

EIN EINZIGARTIGES COUPÉ

Der Appia war der erste große kommerzielle Erfolg von Lancia. Er wurde 1953 vorgestellt und blieb bis 1963 in Produktion. Man bedenke, dass vor ihm der Bestseller der piemontesischen Marke der Ardea war, von dem etwas mehr als 31.000 Exemplare produziert wurden, während der Appia – in seinen drei Generationen – die 100.000er-Marke überschritt. Um genau zu sein: 107.048. In der ursprünglichen Ausführung hatte dieses Lancia-Modell vier Türen und war weniger als 3,9 Meter lang, es handelte sich also um eine „Kompaktlimousine“, um einen heute gebräuchlichen Begriff zu verwenden. Optisch griff er – wenn auch in kleinerem Maßstab – viele Linien des Aurelia auf und wurde entwickelt, um dem Fiat 1100/103 auf dem Markt Konkurrenz zu machen. Schließlich war Lancia zu jener Zeit noch weit davon entfernt, von Fiat übernommen zu werden: Ein Ereignis, das erst 1969 stattfand.

Im Vergleich zum 1100/103 verfügte der Appia jedoch über eine weitaus ausgefeiltere Mechanik, angefangen beim Vierzylinder mit einem extrem engen V-Winkel von 10° 14': wahrscheinlich der kleinste Winkel zwischen den Zylinderbänken in der gesamten Automobilgeschichte. Die Ventilsteuerung erfolgte über schräge obenliegende Ventile, die von zwei im Kurbelgehäuse angeordneten Nockenwellen betätigt wurden. Auch die Fahrleistungen waren denen des Konkurrenten der Marke Fiat überlegen.

Zu den oben genannten Produktionszahlen trugen jedoch auch über 5000 tiefergelegte Fahrgestelle bei, die Lancia den bedeutendsten Karosseriebauern der Zeit zur Verfügung stellte, um „Sondermodelle“ mit überwiegend sportlichem Charakter, wenn nicht gar für den Rennsport bestimmt, zu realisieren, um in den GT- und Tourenwagenklassen sowie bei Bergrennen anzutreten.

An diesen Karosserien versuchten sich Allemano, Boano, Ghia, Pininfarina, Vignale, Viotti (der auch 300 Appia „Giardinetta“ baute, eine Extravaganz für die damalige Zeit) und von 1957 bis 1962 auch Zagato, der seine rund 700 Exemplare auf Appia-Basis als Gtz (Gran Turismo Zagato), Gte (Gran Turismo Esportazione) oder Sport nannte. Unter den Sondermodellen, die aus der Mailänder Karosseriewerkstatt kamen, nimmt der Gtz-Prototyp, der im Mittelpunkt dieses Beitrags steht, jedoch eine besondere Bedeutung ein, da er im April 1958 für den „Einsatz

„persönlich“ von Elio Zagato (1921–2009), dem Sohn von Ugo, dem Gründer des lombardischen Ateliers, und Neffen von Gianni. Das Fahrzeug trägt die Fahrgestellnummer 1875 und befindet sich heute im Besitz von Andrea Nannetti, einem ebenso bekannten wie jungen Händler im Bereich Oldtimer.

Mit diesem Fahrzeug bestritt Elio Zagato, der sich gerne unter dem Spitznamen „Rosso“ im Rennsport versuchte, 1958 den Coppa San Marino, das 6-Stunden-Rennen von Esso in Val-lungua, das Trento Bondone, den Giro delle Calabrie und den Coppa Intereuropa in Monza. Und mit ihm erzielte das Fahrzeug auf der Rennstrecke in der Brianza den wichtigsten Erfolg seiner Rennsportgeschichte: Es überquerte die Ziellinie als Vierter in der Gesamtwertung hinter drei Alfa Giulietta SZ und gewann seine Klasse, unter anderem vor dem Fiat 1100 Zagato von Carlo Coppo.

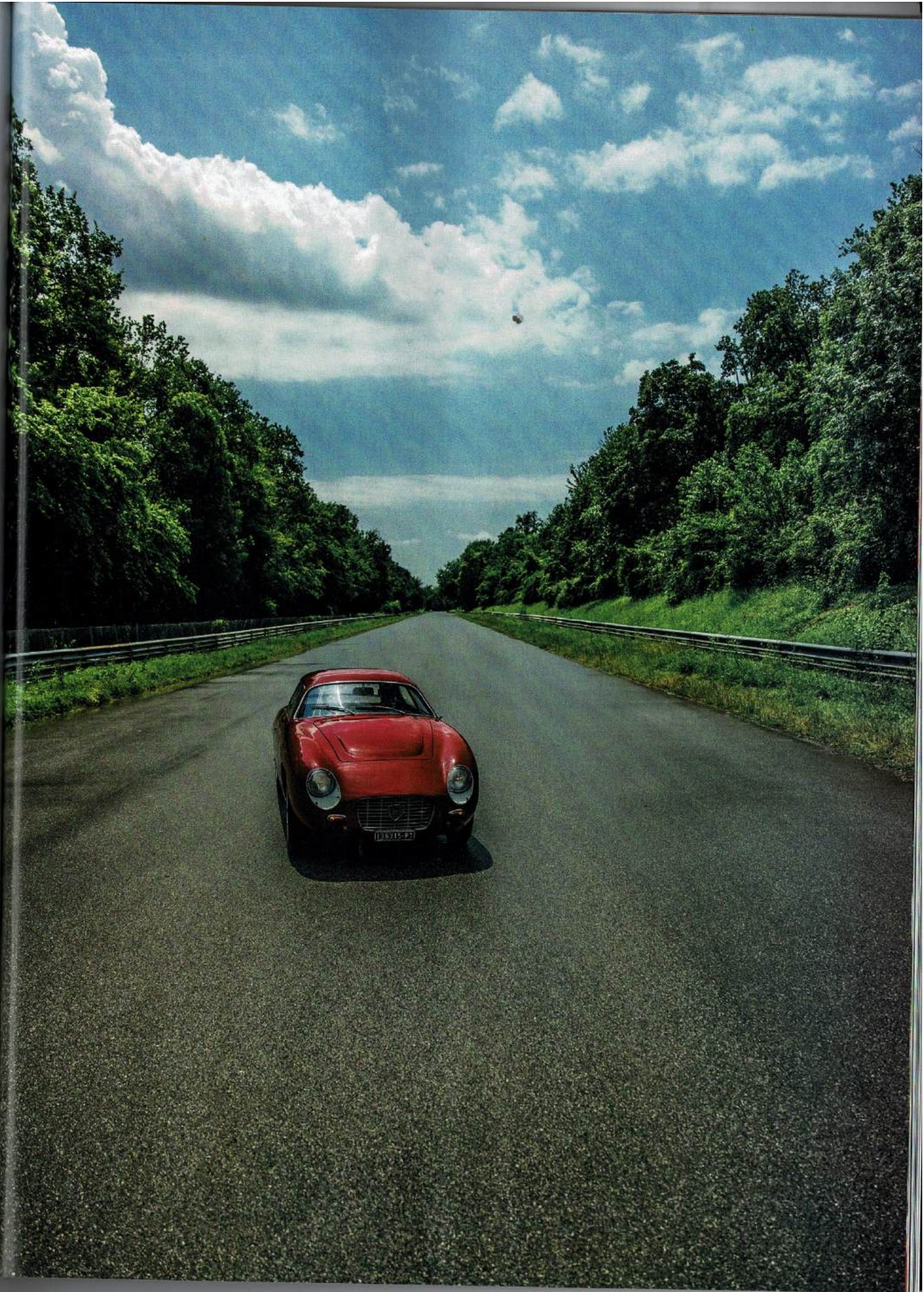
Im folgenden Jahr überließ Elio Zagato das Auto anderen Fahrern, die dazu beitrugen, die sportliche Erfolgsbilanz des Wagens bis zum Trofeo Lumezzane Coppa Cantoni von 1961 zu erweitern, als der Gtz Prototipo seine Rennkarriere beendete. Während seiner Rennkarriere hatte das Auto nur zwei Unfälle, den ersten beim Coppa Città di Asiago 1959 und den zweiten, der die Frontpartie fast vollständig zerstörte, beim Coppa della Consuma 1960. Die Unversehrtheit der Karosserie wurde jedoch nicht beeinträchtigt.

Als das Fahrzeug für Elio Zagato gebaut wurde, war es rot, doch im Laufe seiner Geschichte war es auch weiß und silberfarben, bevor es Mitte der 70er Jahre wieder in dem Rot lackiert wurde, das es bis heute auszeichnet.

Dieses Exemplar unterscheidet sich von den anderen Appia Gtz durch das Fehlen der hinteren Spoiler, durch die spitzere und aerodynamischere Frontpartie sowie durch die Landra, der in der Höhe verlängert wurde, sowie durch die vertikaler angeordneten, versenkten und verkleideten Scheinwerfer, während auch in diesem Fall die für viele Zagatos charakteristischen Ausbuchtungen auf dem Dach fehlen, angefangen beim ersten GTZ von 1956, der wegen der Höcker auf dem Dach liebevoll und ironisch „Cammello“ (Kamel) genannt wurde. Dennoch bleiben zahlreiche stilistische Merkmale erkennbar, die

Im Gegensatz zu vielen anderen Modellen der Mailänder Karosseriewerkstatt fehlen die Dachhöcker

ES GIBT ETWA 700 VON ZAGATO GEBAUTE APPIA-SPEZIALMODELLE

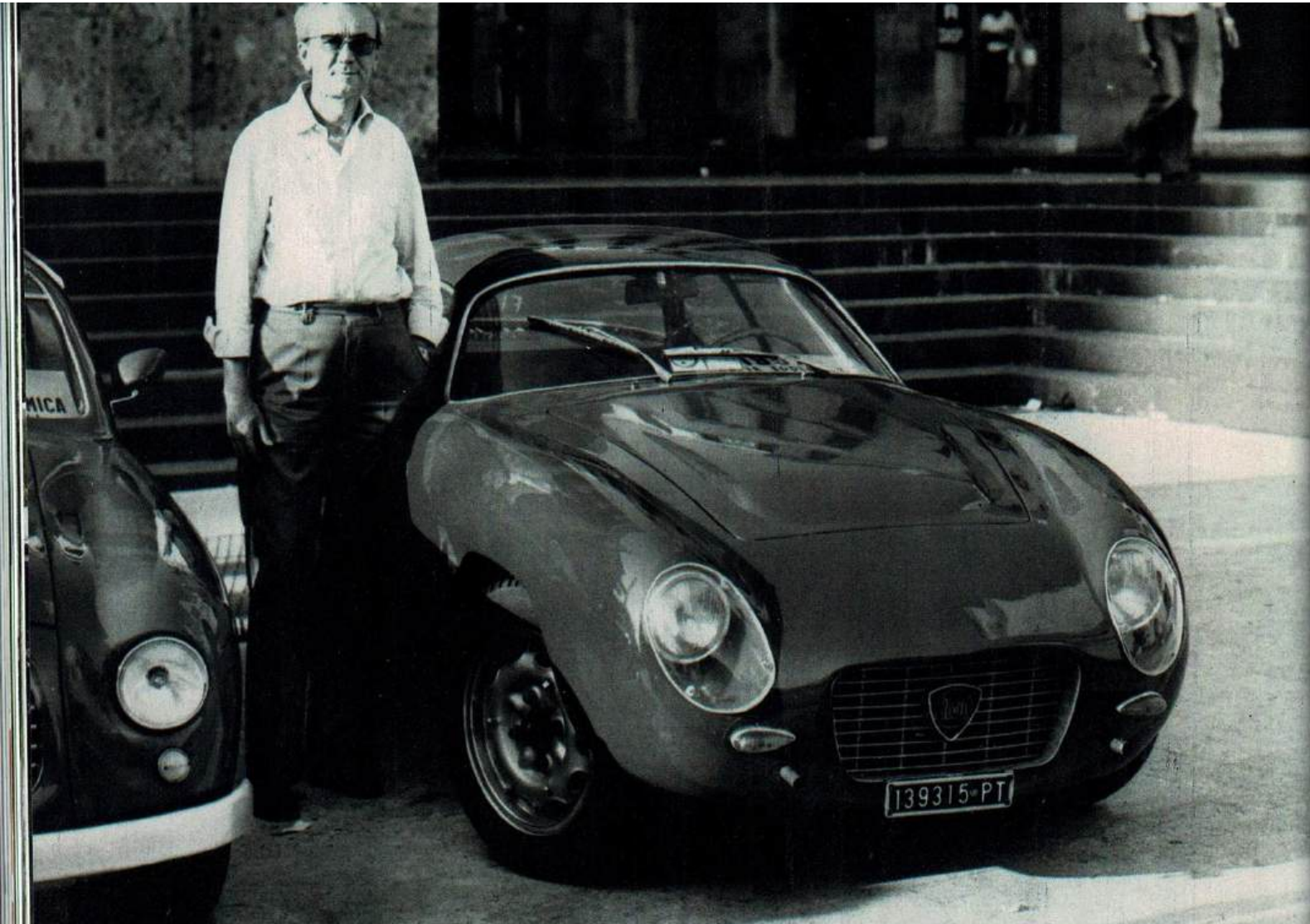




Der Innenraum ist äußerst schlicht gehalten, um Kosten zu sparen. Es fehlt sogar die Heizung



Auch die Sitze mit doppelter Federung, sowohl an der Rückenlehne als auch an der Sitzfläche, sind eine absolute Seltenheit unter den Abbia GTZ



Elio Zagato verkaufte seinen persönlichen GTZ-Prototyp 1959, begegnete ihm jedoch fast 20 Jahre später anlässlich einer Veranstaltung in Lugano im Jahr 1977 und anschließend im Rahmen des ersten Internationalen Zagato-Treffens, das 1979 in Villa D'Este stattfand

Der kleine V4 leistet nur 53 PS, doch das Gewicht von 750 kg verstärkt die Fahrleistung

später wird Zagato dies bei der zwei Jahre später entstandenen Alfa Romeo Giulietta SZ wieder aufgreifen. Im Vergleich zur ursprünglichen Konfiguration von 1958 haben sich jedoch die Rückleuchten geändert, die ursprünglich die Standardleuchten der Appia II Serie waren, in den 70er Jahren jedoch durch die heute noch montierten ersetzt wurden, die denen des Osca 1600 Zagato, aber auch denen des Ferrari 250 GT Swb entsprechen.

Der Vollständigkeit halber sei jedoch erwähnt, dass von den überarbeiteten und an den Prototyp mit Fahrgestell 1875 angepassten GTZ, die später zur Gte-Serie führen sollten, zwei weitere Exemplare (mit den Fahrgestellen 2130 und 2131) hergestellt wurden, von denen jedoch keine Nachrichten vorliegen und von denen angenommen wird, dass sie zerstört wurden. Aber kehren wir zur eigentlichen Geschichte der Protagonistin dieses Berichts zurück, die am Ende des ersten Teils ihres sportlichen Lebens, von den 70er bis Mitte der 80er Jahre, an verschiedenen Oldtimer-Veranstaltungen teilnahm, angemeldet von den im Laufe der Zeit aufeinanderfolgenden Besitzern und auch mit unterschiedlichen Kennzeichen (das erste,

im Jahr 1958 war es MI 396190). Der letzte der Besitzer, die Andrea Nannetti vorausgingen, war Emanuele Marcianò, ein kürzlich verstorbener Osca-Sammler, der das Auto von 1975 bis 2023 in seinem Besitz hatte. Marcianò hatte es für nur eine Million Lire von Andrea Biselli erworben, da dieser sich der Originalität des Fahrzeugs nicht ganz sicher war, das sich so sehr von den anderen GTZ unterschied. Marcianò jedoch, der Experte, der er war, hatte erkannt, dass das Auto keineswegs „verfälscht“ worden war, und wandte sich an Elio Zagato, der es anhand der Beschreibung erkannte. Und so traf er sein ehemaliges Auto wieder und ließ sich mit ihm im Rahmen von zwei Oldtimer-Veranstaltungen fotografieren: im Kursaal von Lugano im Jahr 1977 und beim 1. Internationalen Zagato-Treffen in der Villa D'Este im Jahr 1979.

Technisch basiert der GTZ-Prototyp auf der Appia II Serie, die von 1956 bis 1959 gebaut wurde und das erste Lancia-Modell war, an dem Ingenieur Antonio Fessia in seiner Funktion als Technischer Direktor des piemontesischen Herstellers maßgeblich mitwirkte. Fessia, wie wir uns erinnern, war später der Vater der Flaminia, der Fulvia und der Flavia, aber vor allem war er der visionäre Konstrukteur, der die damals bahnbrechenden Konzepte des Frontantriebs, der Einspritzung, des Boxermotors, der Scheibenbremsen an allen vier Rädern und des geteilten Bremskreises bei Lancia einführte.

Im Vergleich zum Motor der ersten Appia-Serie verfügt der Motor der zweiten Serie über einen modifizierten Zylinderkopf, andere Kolben und einen anderen Vergaser. Auch die Nocken der beiden Nockenwellen wurden geändert, und die Ventile haben alle Stößel gleicher Länge. Die Federung, die mit hydraulischen Stoßdämpfern arbeitet, ist vorne unabhängig mit Schraubenfedern und hinten als Starrachse mit Längsblattfedern ausgelegt. Das Getriebe ist ein Vierganggetriebe, der Antrieb erfolgt natürlich über die Hinterräder, und die Bremsen sind an allen Rädern als Trommelbremsen ausgeführt.

Bei der zweiten offiziellen Serie des Appia betrug die angegebene Leistung des 1089-cm³-Motors 44 PS bei 4800 Umdrehungen, was einer Höchstgeschwindigkeit von 128 km/h entsprach. Beim GTZ stieg die Leistung jedoch auf 53 PS, bei etwa derselben Drehzahl, auch dank

SCHÄTZUNG? 300.000 EURO KÖNNTEN AUSREICHEN

bei der Umrüstung auf einen Doppelvergaser Weber 36 Dcl d 3 anstelle des Solex 32 Pbic Einzelvergasers. Die Höchstgeschwindigkeit wurde bei den Standard-GTZ auf etwa 160 km/h geschätzt, der Prototyp dürfte jedoch etwas schneller sein, dank der noch extremeren Aerodynamik. Im Übrigen legte man bei Zagato, das bereits damals über aeronautisches Know-how verfügte, großen Wert auf die Luftdurchdringung.

Da kein Windkanal zur Verfügung stand, der ein Fahrzeug in Originalgröße aufnehmen konnte, wurden Modelle im Maßstab 1:5 angefertigt, die dann im kleinen Windkanal des Polytechnikums Mailand verfeinert wurden. Auch das Gewicht des Appia Prototipo ist dank einer weiteren Gewichtsreduzierung, die das Gewicht von 800 kg der „normalen“ GTZ auf etwa 750 kg senkte, extrem gering. Zum Vergleich: Die Appia-Limousine der zweiten Serie, deren Karosserie aus Stahl statt aus geformtem Aluminium wie bei den Zagato-Modellen bestand, wog 860 kg.

Wie alle Appia zeichnet sich auch der Prototipo durch eine einfache und zuverlässige Mechanik aus

Im Vergleich zu den anderen GTZ weist er keine wesentlichen Änderungen auf, und in der kurzen Zeit, in der er im Besitz von Andrea Nannetti war, musste dieser neben dem Polieren der Karosserie lediglich allgemeine Kontrollen durchführen und die Bremsanlage überarbeiten, da die Trommelbremsen, wie bei allen Appia, eine gewisse Neigung zum Blockieren aufweisen. Der Motor läuft wie geschmiert und entwickelt bei Drehzahlen nahe der Höchstleistung dank des recht freizügigen und geradlinigen Auspuffs einen sehr aggressiven Klang.

Da es sich um ein Einzelstück handelt, gibt es natürlich keinen von der Sammlerwelt offiziell anerkannten Marktwert für dieses Auto, doch laut der Carrozzeria Zagato selbst dürfte der Wert des Fahrzeugs bei rund 300.000 Euro liegen.