetzt. Schliesslich hat sich Zagato, 1919 von Ugo Zagato gegründet, mit besonders windschlüpfrigen und leichten Karosserien längst einen Namen gemacht.

Man denke nur an die Alfa Romeo 6C von Zagato, die bereits Anfang der 1930er-Jahre für Furore gesorgt hatten.

Zagato-Spross mit Zagato-Renner
So wird 1958 der brandneue Lancia Appia GTZ mit der Chassisnummer 81201.1875, es handelt sich um einen 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



Die Appia GTZ am Giro Delle Calabrie 1958 mit Elio Zagato am Steuer.

Saison 1958 erfolgreich im Motorsport ein und landet an der «6 Ore Esso a 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 den dritten Platz in seiner Klasse. Was für ein Debut!

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 weiteren Fahrern erlangt die Appia GTZ respektable Erfolge. Während der aktiven Rennkarriere, die bis 1961 dauert, verunfallt das Auto zweimal und trägt gravierende Blessuren davon. Einmal im Juni 1959 bei der Coppa Città di Asiago und einmal im Juni 1960 bei der Coppa della Consuma in Florenz. Beide Male wird die

Front heftig lädiert und beide Male wird das Auto wieder fachgerecht in Stand gestellt.

Seit 40 Jahren verschwunden

Ab 1975 bis Anfang 2023 befindet sich die Appia in der Hand des gleichen Besitzers. Dieser ist 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. Der Sammler, der hier nicht genannt wird, hat die Appia über einen Händler, der mit der Besitzerfamilie bekannt ist, erworben.

Es ist dem guten Stil geschuldet, ein solches Auto nicht klammheimlich

aus Italien wegzuschaffen. Also nehmen Verkäufer und Käufer mit dem Zagato-Werk in Rho, nahe Mailand Kontakt auf. Dort zeigt man sich sehr interessiert an der einzigartigen Geschichte dieses Coupés.

Wir werden von Andrea Zagato persönlich empfangen

So kommt es, dass wir an einem Septembermorgen mitsamt der Appia GTZ bei Zagato in Rho auf dem Werksgelände stehen und von Andrea Zagato persönlich empfangen werden. Die Historie dieser einmaligen Appia ist lückenlos dokumentiert. In einem dicken Ordner finden sich unzählige Dokumente und Fotos, welche die Geschichte des Autos belegen. Mit Interesse schaut sich Andrea Zagato die Bilder an, welche seinen Vater Elio Zagato 1958 bei Rennen in Italien zeigen. Als uns ein Bild von 1979 ins Auge sticht, huscht ein Lächeln über



Klein aber oho. Die Appia ist dank konsequentem Leichtbau und guter Aerodynamik ein wettbewerbsfähiges Rennfahrzeug. Mit den Jaeger-Instrumenten hat der Fahrer alle wichtigen Parameter im Blick. Das Heck wurde in ähnlicher Form später bei der Giulietta SZ verwendet.





Andrea Zagato (links) mit seinem Vater Elio Zagato (mitte) vor der Appia GTZ anlässlich des ersten Treffens des Zagato Car Club 1979 in Como.

Andrea Zagatos Gesicht. Das Bild zeigt ihn, den 19-jährigen Andrea zusammen mit seinem Vater Elio Zagato, wie sie neben der Appia stehen, dies anlässlich des ersten Treffens des Zagato Car Club in Como. 44 Jahre später trifft Andrea Zagato wieder auf die Appia, mit der sein Vater vor 65 Jahren Rennen gewonnen hat. Ein angemessener Abschied, bevor die Appia erstmals Italien verlassen wird.

Clevere Lancia Konstruktionen

Schauen wir uns den Lancia Appia und die hier gezeigte Appia GTZ im Speziellen also genau an. Den Leserinnen und Lesern dieses Magazins ist bekannt, dass Lancia seit den 1920er-Jahren für besonders fortschrittliche und in ihrer Kunstfertigkeit herausragende Autos bekannt war. Dieser Ruf fusste auf der 1922 präsentierten Lambda. Sie war in der Fülle ihrer Innovationen schlicht eine Sensation ge-

wesen. Das Nachfolgemodell Aprilia stand ihr in nichts nach.

Während andere Hersteller ihr Know-how vor allem in die prestigeträchtigen Luxusmodelle steckten, hatte Lancia stets den Anspruch, die kleinen 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 in ihrer Grundkonstruktion deutlich, haben aber doch Gemeinsamkeiten wie den V4-Motor mit engem Zylinderwinkel oder die bestechend funktionale Sliding-Pillar-Vorderachse, eine clevere Teleskopkonstruktion, einst von

Vincenzo Lancia und seinem Konstrukteur Battista Falchetto ersonnen.

Appia, die kleine Schwester der Aurelia

Die Appia wurde 1953 als Limousine präsentiert und geht als Kleinausgabe der legendären Aurelia durch. Wie die Aurelia setzt auch die Appia Limousine auf eine nüchtern elegante Formensprache und verzichtete auf einen Mittelpfosten. Die Türen lassen sich gegenteilig öffnen und ermöglichen so ein komfortables Einsteigen. Unter der Haube ist ein 1090ccm 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 verantwort-



Nach 44 Jahren trifft Andrea Zagato ein zweites Mal auf die Appia GTZ, mit der sein Vater 1958 Rennen gefahren ist. Das Auto befindet sich in unrestauriertem Originalzustand und verfügt über eine gut dokumentierte Geschichte.



Der italienische Automobilhistoriker und Autor **Sandro Binelli** prüft im Auftrag von Sammlern die Provenienz ihrer Fahrzeuge. Die Ergebnisse seiner Recherchen sind auf der Plattform **Automotivemasterpieces.com** einsehbar.

Auch die Geschichte unserer Titelheldin, der Appia GTZ ist umfassend dokumentiert.

lich. Die beiden hatten nicht nur den V6 der Aurelia gemeinsam erdacht, sondern auch die grossartigen 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.

Der Motor, zweifelsohne ein kleines Kunstwerk – auch 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 in Entzücken versetzte. Lancia waren nie übermässig stark motorisiert, allerdings waren sämtliche Komponenten wie Motor, Fahrwerk und Getriebe so fein aufeinander abgestimmt, dass das Fahrerlebnis in einem Lancia sich immer deutlich von dem in anderen Autos abhob. Auch die Qualität war über alle Zweifel erhaben. Lancia galten als äusserst robust und zuverlässig.

Erfolgreich im Rennsport

So verwundert es nicht, dass Lancia gerne im Rennsport eingesetzt wurden. Legitär ist die Aurelia B20, die sich mit teils doppelt so starken Konkurrenten gemessen und sich dabei jede Menge Respekt verschafft hat. Bei der Mille Miglia 1951 hätte eine B20 mit 2-Liter-V6-Motor 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-Motor doch noch, die Aurelia auf den zweiten Platz zu verweisen. Das zeigt an-

satzweise, wie überragend konstruiert Lancia damals waren. Nur so lässt sich erklären, dass sogar die Appia Limousine von Privatfahrern bei strapaziösen Rallyes wie der Österreichischen Alpenfahrt eingesetzt wurde. Das, obwohl die Appia beileibe nicht dafür konstruiert worden war.

Vielleicht waren es diese 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 nun 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.

Eine einzigartige Appia

Die hier gezeigte Appia ist einer von drei Prototypen, die Zagato für die danach folgende Appia GTE aufgelegt hatte. Die Prototypen unterscheiden sich nicht nur von den Serienfahrzeugen, sondern auch untereinander. Unser 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 windschlüpfrige Front mit Plexiglasabdeckungen über den Scheinwerfern. Weiter wurde das hier gezeigte Auto einer Diät unterzogen. Im Gegensatz zu den serienmässigen GTZ – wobei man bei der kleinen Stückzahl kaum von Serie sprechen kann – wiegt unser Prototyp nur 750 Kilogramm. Die normalen GTZ wiegen 800 Kilogramm. Soweit bekannt, hat von den drei GTZ-Prototypen nur dieser hier überlebt.

Einzigartig ist das Auto aber auch seines Originalzustands wegen. Setzt man sich in die Appia, fühlt sich das gleich an wie 1958. Das Interieur wurde nie erneuert und empfängt einem mit den typisch schwarzen Kunstledersitzen. Abgerundet wird die Strahlkraft dieses Lancia durch die nahezu vollständig dokumentierte Geschichte. Ein echter Zeitzeuge!

Umso mehr freuen wir uns, dass sich Elio Zagatos Ex-Appia heute in der Schweiz befindet. Der Besitzer hat uns bereits versprochen, dass man die Appia nach 40 Jahren endlich wieder an Veranstaltungen sehen werde. Wir können es kaum erwarten, den kleinen Racer in Aktion zu erleben. Bei einer kleinen Testrunde auf dem Zagato-Werksengelände hat uns die Appia mit dem selbstbewusst kernigen Klang des V4 auf jeden Fall schon zu verstehen gegeben, dass sie bereit ist für neue Abenteuer. Wer weiss, vielleicht dürfen wir die Appia schon bald an einem unserer Anlässe begrüßen. ”

Lancia Appia GTZ Prototyp

Baujahr	1958 als einer von drei GTZ-Prototypen für die spätere Appia GTE
Motor	V4-Motor, 1090ccm sehr enger Zylinderwinkel von nur 10,14°, Weber-Vergaser
Leistung	53PS
Kraftübertragung	Manuelles Vierganggetriebe, Hinterradantrieb
Gewicht	750 kg
Höchstgeschw.	160 km/h

