Canada $ 12.95/Francia F. 60/Germania DM 16,00/Gran Bretagna £ 5,70/Grecia Drs. 1.400/Spagna Ptas. 1.150/Svizzera Frs. 14,00/Svizzera C. Ticino Frs. 13,50/U.S.A., N.Y.C. $ 13,95/Other $ 14.50

AutoCapital

Mensile - N. 10 - Ottobre 1991 - Lire 8.500
Sped. abb. post. gruppo III/70

Le nuove ammiraglie sono sempre più compatte

SuperDelta, SuperGolf: a confronto le berlinette dal motore esagerato

Dossier, tutto sulle Ferrari Dino da competizione

Anni 70, tutte le auto da guidare a testa alta

Americane di domani, in prova Dodge Viper e Chrysler 300

Le preferite/*A suo tempo criticata per le forme poco attraenti, la Fulvia Sport non ha provocato grandi entusiasmi tra i lancisti dell'epoca. Oggi, grazie proprio alla sua personalissima linea e alla discreta rarità degli esemplari prodotti, è sempre più apprezzata come testimone di uno stile che ha fatto epoca*

Nella foto grande ***il frontale della versione spider della Fulvia Zagato.*** *Qui a lato, da sinistra,* ***la versione 1.2 e quella 1.6.***

R. Carrer

Più Zagato di così...

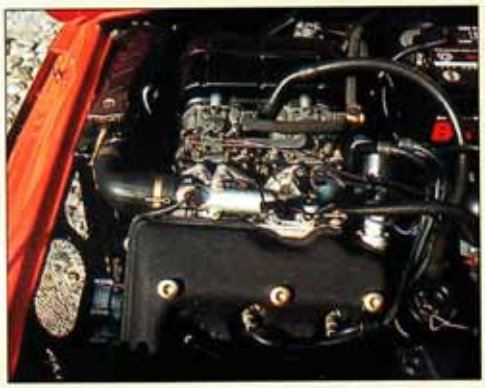
Fulvia sport

A volte le auto nascono nei posti di vacanza. La linea della Fulvia Sport fu decisa a Beaulieu, ove Elio Zagato sottopose all'ingegner Pesenti, allora proprietario della Lancia, i tre bozzetti predisposti da Ercole Spada. Pesenti aveva acquistato la Casa automobilistica torinese non tanto come investimento industriale, ma per una forte passione; era per questo che, fra i suoi mille impegni, non rinunciava mai ad approvare personalmente ogni nuovo progetto fin nei minimi particolari, discutendone magari con i responsabili per una notte intera, dopo essersi fatto raggiungere nei posti più impensabili e averli fatti attendere in anticamera per ore e ore. Così fu anche quando si trattò di realizzare una versione molto sportiva della Fulvia, la medio utilitaria a trazione anteriore progettata all'inizio degli anni '60 dall'ingegner Fessia. E fu egli stesso ad affidare la realizzazione a Ugo Zagato e ai suoi figli Elio e Gianni, che già negli anni '50 avevano realizzato con successo le Appia e le Flaminia Sport. La Sport fu l'unica Fulvia a essere realizzata fuori casa, visto che la coupé, contrariamente alla tradizione, era stata frutto dello staff stilistico interno. L'incarico per i Zagato fu quello di realizzare una versione ancora più sportiva della coupé, una sport leggera e aerodinamica con la non del tutto celata intenzione di poterla schierare in pista, affiancandola all'attività nei rally della coupé e (future) HF.
La Fulvia **Sport 1.2.**

La serie iniziale della Lancia Fulvia Sport Zagato fu costruita con carrozzeria interamente in alluminio (202 gli esemplari) e motore di 1216 cc.
Nelle foto di questa pagina un particolare del motore, i cerchi Campagnolo (erano optional insieme ai Cromodora per le versioni successive) e l'interno. Quest'ultimo era molto curato, con la strumentazione inserita in una elegante plancia in legno.

Zagato spyder

I primi prototipi della Sport calcarono le strade nella primavera del 1965 e fu lo stesso Elio Zagato, grazie alla sua esperienza di pilota, a condurre personalmente i collaudi, peraltro durati pochissimo, visto che già al Salone di Torino in autunno la Fulvia Sport fu presentata in pubblico, destando l'immediata ridda di pareri contrastanti sull'audacia della linea, come sempre controcorrente: infatti, mentre la Fulvia berlina e la coupé avevano la coda tronca (praticamente inventata da Zagato), la Sport si presentava con una parte posteriore tondeggiante e rastremata. Fra le altre particolarità stilistiche, il cofano anteriore con apertura verso un lato e il lunotto posteriore facente funzione di portellone, con un comando elettrico per il suo sollevamento di circa 10 cm così da permettere un'aerazione dinamica dell'abitacolo. Il motore della Sport era il medesimo della Fulvia coupé: 4 cilindri a V di 1216 cc con 80 Cv, che spingevano la vettura a oltre 170 km/h, ben 10 in più della più pesante e meno aerodinamica coupé normale. Il forte vantaggio in peso della Sport (100 kg) era dovuto alla carrozzeria costruita interamente in alluminio che, unitamente all'ottima aerodinamica, consentiva anche consumi eccellenti, nell'ordine dei 13/14 km/litro a velocità sostenuta. L'interno della Sport aveva la stessa elegante plancia rivestita in legno della coupé, mentre i sedili erano di disegno originale Zagato, avvolgenti e più piccoli. La Fulvia Sport fu messa in



La versione spider della Fulvia Sport Zagato fu presentata nel 1968. La vettura rimase però a livello di prototipo e fu costruita in due esemplari. Come si può notare dalla foto sopra, la spider era un due posti secchi (il telaio rispetto alla Sport era stato accorciato di 15 cm), aveva la capote che scompariva completamente. Alquanto interessante era anche l'alloggiamento della ruota di scorta, posizionato sotto il baule.

Il suo posto nella storia

La Fulvia Sport fu prodotta in diverse versioni e con diverse motorizzazioni, ma la più interessante (perché prodotta in poco più di 200 esemplari tutti in alluminio) è sicuramente la prima versione. Dotata del motore di 1216 cc (76x67) erogante 78,6 Cv a 6000 giri, con un peso di poco superiore ai 900 kg, era in grado di raggiungere agevolmente i 170 km/h. Non ebbe però vita sportiva in quanto il limitato numero di esemplari prodotti non ne consentì l'omologazione. La successiva versione (Sport 1.3) con motore di 1298 cc (77x68,7), 86 Cv a 6000 giri acquistò ovviamente in brillantezza (-1" e 1/10 sul km con partenza da fermo) e in velocità massima. Fu omologata per impiego sportivo nella categoria gran turismo avendo raggiunto e superato la soglia minima dei 500 esemplari prodotti in un anno ed ottenne anche buoni risultati, al di là di altre peculiarità, anche in virtù del peso limitato a 800 kg. Tale peso in realtà era di oltre 100 kg inferiore al peso della vettura di serie ma la Lancia, sempre attenta ad utilizzare a proprio vantaggio le pieghe e le sfumature del regolamento, era riuscita ad ottenere l'omologazione per impiego sportivo della vettura munita ad esempio dei vetri delle portiere, dei finestrini posteriori e del lunotto in materiale plastico e priva di diversi altri particolari come ad esempio l'impianto di riscaldamento. Per non privare però i propri clienti del piacere di gareggiare con vetture strettamente di serie la stessa Lancia aveva previsto nella omologazione di detta vettura la fornitura, a richiesta, dei medesimi particolari.

Mentre la versione di 1216 cc era omologata come una 2 posti, alla versione 1.3 vennero riconosciuti 3 posti (2 ant. + 1 post.). Nella successiva versione 1.3 S la potenza sale a 90,5 Cv che producono leggeri miglioramenti nelle prestazioni, fermi restando gli altri parametri.

Nella seconda serie di questa versione (1.3 S 2ª serie) viene modificato l'impianto frenante (dotato ora di servofreno a depressione e di nuove pinze, le anteriori con 4 pompanti ciascuna), il peso omologato per impiego sportivo diviene più «naturale» (925 kg) mentre per l'impiego stradale la vettura viene riconosciuta come una 4 posti (2+2). La sorella maggiore (Sport 1.6) con motore di 1584 cc (82x75) erogante 115 Cv a 6000 giri, in pratica lo stesso della HF 2ª serie, può essere considerata senz'altro, nell'ambito della famiglia vestita da Zagato, la miglior combinazione fra prestazioni e comfort. Pur senza raggiungere infatti i valori assoluti della più sportiva leggera e spartana coupé HF (per questo non fu nemmeno omologata per impiego in competizione), forniva tuttavia prestazioni di tutto rilievo in condizioni di sicurezza e di comfort molto elevate per l'epoca. La originale carrozzeria di Zagato subì poche e leggere modifiche durante il suo ciclo di produzione e mantenne sempre intatta la sua indubbia eleganza. Ma bastava togliere i paraurti e si otteneva un'immagine aggressiva, che diventava addirittura ruggente con i passaruota allargati.

Ezio Sisti

vendita a 1.890.000 lire, 545.000 lire in più della Coupé, un prezzo piuttosto alto che ne permise l'acquisto solo a un target limitato di giovani imprenditori rampanti e anche a signore dell'alta società, fra le quali la Sport - ancora più della coupé - divenne quasi uno status-symbol, preferibilmente in colore blu scuro con interni in panno grigio (optional) e magari l'alzacristalli elettrico montato da Pavesi a Milano (con relativa decal). Dopo i primi 202 esemplari costruiti, il ritmo che le richieste andavano assumendo convinse i fratelli Zagato ad abbandonare l'alluminio per la costruzione della scocca, in contemporanea con la presentazione della Sport 1.3, nel 1966.

La Fulvia Sport 1.3.

Questa conservava comunque cofani, porte e lo sportellino per la ruota di scorta in alluminio mentre il resto della scocca era in acciaio. La cilindrata del motore era portata a 1298 cc e la velocità massima saliva a 176 km/h. Esteticamente la Sport 1.4 si distingueva dalla precedente per le coppe ruota montate su cerchi verniciati in grigio metallizzato anziché avorio e lo specchio retrovisore esterno montato sul parafango anteriore sinistro. Leggere modifiche avevano anche le sospensioni, con l'assale posteriore parzialmente in lega leg-

In queste pagine alcune foto della versione 1.3 S. La sigla S compare nel 1968 ed indica il modello più brillante della Fulvia Sport Zagato. Infatti i cavalli a disposizione in questa versione sono 90,5 anziché 86 della 1.3. Anche esteticamente subisce delle leggere modifiche, che riguardano essenzialmente la mascherina anteriore e la cornice dei fari. Qui sopra, le foto in bianco e nero della presentazione dell'epoca.

gera onde diminuire il peso delle masse non sospese. La Sport 1.3 fu messa in listino a 1.955.000 lire.

La Fulvia Sport 1.3 S. Nel 1968 fu la volta della Sport 1.3 S con potenza portata a 103 Cv e velocità massima di oltre 180 km/h. Oltre che per le scritte di identificazione, si distingueva esteticamente per le coppe ruota di disegno massiccio con stemma Lancia a bandierina nel centro. Era in listino a 2.058.000 lire. Modifiche più estese furono portate al Salone di Torino del 1970, con la 2ª serie della 1.3 S, che montava il nuovo cambio a 5 rapporti + rm con comando a leva corta voluto dalla nuova gestione Fiat nella casa di Chivasso. Nuova anche la geometria delle sospensioni, con un assetto visivamente più alto e modificato anche l'impianto frenante, dotato di correttore di frenata posteriore. Altre modifiche riguardarono l'impianto elettrico, con l'alternatore al posto della dinamo, il pantone dello sterzo ad assorbimento d'urto, la frizione a diaframma e il rapporto al ponte più lungo di quello della coupé normale; i cerchi ruota erano in acciaio stampato con pneumatici 165/14 in luogo dei precedenti 155/14. La carrozzeria, ora completamente in acciaio, presentava all'interno un nuovo divanetto posteriore che portava a 2+2 posti la capacità di trasporto (prima era omologata come 3 posti). All'interno la cura del cambio più corta impose la modifica della parte inferiore della plancia che ora aveva un accenno di console. All'esterno vi erano nuove luci di posizione anteriori, un nuovo specchio retrovisore (montato vicino al finestrino anziché sul parafango) e la nuova coda con fanaleria della Peugeot 204 in luogo di quella precedente che era presa dalla NSU Prinz 4. Nella coda era scomparso anche lo sportello per la ruota di scorta, ora accessibile dal bagagliaio.

La Fulvia Sport 1.6. Nel 1971, infine, apparve la versione top della Fulvia Sport, la 1600 con il motore della HF, 1584 cc, 116 Cv e oltre 190 km/h di velocità massima. Esteticamente si distingueva dalla 1300 per la mascherina anteriore di colore nero opaco, una banda nero opaco sul cofano anteriore, le maniglie delle porte di tipo incassato, i rostri sui paraurti anteriori e posteriori in gomma, il termometro dell'olio sul cruscotto, i nuovi sedili con poggiatesta. Una raffinatezza per l'epoca erano gli alzacristalli elettrici forniti di serie. Il prezzo della 1600 fu fissato in

Per saperne di più

I libri

Le Zagato: Alfa Junior Z-Lancia Fulvia Sport, di Michele Marchianò, ed. Libreria dell'automobile, pagg. 84, *L. 30.000.*
The Lancia Fulvia e Flavia di W.O. Wernik, testo inglese, pagg. 130 *L. 35.000.*

I club

Zagato Car Club
Corso Milano 54, 35100 Padova, *telefono numero 049/8752191* pubblica una rivista semestrale.

Lancia Club d'Italia
Via V. Lancia 27 Torino *telefono numero 011/33312535* Federato ASI Pubblica un notiziario semestrale.

Lancia Club Serenissima
Via per Sacile 125
31110 Fracenigo (Treviso) *telefono numero 0424/76430.*

Gli specialisti

Restauratori ufficiali della carrozzeria Zagato, nonché depositari di tutte le parti di ricambio disponibili per le Zagato di cessata produzione, sono i Fratelli Galbiati (Mario, Roberto e Piero) *via Montenero 20010 Bareggio MI tel. 02/9013003-9013322.*

I modellini

Pochi, ma buoni i modellini in scala delle piccole Zagato. Della Fulvia esiste una riproduzione in scala 1/43 della inglese Corgi Toys, con cofano e porte apribili. Buona la riproduzione. È piuttosto raro e quotato fra le 50 e le 60 mila lire.

La gamma colori

Grigio Argento; Argento Nevada; Bianco; Bianco Saratoga; Avorio; Verde Ostenda; Testa di Moro; Blu; Blu Mendoza; Blu Lancia; Blu Met; Blu Giamaica; Rosso Corsa; Rosso Scuro; Rosso Salmone; Nero.

I numeri di telaio

Lancia Fulvia Sport 1.2 *(1965/67)*
Dal n° 1001 al n° 1202 esemplari prodotti: 202.
Lancia Fulvia Sport 1.3 *(1967/69)*
Dal n° 1203 al n° 2804 esemplari prodotti: 1602 (dal telaio n. 1912 vettura completamente in acciaio)
Lancia Fulvia Sport 1.3 S *(1968/70)*
Dal n° 1001 al n° 2898 esemplari prodotti: 1898
Lancia Fulvia Sport 1.3 S II serie *(1970/72)*
Dal n° 1001 al n° 3600 esemplari prodotti: 2600
Lancia Fulvia Sport 1600 *(1971/72)*
Dal n° 1001 al n° 1800 esemplari prodotti: 800
Lancia Fulvia Sport «Competizione» *(1967)*
001891, 001893; 001895; 001897; 001899; 001900; 001904; 001905; 001906; 001907; 001908; 001909; 001910; 001270; 00271-2-3-4-5-6-7-8-9; 002332; 002333; 002362; 002382
«Leggere» (1968): 001287; 001288; 001289; 001402; 001911
Lancia Fulvia Sport «Daytona»
002290; 002300; prototipo 1600 002450

2.790.000 lire e su richiesta potevano essere montati i cerchi in lega Cromodora, simili a quelli della Fulvia 1600 HF lusso. Poco dopo, alcuni particolari della carrozzeria della 1600 furono trasferiti anche sulle ultime 1300 prodotte: maniglie delle porte incassate e mascherina anteriore nero opaco, più i sedili con poggiatesta su alcuni esemplari. La produzione delle Fulvia Sport ebbe termine nel 1972: ne erano stati prodotti 7.902 esemplari (202 1200 cc, 6900 1300/1300S e 800 1600).

La Fulvia Sport spider. Nella gamma Fulvia mancava una versione aperta, e ciò era dovuto alla crisi del mercato di tale tipo di vetture negli anni '70. Ciononostante una struttura agile come la Zagato sarebbe stata in grado di avviarne una piccola serie e così per il Salone di Barcellona del 1968 vennero allestiti due esemplari di una versione spider della Fulvia Sport 1.3. Erano realizzati su un pianale con il passo accorciato di 15 cm rispetto al coupé e avevano solo due posti. La linea era praticamente la medesima del coupé anche nella parte posteriore e l'insieme, anche grazie alla minore lunghezza, appariva molto slanciato. All'esterno, rispetto al coupé, aveva il frontale con la mascherina nero opaco e i fari coperti da una calotta in plexiglas (montata come optional su alcune coupé) mentre sulla coda veniva anticipata la fanaleria della Peugeot 204 in seguito montata anche sul coupé di serie. Anche il disegno degli interni non differiva molto da quello di serie ma, trattandosi anche di vetture preparate per un Salone, le finiture erano molto speciali, con una pelle rossa che rivestiva, oltre ai sedili, la plancia e il volante. I sedili erano quelli dell'Alfa Romeo Junior Z, con poggiatesta incorporato. Pur interessante come proposta, il progetto non ebbe seguito produttivo. I due esemplari esposti al Salone restarono in Spagna e furono venduti sul posto: di uno si persero presto le tracce, mentre l'altro è stato recentemente riportato in Italia grazie alla decennale ricerca di un appassionato collezionista che l'ha ritrovato con l'aiuto di un antiquario spagnolo. Oggi la vettura è stata restaurata, o meglio dire ricostruita, dalla KCA di Giancarlo Cappa, che ha ripristinato l'originale carrozzeria in alluminio, rifatto gli interni in pelle, privando la vettura di quelle caratteristiche precarie tipiche dei prototipi da salone (come la verni-

F. Rossi

Il prezzo vero: quanto valgono le Fulvia Sport Zagato

Le zagatine hanno per lungo tempo rappresentato uno dei primi gradini per entrare nel mondo delle auto classiche da collezione, merito anche dello Zagato Car Club che da molti anni le ha ammesse nei propri raduni, e merito anche delle quotazioni, sempre a livelli accessibili.

La Fulvia Sport è stata peraltro un caso emblematico, perché le sue quotazioni hanno avuto una forte impennata a cavallo della metà degli anni 80 per poi mantenersi a lungo piuttosto stabili fino a oggi (garantendo comunque un tasso di crescita tale da coprire la percentuale di aumento del costo della vita), con grande disappunto di chi sperava di aver fatto ottimi affari pagandole meno di dieci milioni cinque anni fa. In ogni caso occorre tener conto, come in tutte le auto storiche di valore non elevatissimo, che un restauro completo della carrozzeria e meccanica di una piccola Zagato può facilmente costare fra i 15 e i 20 milioni e che quindi il valore di un esemplare da restaurare non potrà mai superare il milione e mezzo/due milioni di lire. Per quanto riguarda gli esemplari perfetti o restaurati, invece, i valori si attestano fra i 12/14 e i 20/23 milioni per le Fulvia, con i valori più bassi per la 1300 2ª serie, e i valori più alti per le prime 1200 con carrozzeria in alluminio e per le 1600 (vedere in dettaglio il listino pubblicato a pag. 164 di questo numero di *AutoCapital*). Circa le omologazioni delle Fulvia Sport Zagato nell'ambito delle auto storiche, queste possono ottenere l'ambito riconoscimento (e, non dimentichiamo, anche l'esenzione dalla tassa di possesso) a condizione che la data di costruzione sia anteriore al 31/12/1968. Sono comprese quindi le Fulvia Sport 1.2 e le 1.3 della prima serie, mentre restano escluse le altre 1.3 e le 1.6. Tutte le Fulvia Sport Zagato possono invece partecipare alle gare CSAI di regolarità (e solo a quelle) indipendentemente dalla cilindrata, ma solo se costruite entro il 31/12/1971.