

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

9



LANCIA APPIA GTE ZAGATO - 1957



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Il nuovo stabilimento di via Monginevro

Dopo la violenta crisi del 1907 Vincenzo Lancia punta ad aumentare la produzione. Ma per questo occorrono nuovi spazi: decide così di avviare un nuovo stabilimento in via Monginevro.

Caratterizzato ai suoi albori dalla presenza di un nutrito gruppo di fabbricanti, spesso privi di competenze tecniche e di risorse finanziarie adeguate, in seguito alla grave crisi del 1907 il settore automobilistico aveva mutato composizione e profilo. Le dimensioni del mercato e l'aspra concorrenza internazionale offrivano possibilità di crescita solo a un numero ristretto di imprese. Tra queste certamente la Lancia, il cui fondatore aveva avuto l'accortezza di puntare a conquistare un suo spazio all'interno della fascia medio-alta del mercato. In questo modo la Lancia si era posta al riparo dalle brusche contrazioni della domanda che minacciava la sicurezza di molte altre case. "Come si spiega il fatto?", si chiedeva nel 1914 Enrico Minetti, titolare delle concessionarie Lancia di Milano, Bologna, Firenze e Roma. Semplicemente con le caratteristiche del prodotto Lancia: "Con la sua preveggenza intuizione e la sua profonda esperienza Lancia ha capito che il prezzo non è mai stato un ostacolo quando è giustificato da un reale corrispettivo. Le macchine mediocri o quelle artificiosamente costose stentano a trovar clienti, non quelle dove il lusso è di buona lega".



Interni dello stabilimento di via Monginevro.

Forte del buon andamento degli affari e di un diffuso apprezzamento, l'azienda nel 1911 decide di rilevare gli impianti della Fides, una casa automobilistica italo-francese posta in liquidazione sul finire del 1910. In tal modo la Lancia riesce a dare corpo al disegno di concentrare la produzione, integrando le varie fasi in un unico impianto. Trasferita in via Monginevro l'antica officina di via Ormea, provvede a dotarla di nuove macchine utensili, di un impianto di fonderia e a posizionare la carrozzeria in un fabbricato adiacente.

Le nuove dimensioni raggiunte dall'impresa con il trasferimento nella nuova sede di via Monginevro impongono una maggiore attenzione agli aspetti organizzativi interni. L'organigramma di vertice rimane imperniato attorno alle due figure di Vincenzo Lancia e Claudio Fogolini, rispettiva-



mente direttore generale e direttore commerciale, al di sotto dei quali si hanno un ufficio tecnico e un ufficio contabilità e cassa. L'organizzazione produttiva venne strutturata per reparti omogenei, lungo i quali si muovevano i vari componenti prima di approdare al montaggio finale. Nel 1914 si contano 19 reparti, mentre l'occupazione si aggira attorno alle 470 unità, confermando il profilo di grande bottega artigiana della Lancia capace di una produzione di 357 veicoli nel 1911, saliti a 462 nell'ultimo anno di pace prima dell'entrata in guerra del Paese. Un evento che avrebbe imposto drammatici cambiamenti anche alle industrie.

I nuovi modelli

Nei primi esercizi dopo il trasferimento nel nuovo stabilimento la Lancia mette a punto nuovi modelli, per i quali esisteva un'ampia varietà di scelta: coupé, cabriolet, torpedo, limousine, berlina. Nascono in questi anni la Delta e la Epsilon (con motore da 20-30 hp) e la Eta (con motore da 5030 cc), una delle vetture più veloci del periodo. Si tratta di modelli che non presentano novità di rilievo sotto il profilo tecnico rispetto ai precedenti. Più innovative appaiono la Zeta, fabbricata in pochissimi esemplari, e soprattutto la Theta che rappresenta un importante passo sulla via di una maggiore standardizzazione produttiva. Una pubblicità del 1915 sottolineava che la Theta in Europa era la "sola automobile moderna che si costruisce completa e in serie". Dal 1913 al 1918, quando uscì di produzione, ne furono costruiti quasi 1700 esemplari a conferma dell'ampio successo, anche internazionale, di questo modello.

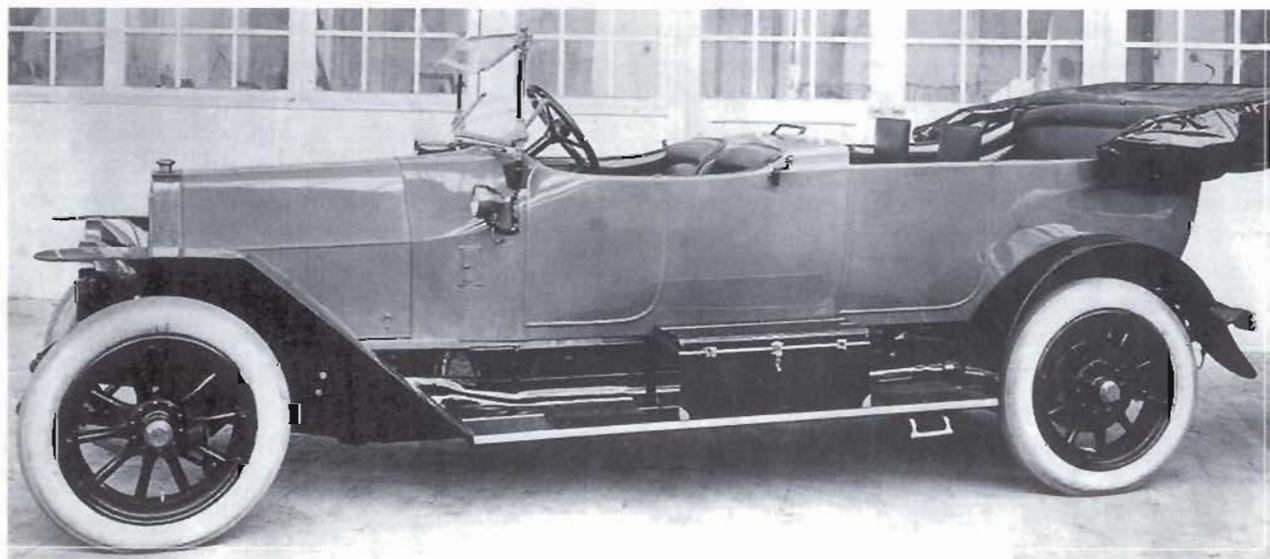
Nell'agosto del 1914 lo scoppio della Prima guerra mondiale apre un periodo denso di incognite per le industrie che si sarebbe viste costrette a orientare la produzione in funzione della domanda bellica. Nell'immediato tuttavia la Lan-



Sopra, una pubblicità del 1914 promossa da una delle concessionarie di Enrico Minetti. Sotto, una Lancia 35 HP Theta del 1914 con carrozzeria torpedo.

cia non sembra incontrare particolari difficoltà di mercato. Gli utili si mantengono elevati. Il primo esercizio in via Monginevro si era chiuso con un utile in bilancio di quasi 700.000 lire, cifra che dopo una flessione nel 1913 sarebbe stata nuovamente raggiunta nel 1914, un anno che si era chiuso con un utile record di 766.630.

Di lì a pochi mesi, tuttavia, il quadro sarebbe drammaticamente cambiato anche per la Lancia.



I sogni finiscono all'alba

In controtendenza con le linee dell'epoca, provocatoria ma non irriverente, elegante e sportiva come le migliori Lancia, la Kayak debuttò a sorpresa al Salone di Ginevra del 1995.

Nel 1995 la Lancia K Coupé non era ancora in produzione quando la carrozzeria Bertone presentò una proposta alternativa che chiamò Kayak. Il carrozziere espose il prototipo a sorpresa nel proprio stand al Salone di Ginevra dal 9

al 19 marzo 1995 e subito attirò l'attenzione del pubblico e degli osservatori specializzati. La Kayak diventò così una delle stelle della rassegna elvetica. Piacque per avere saputo essere provocatoria senza essere irriverente. In altre parole per essere riuscita ad andare fuori dagli schemi convenzionali, come era nella tradizione Bertone, non con una fuga in avanti, ma recuperando in modo pungente alcuni stilemi del passato.

La ricerca estetica che portò alla Kayak esplorò diverse ipotesi formali, una che privilegiava l'abitabilità posteriore, una che proponeva temi classici d'ispirazione "retro", una molto dinamica con forma a cuneo, l'ultima che accennava le tematiche poi espresse dalla Kayak. A un certo punto dell'iter progettuale rimasero in concorrenza due figurini, uno un po' "retro" che nella coda richiamava apertamente la leggendaria Lancia Aurelia GT B20, un altro che interpretava lo spirito, non gli stilemi, delle Gran Turismo Lancia del passato. Fu prescelto quest'ultimo e iniziò il lavoro di af-

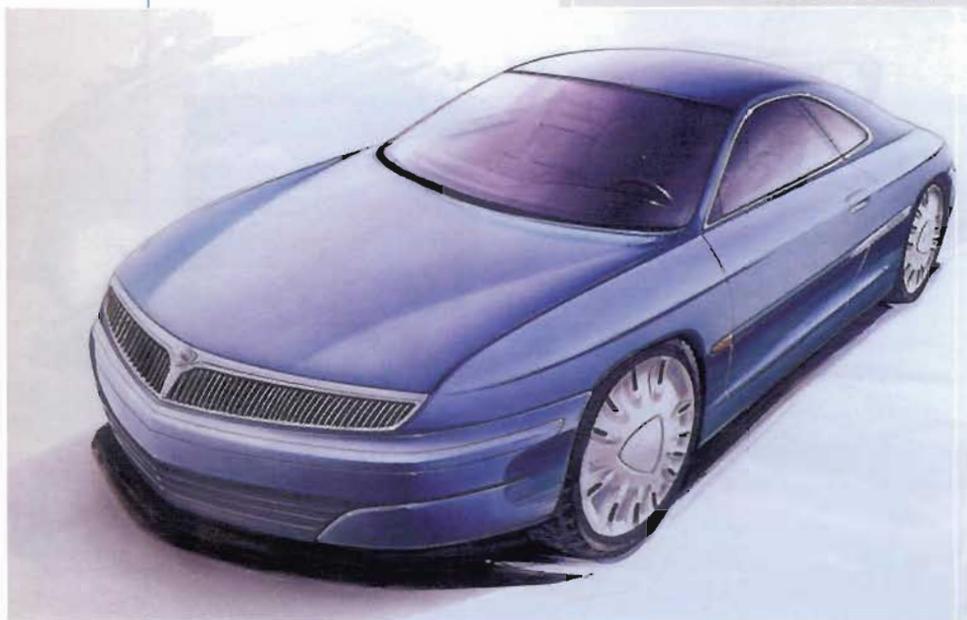


BERTONE 

Sopra, schizzi elaborati nella prima fase di ricerca da parte dei designer di Bertone.



A destra, lo schizzo di un progetto alternativo con la coda un po' retrò, che richiama quella della Lancia Aurelia GT B20. Sotto, il figurino prescelto per la realizzazione. Sotto, a destra, la rappresentazione grafica di una proposta per l'arredamento interno.



ventò un elemento compositivo fondamentale per il frontale invece di rimanere un semplice elemento decorativo, perciò comunicò l'identità della marca con una forza evocativa inconsueta. In fiancata il carrozziere citò le grandi GT del passato con la moderna interpretazione dei "baffi" sopra gli archi dei parafranghi e con il voluto ritorno alla cromatura nei profili attorno ai vetri per sottolinearne l'andamento grafico. Usò inoltre la cromatura per il parziale trattamento del profilo teso fra il parafrangente anteriore e quello posteriore, nella forma di una "pennellata" lucida impiegata come un tratto irregolare per marcare la trasgressione ai comuni formalismi. Per la coda Bertone scelse un volume molto rastremato e spiovente, nel quale il

finamento e di ricerca per arrivare alla soluzione definitiva. In questa fase si passò dalle due dimensioni dei fogli di carta alle tre dimensioni dei modellini di creta in scala 1:4. Fra quattro proposte diverse con musci più o meno lunghi e code più o meno spioventi, in altre parole con rapporti di volumi diversi, la scelta definitiva cadde su un modellino con una volumetria molto particolare per riferirsi a una vettura a trazione anteriore. La Kayak in miniatura e quella in scala 1:1 che la seguì si presentarono quindi con l'abitacolo arretrato in controtendenza sia con i canoni dell'epoca che lo volevano avanzato, sia contro la logica stessa della distribuzione delle masse nelle auto con il motore trasversale. In tal modo il carrozziere fece apparire il cofano più lungo e più importante di quanto non fosse strettamente necessario. In pratica usò un espediente molto in voga nel passato per suggerire la presenza di un motore potente. In questo caso la potenza c'era davvero, quella del magnifico Lancia 2400 con cinque cilindri e venti valvole, che sarebbe stato un vero peccato rinchiudere nei volumi brevi ai quali ci si era ormai abituati pur essendo posizionato trasversalmente. Nella linea armoniosa del muso Bertone inserì la componente forte dello scudo Lancia stilizzato e trattato a tutta ampiezza integrandovi i fari. In questo modo la griglia di-

raccordo fra il lunotto e il baule presentò un leggero stacco per evitare di citare la Lancia Aurelia GT B20 e in generale la tipologia così detta "fastback".

Approssimandosi alla parte posteriore, volse la tensione di tutte le linee al centro dello specchio di poppa dove pose lo stemma della Casa, per evidenziare con grande forza evocativa il marchio Lancia anche nella coda. Nonostante gli





A sinistra, la Lancia Kayak vista di tre quarti anteriore. L'abitacolo arretrato rispetto alle tendenze degli anni Novanta conferisce forza al frontale.

Per evitare che le ruote apparissero troppo piccole e "annegassero" nel rapporto con i parafranghi più larghi, il carrozziere studiò un disegno dei cerchi che ne esaltasse la larghezza. L'altezza, ovviamente risultò inferiore a quella della k a quattro porte: 1360 millimetri contro 1462 millimetri. Nonostante

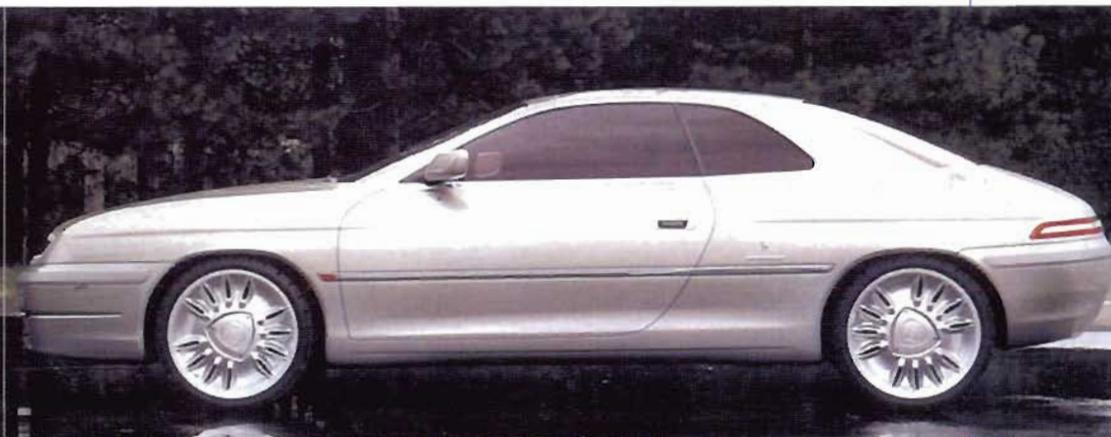
Kayak

BERTONE 

insoliti rapporti dei volumi suggerissero a prima vista dimensioni più grandi di quelle della Lancia k berlina, la lunghezza totale della Kayak risultò di sette centimetri inferiore a quella della quattro porte d'origine. Mantenendo le carreggiate invanate (1546 millimetri davanti e 1527 millimetri dietro), la Kayak presentò invece una larghezza maggiore: 1860 millimetri contro i 1826 millimetri della berlina.

tutto l'abitabilità rimase sufficiente per ospitare quattro persone e in ogni modo si rivelò superiore a quella delle coupé di pari classe potenziali concorrenti all'epoca.

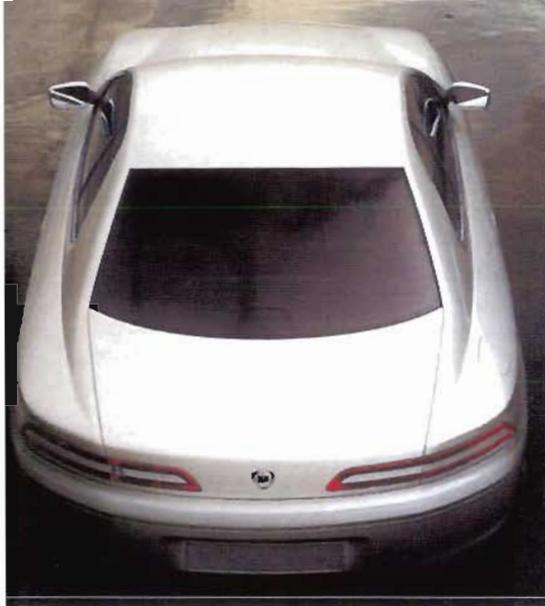
All'interno la Kayak ripropose la piacevole plancia delle versioni meglio equipaggiate della Lancia k berlina, ben assortita con sedili disegnati appositamente dagli stilisti di Bertone con una forma sportiveggiante, ma connotata dal tocco di eleganza classica che distingue i prodotti Lancia. Gli interni, però, si videro solo al Salone di Francoforte nel settembre 1995 perché, contrariamente alle abitudini di



Sopra, a sinistra, la calandra a tutta ampiezza che nasconde i fari è l'elemento portante della composizione del frontale. Sopra, la Lancia Kayak vista di lato. In controtendenza con le auto contemporanee l'eleganza di certi elementi è sottolineata da motivi cromati. A sinistra, la Lancia Kayak vista di tre quarti posteriore.



carrozziieri | 1995



Sopra, la coda della Lancia Kayak in una immagine che evidenzia la tensione di tutte le linee al centro dove si trova lo stemma Lancia.

A destra, la Lancia Kayak visto da una prospettiva che mette in risalto l'ottimo inserimento del padiglione nel corpo vettura.



Kayak

BERTONE



Nuccio Bertone, la Kayak presentata a Ginevra era un modello statico. La scelta di esporre al salone elvetico un prototipo non marciante fu molto sofferta, ma non c'erano alternative. Infatti, è vero che il gruppo Fiat diede la sua disponibilità a consegnare l'autotelaio da carrozzare con largo anticipo, addirittura prima del lancio della k berlina. È vero anche che Bertone iniziò a lavorare subito, tuttavia durante l'elaborazione del modello arrivarono importanti commissioni da altri clienti del carrozziere, che distrassero le attenzioni dei suoi designer. L'inevitabile conseguenza fu che il progetto Kayak subì una battuta d'arresto. Anche a Francoforte il bel prototipo Lancia Coupé di Bertone rac-

colse unanimi consensi e fece nascere la speranza che fosse prodotto in serie a breve termine. Le cose non andarono così. Mettendo a confronto la proposta di Bertone con quella maturata dalla carrozzeria Maggiore sulla stessa piattaforma meccanica, la Lancia scelse quest'ultima che forse era meno ricca di fascino e di elementi innovativi, ma aveva il non trascurabile vantaggio di utilizzare una gran parte dei lamierati di serie e quindi di richiedere un investimento assai minore nelle attrezzature produttive, di ridurre considerevolmente i costi di produzione, di accelerare i tempi di realizzazione e infine di consentire una più economica gestione dei ricambi. La Lancia k Coupé "by Maggiore" si rivelò senz'altro un buon prodotto, ma forse la Kayak sarebbe stata ancora migliore per esprimere l'anima del marchio Lancia. Peccato davvero che questo bel sogno di Nuccio Bertone sia finito all'alba del 25 aprile 1996 quando al Salone dell'Automobile di Torino debuttò la k Coupé di Maggiore e fu annunciata la produzione in serie a partire dai primi mesi del 1997.



A sinistra, Nuccio Bertone e la moglie Lilli posano orgogliosi accanto alla Lancia Kayak.



Sopra, il disegno della Lancia Appia GTE. A sinistra, lo stemma della carrozzeria Zagato. Sotto, una Lancia Appia GTE nella seconda versione del 1960 con fari dritti imposti dal Nuovo Codice della Strada.



ufficializzazione della Lancia avvenne quella dell'Alfa Romeo, per conto della quale Zagato produsse poi la Giulietta SZ, quindi la Giulia TZ, la Junior Z e altre sportive di gran-

de successo. È quindi evidente l'importanza strategica dell'Appia GTE nella storia del carrozziere. Prima di allora Zagato era un carrozziere indipendente; acquistava, o faceva acquistare dai clienti, gli au-



A sinistra, una Lancia Appia GTE del 1959 con fari carenati esposta a Villa d'Este per il cinquantenario del carrozziere. Sullo sfondo una Lancia Flaminia Sport Zagato.



Sopra, una Lancia Appia GTE senza i rostri sul paraurti che caratterizzavano gli esemplari da esportazione dai quali ebbe origine la sigla E, che significava appunto "Esportazione". A sinistra, una Lancia Appia GTE al concorso d'eleganza di Rimini del 1962. Si notano le maniglie unificate con quelle della versione Sport con passo corto. Sotto, una Lancia Appia Sport restaurata. Il modello differiva dalle contemporanee GTE per il passo accorciato di 160 mm.

totelai e vendeva direttamente il prodotto finito. In questo modo Zagato acquistò i primi autotelai Appia in base ai semplici accordi che regolavano i rapporti con tutti i carrozzieri: i pagamenti alle date stabilite e l'impegno a non superare i limiti di peso giudicati critici dalla Casa. Probabilmente nel 1956

Zagato ebbe il primo autotelaio Appia a un prezzo di favore. Infatti, le Case utilizzavano le fuoriserie dei carrozzieri per aumentare l'attenzione del pubblico verso ogni nuovo modello, in questo caso l'Appia Seconda serie che debuttò appunto nel 1956. Destinatari privilegiati di altri autotelai Appia Seconda serie furono Allemano, Boano, Ghia-Aigle, Pinin Farina, Vignale e Motto. L'Appia che Zagato presentò al Salone di Torino del 1956 aveva sul bagagliaio e sul cofano le tipiche "doppie gobbe" che il carrozziere realizzava di norma sul tetto. La vettura non

bitò alla clientela sportiva, che in un primo tempo sembrò preferirle la leggera Appia di Motto, che aveva la forma più convenzionale di due trapezi sovrapposti. Un gruppo di concessionari si organizzò per ordinare a Motto 25 esemplari della sua Appia d'alluminio, ma poi decise di attendere i risultati sportivi prima di completare l'ordine. Intanto Zagato, con interventi successivi, addomesticò la linea "Cammello", che così iniziò a convincere. Più di tutto però convinse la vittoria nella Mille Miglia, in questo modo le Appia Zagato, chiamate GT, GTSZ o GTZ, secondo le versioni, divennero la scelta obbligata dei gentleman-driver con ambizioni di vittoria nella classe GT 1150. I successi sportivi interessarono la Lancia, che stava valutando di affiancare alla berlina di serie alcuni modelli speciali da affidare ai carrozzieri. I primi contatti fra i fratelli Zagato e Carlo Pesenti, allora proprietario della Casa, avvennero tramite un commercialista di Bergamo che curava gli interessi di entrambi. A trattative in corso, Zagato formulò l'ipotesi di una carrozzeria più tranquilla della GTZ, nella quale sopravvivevano però alcune delle tracce un po' selvagge delle "Cammello". La Lancia immaginava l'Appia sportiva come un prodotto d'alta gamma, buono non solo per vincere le corse, ma che si distinguesse per la compostez-

LANCIA APPIA GTE (1959-1962)
Fra parentesi i dati della versione modificata nel 1961

Numero cilindri: 4 a V di 10°14"
Alésaggio e corsa: 68x75 mm
Cilindrata totale: 1089 cc
Potenza massima: 53 cv a 5200 giri/min (60 cv a 5400 giri/min)
Rapporto di compressione: 8:1 (8,8:1)
Distribuzione: valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
Alimentazione: carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD
Lubrificazione: forzata, pompa a ingranaggi, filtro
Trazione: sulle ruote posteriori
Cambio: 4 velocità + m, prima non sincronizzata
Frizione: monodisco a secco
Rapporto al ponte: 10/39 (11/46)
Autotelaio: solidale con la scocca
Sospensioni anteriori: indipendenti tipo Lancia con carrelli scorrevoli, ammortizzatori idraulici regolabili
Sospensione posteriore: asse rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni: idraulici a tamburo
Pneumatici: 155x15 radiali (155x14)
Carrozzeria: coupé 2 porte a due posti in alluminio
Passo: 2510 mm
Carreggiata anteriore: 1178 mm
Carreggiata posteriore: 1182 mm
Lunghezza: 4190 mm
Larghezza: 1420 mm
Altezza: 1240 mm
Peso: 840 kg
Velocità massima: 160 km/h
Consumo: 7,7 litri/100 km

za, l'eleganza, la raffinatezza del comfort e la cura nella costruzione. Zagato propose la GTE, la Lancia accettò. Con la GTE, Zagato si esercitò nella fabbricazione di qualità, mettendo in campo quell'abilità di *finisseur* fondamentale per raggiungere i successivi traguardi industriali.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

Il "cammello" addomesticato

La Lancia Appia Zagato GTE un sportività e sopraffina raffinatezza. Costruita dal 1959 al 1962 visse intensamente un'epopea fatta di gare e concorsi di eleganza. Nel 1961 fu affiancata dalla versione Sport.

L'Appia GTE rappresenta il raggiungimento di un traguardo importante per Zagato e per la Lancia. È contemporaneamente il punto d'arrivo di un'intesa avviata nel 1957 e il punto di partenza di una collaborazione, ancora più intensa e proficua, che proseguì con modelli di gran successo commerciale e sportivo come le Lancia Flavia Sport e Fulvia Sport. Le linee basse e allungate dell'Appia GTE hanno il caratteristico andamento curvilineo delle Zagato, ma non gli eccessi e le improvvise gibbosità delle altre



A sinistra, il muso di un'Appia "Cammello" aggiornata che conserva la calandra a scudo e le gobbe sul tetto, ma perde le gobbe sul cofano.

Appia Z che il pubblico battezzò "Cammello". L'impianto stilistico della GTE non presenta differenze eclatanti rispetto alle serie "Cammello" che l'ha preceduta. L'evoluzione delle Appia Zagato che precedettero la GTE seguì un approccio orientato più all'efficienza dell'oggetto che alla ricerca estetica. Tutto ciò cambiò in maniera significativa con la GTE, che diventò un modello ufficiale della Casa e spinse i progettisti di



Zagato a esplorare anche zone d'interesse sottovalutate in precedenza: come l'integrazione dello spirito di marca del fornitore dell'autotelaio, la standardizzazione delle componenti e l'analisi delle forme più idonee in rapporto ai procedimenti costruttivi per ottenerle.

All'interno della GTE troviamo un abitacolo in perfetto stile Zagato per sportività, ma

anche in esemplare stile Lancia per i sedili e i fianchetti delle porte rivestiti con l'inconfondibile panno di alta



Sopra, la cosiddetta Appia "Cammello" al concorso d'eleganza di Cortina del 1956.

A sinistra, in alto, la coda dell'Appia "Cammello" con le doppie gobbe sul tetto e sul coperchio del baule.

A sinistra, sotto, la coda di un'Appia "Cammello" senza le gobbe sul coperchio del baule.

In basso, a sinistra, lo stabilimento Zagato di Milano in via Giorgini 16-18.



Sopra, un'Appia "Cammello" rivista nel frontale e nella coda con "pinnette". Sotto, una Lancia Appia GTE nella prima versione del 1959 con fari arretrati e carenati. Il modello entrò nei listini ufficiali Lancia al prezzo di 1.800.000 lire.

qualità (o pelle su richiesta) e finiti con la cura del dettaglio tipica della Casa torinese. Si tratta di un bel progresso rispetto ai rivestimenti di finta pelle delle GT/GTZ o ai fianchetti delle porte, belli, ma inconfondibilmente Zagato e per niente Lancia, delle serie precedenti. Anche la finitura del cruscotto è in perfetto stile Zagato per la semplicità e per l'efficienza, ma è anche in per-

fetto stile Lancia per la qualità della verniciatura, per l'effetto raggiunto e per il richiamo alla tradizione della Casa. Passiamo ai dettagli esterni. Le maniglie a incasso che si svelano premendo un pulsante rispondono a criteri aerodinamici, ma rispondono anche all'esigenza estetica perché permettono fiancate completamente lisce. La calandra dell'Appia GTE è una miniatura di quella tipicamente Lancia delle Flaminia Sport. Per ultimo osserviamo l'inserimento dei fanali nel corpo

vettura. Quelli anteriori con le cupolette di plexiglas della prima serie componevano un insieme di grande levigatezza, ma a causa delle norme del Codice della Strada rinnovato nel 1960 dovettero essere sostituiti da fari dritti senza carenatura. In questo modo l'insieme dei fari e della calandra diede al frontale un aspetto più marcatamente Lancia.

La presentazione alla stampa della GTE avvenne nel 1959, subito dopo iniziò la produzione in serie, che per la prima volta non fu destinata alla clientela del carrozziere, ma alla rete dei concessionari Lancia. L'inserimento della GTE nella gamma ufficiale della Casa rappresentò il primo importantissimo riconoscimento della carrozzeria Zagato da parte di una Casa automobilistica. Dopo la



Sopra, l'Appia GT del 1957 del tutto priva di gobbe e di pinnette.



Il modello