

# automobilismo **D'EPOCA**

3D

Available on the App Store

Disponibile per Android



### DOSSIER PICCOLE BOMBE

Fiat Uno Turbo  
Peugeot 205 GTI 1.9  
Renault Super5 Turbo

### BELLISSIME IERI E OGGI

Lancia Flavia Cabriolet  
Renault Dauphine-Gordini  
Triumph TR5

### ZAGATO A CONFRONTO

Alfa Romeo Junior / Lancia Fulvia

### MASERATI A6 GCS/53

Provata la regina delle Sport 2 litri

### SPORT

Ford RS 200  
Eifel Rally Revival  
Coppa d'Oro delle Dolomiti

# 40 ANNI X1/9

QUANDO FIAT FACEVA CENTRO

**SPECIALE AUTO D'EPOCA**

12 PAGINE SULLA FIERA DI PADOVA



**IN PISTA CON NOI**

La scheda di iscrizione per il raduno del 21 ottobre





# Tagli di Spada

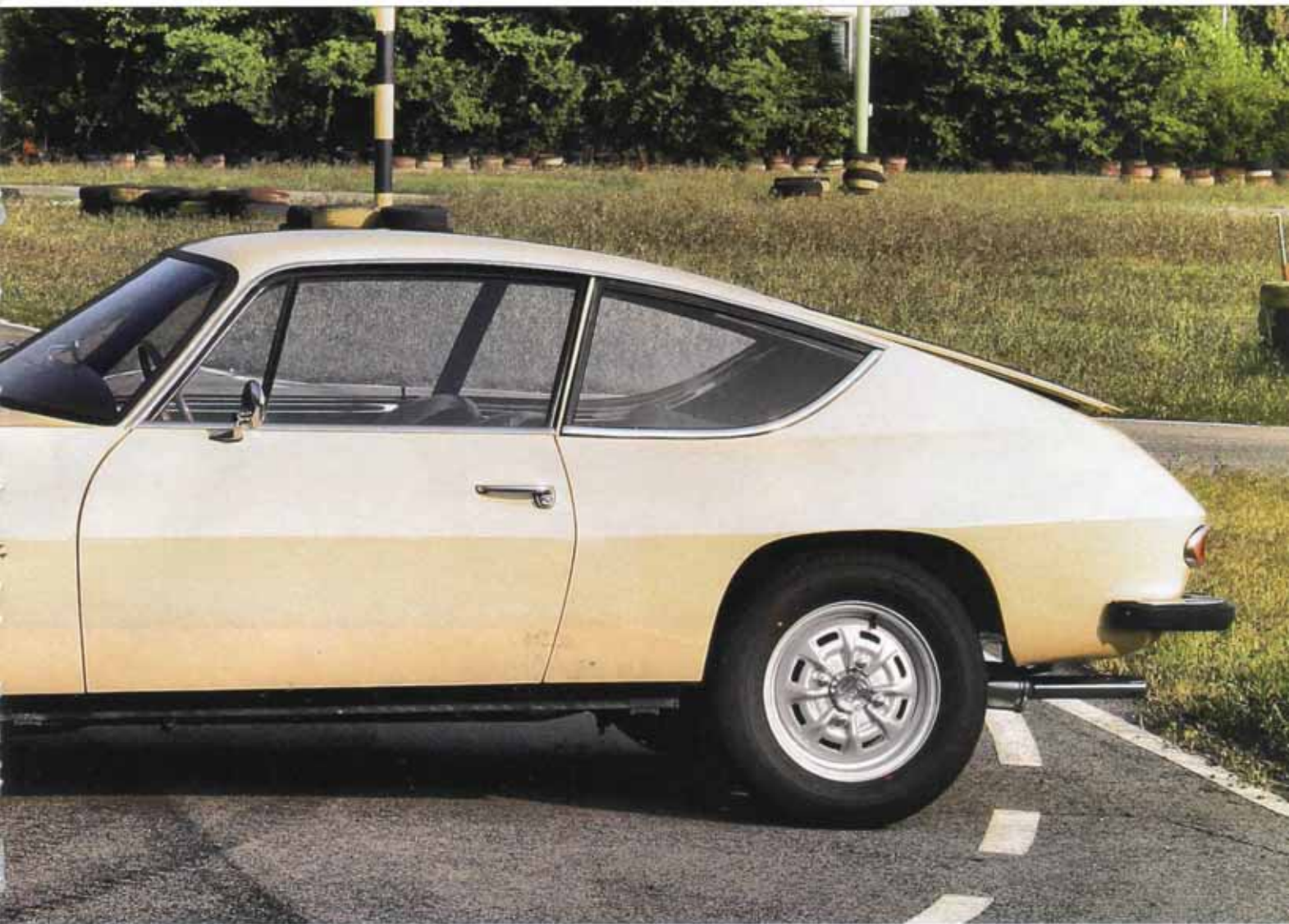
È impossibile non riconoscere in entrambe la mano del celebre stilista milanese. Simili per concetti, diverse per numeri di produzione, hanno rappresentato il momento più alto nella storia della carrozzeria fondata da Ugo Zagato

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

**A**lla carrozzeria Zagato negli anni '60 c'è grande fermento. Il decennio precedente ha fatto la fortuna delle fuoriserie e dei loro costruttori, e ora la Carrozzeria Zagato può permettersi una nuova e più grande sede a Terrazzano di Rho, a un passo da Milano. L'ampia struttura permette di creare un vero e proprio ufficio stile, a capo del quale è chiamato un giovane promettente, formatosi al celebre Istituto Tecnico Feltrinelli di Milano: il venticinquenne Ercole Spada.

In poco meno di dieci anni di permanenza in Zagato, Spada dà ampia prova del suo talento; il suo è un lavoro a tutto tondo, ogni progetto è pensato, disegnato, realizzato e provato su strada in prima persona. Gli strumenti di lavoro sono ancora artigianali e derivano dalla vecchia scuola dei carrozzieri: dai bozzetti in scala si passa ai piani di forma a dimensioni reali, sul quale si "ricalcano" a martello i tondini di ferro che, una volta saldati insieme, costituiranno il mascherone da usare per battere e sagomare le lamiere d'alluminio.





**APPROCCI DIVERSI**

Alfa Romeo Junior Z e Lancia Fulvia Sport sono due classici dello stile Zagato. La foto grande evidenzia la differenza di approccio ai due progetti da parte dello stilista Ercole Spada: cuneo perfetto, coda tronca e fiancate lisce per la prima, coda spiovente e uno spigolo netto che chiude la carrozzeria per la seconda. Qui sopra, uno schizzo originale di Ercole Spada, in cui è già ben chiara l'idea della forma "a saponetta" della parte inferiore della vettura.





### La coupé dei record

Proprio l'alluminio, per l'esattezza una lega chiamata Peraluman, alluminio con un 5% circa di magnesio, veste la prima serie della Fulvia Sport. Presentata al Salone di Torino del 1965 con motore 1.2, l'auto è un pezzo di bravura: Zagato ha realizzato una carrozzeria più leggera e aerodinamica rispetto alla Fulvia Coupé di serie, surclassata anche alla voce velocità (circa 10 km/h in più) e consumi. Le forme sono una novità per Zagato: niente gobbe sul tetto, niente coda tronca, ma una linea pulita e geometrica, definita da uno spigolo orizzontale che gira tutto intorno alla vettura a metà fiancata e sottolinea la calandra e lo specchio di coda. Il risultato è una sintesi elegante ed equilibrata di eleganza e dinamismo, come si conviene a una Lancia; la fredda geometria impressa ai lamierati è compensata dall'aggressività dei parafranghi anteriori, che prendono quota fino ad abbracciare le ruote anteriori, dal taglio angolato e dinamico dei finestrini posteriori, e dalla coda sfuggente, raccolta e compatta, soluzione che tanto successo ha dalle parti di Stoccarda... Nonostante il prezzo iniziale non proprio contenuto (1.890.000 lire, ben 345mila più della Coupé di serie), la vettura è subito un successo, grazie alla raffinatezza e all'eleganza tipiche delle realizzazioni Zagato di ben altra categoria. Dopo i primi 200 esemplari la scocca è già rivista e sono approntati gli stampi per un'esecuzione in acciaio.

La seconda versione della prima serie adotta i nuovi motori delle rispettive 1.3 e 1.3 Rallye S, e mantiene l'alluminio soltanto per porte e cofani, finché la carrozzeria diventa interamente in acciaio.

### La più diffusa

Nel 1970, dopo 3702 esemplari prodotti con carrozzeria prima serie, debutta la Fulvia Sport seconda serie, a cui appartiene l'esemplare fotografato. Le modifiche sono molte e abbastanza evidenti: seppur marginalmente, la carrozzeria in acciaio è diversa dalla precedente in alluminio, e quasi nessun pannello è sovrapponibile; scompare in coda lo sportello per accedere alla ruota di scorta, cambia la fanaleria anteriore (ora di derivazione Renault 16) e posteriore (prelevata dalla Peugeot 204, in precedenza era un componente NSU Prinz), cambiano i paraurti, rivestiti in gomma, il cofano motore, ora ad apertura controvento in luogo di quella laterale, la calandra anteriore, parzialmente verniciata in nero così come diversi altri particolari precedentemente cromati, cambiano le sospensioni, che conferiranno una postura meno sportiva alla nuova serie, contraddistinta da un posteriore rialzato e piuttosto ballerino su strada; ultima novità, forse la più succosa, alla Sport 1.3 si affianca la 1.6, ben più prestante e distinguibile dalla sorella minore per i differenti paraurti con rostri e per le maniglie porta incassate (poi riprese dalla Junior Z).

Con queste due nuove versioni, la Fulvia Sport raggiunge nel 1972 la cifra ragguardevole di 7102 esemplari prodotti, il più alto numero mai raggiunto da un modello prodotto in Zagato. Pietra miliare della produzione dello stilista milanese, è stata venduta sia come auto di serie, sia allestita su misura: interni in pelliccia, vernici a campione e altre stravaganze compongono una lunga lista di personalizzazioni approntate su alcune centinaia di vetture,

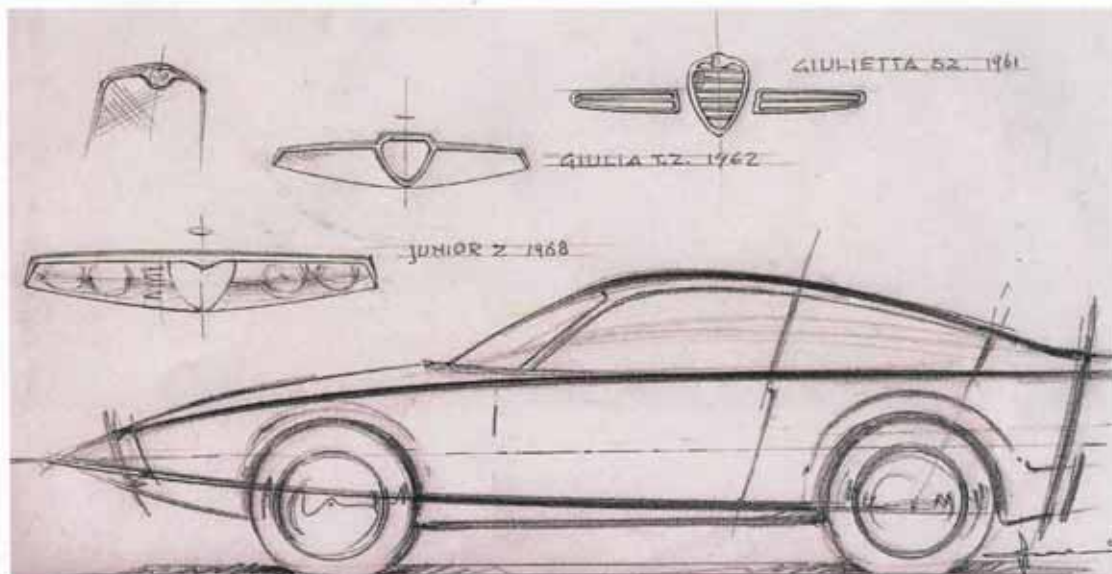






#### LANCIA PIÙ RIFINITA

Confrontando le plance, salta subito all'occhio il divario di assemblaggio e finitura: mentre la Lancia eredita in blocco gli arredi della coupé di serie, l'Alfa sfoggia una plancia originale di forma ellittica con console centrale, disegnata e realizzata da Zagato; ne consegue che la qualità della realizzazione è più "artigianale"; da notare, in proposito, il vano porta guanti senza sportello. Volante e strumenti sono quelli di serie, al pari dei tappeti in gomma, sulla Fulvia coperti da altri in moquette, piccola licenza del proprietario, che è alla ricerca di una bella radio Stereo 8 dell'epoca. Finiture in legno e alluminio sottolineano ulteriormente la differenza di vocazione (almeno nelle intenzioni).



#### EVOLUZIONE

Un bozzetto di Ercole Spada con l'evoluzione dello scudetto Alfa sulle auto Zagato, sempre più stilizzato fino a diventare "negativo" e integrato nel frontale sulla Junior. Nonostante la posizione avanzata del bialbero, Spada è riuscito a realizzare una linea affilata, con il frontale ben più basso rispetto a quello Lancia. In queste pagine, le auto in azione sul circuito del centro sportivo "Central Park" di Borgo Carso (LT).





**OPPOSTE**

Sopra, le code delle due coupé: tronca l'Alfa, con un ricciolo sulla sommità a deviare i flussi aerodinamici, più smussata e plastica la Lancia. Per entrambe, i componenti di grande serie (luci da Alfa 1750 e Peugeot 204, portaluca sopra la targa della Fulvia addirittura da un bus Setra), è affiancata a soluzioni originali Zagato, come il lunotto apribile a compasso (comando elettrico), ben visibile nelle foto dinamiche di questa pagina; i cristalli posteriori sono fissi.

per cui, se mai doveste imbattervi in una Fulvia Zagato un po' sopra le righe, aspettate prima di bollare il proprietario come un pasticciaccio. Della Sport sono stati allestiti anche due splendidi prototipi spider, montati su un pianale accorciato di 150 mm e caratterizzati dalle fiancate "simmetriche", dai fari anteriori carenati, dalla capote a scomparsa e dalla plancia rivestita in rosso come i sedili. Di uno si sono perse le tracce; l'altro, presentato al Salone di Barcellona del 1968, è stato venduto ad uno spagnolo subito dopo l'evento, e tuttora risulta si trovi in Catalogna.

**Forma pura**

La Junior Z è, tra le tante versioni appartenenti all'universo Alfa Romeo Giulia, di sicuro la più particolare. È Giuseppe Luraghi in persona a commissionarla nel 1967 ai fratelli Zagato. La richiesta è chiara: dev'essere una versione più corta, moderna e soprattutto più sportiva della Junior 1300, stilisticamente diversa dalla GT di Bertone e dal-

la Spider di Pininfarina. La risposta di Spada è altrettanto chiara e anche in questo caso dettata dalla geometria elementare; un semplice ed essenziale cuneo, una forma pura e dinamica, dall'identità estetica forte e definita. I concetti delle indimenticate TZ, sono rielaborati con forme più nette e affilate, chiuse da uno specchio di coda si tronco, ma non più incassato, e arricchito da un piccolo "ricciolo" sul bordo superiore che chiude in maniera sussurrata ma senza dubbi sportiva la curva fluida del padiglione. Rispetto alla Spider, sul cui telaio è realizzata la Junior Z, la lunghezza è contenuta in appena 3,90 metri a causa dello sbalzo posteriore minimo, necessario per bilanciare stilisticamente il frontale lungo e affusolato e per ottenere una maggiore maneggevolezza, scelta che all'epoca costrinse ad adottare il serbatoio benzina della Montreal in luogo di quello della Spider, come pure a rivedere la collocazione della ruota di scorta. Le forme sono fluide e pulite, le superfici perfettamente lisce, padiglione e fiancate hanno un andamento fluido e curvilineo, soprattutto







to in pianta, e manca ogni forma di orpello o cromatura che non sia strettamente necessario.

### Versione unica

Non mancano i compromessi, come la posizione avanzata del propulsore, che costringe ad alzare la punta del cuneo, e a conferire alla zona del brancardo un insolito andamento discendente verso il posteriore; altro elemento di compromesso è il paraurti anteriore, visibilmente posticcio e dapprima non previsto, aggiunto all'ultimo minuto a protezione (più psicologica che effettiva) della delicata e fragile carenatura anteriore in plexiglas, uno degli elementi più moderni e caratteristici della macchina. Presentata al Salone di Torino del 1969, la Junior Z ha una carriera più breve e lineare della Lancia, con cui condivide i capannoni della produzione Zagato. Prodotta per tre anni in unica configurazione scocca in acciaio/parti mobili in alluminio, non subirà modifiche sostanziali né sarà oggetto di un vero programma spor-

tivo (l'unico, tardivo, risultato degno di nota è la vittoria del campionato italiano Gr. 4 Club nel 1980). Nel 1972, dopo soli 1108 esemplari, è sostituita dalla versione 1600, appesantita dallo sbalzo posteriore allungato (ora uguale a quello della spider), dai fanalini posteriori di derivazione Alfa 2000 (i precedenti erano di derivazione 1750) e caratterizzata internamente da alcune finiture che migliorano, almeno nelle intenzioni, l'assemblaggio spartano tipico della vettura. Tra tutti, spicca il volante Hellebore in legno a tre razze.

### Simili ma diverse

Seppur con numeri sensibilmente inferiori a quelli della Fulvia Sport, la Junior Z è stata comunque un modello di rilievo nella storia della carrozzeria Zagato. Modernissima per l'epoca, ha anticipato diverse soluzioni divenute comuni dopo molti anni, e nell'impostazione generale di forme e volumi è di fatto quasi sovrapponibile all'Alfasud Sprint, lanciata nel 1976.



### INCROCIO DI SGUARDI

Le viste frontali di questa pagina sintetizzano meglio di ogni altra il diverso carattere delle due vetture. Piantata e aggressiva l'Alfa, distinta da un inusuale e riuscitissimo mix tra pulizia e aggressività; più elaborata e fruibile la Lancia, che è anche più abitabile. Su strada le differenze sono più psicologiche che reali in quanto potenza e prestazioni sono sovrapponibili. Qui sopra due dettagli della fanaleria anteriore; inizialmente anche sulla Fulvia era prevista una copertura trasparente, mantenuta poi soltanto sui due esemplari spider e su alcuni esemplari da competizione.



Di sicuro la bella e svelta Junior Z avrebbe meritato altri numeri: assieme alla Fulvia ha reso accessibile per molti il sogno di possedere una vettura "carrozzata", sia allora sia oggi, dato che è ancora possibile acquistarle entrambe nella fascia dei 10/15 mila euro. Simili per vocazione, per dimensioni, per prestazioni, Fulvia e Junior Z condividono anche una buona parte della componentistica specifica, dall'Elasticpel dei rivestimenti alle serrature, al motorino di sollevamento dei lunotti posteriori, alle maniglie porta (Junior Z e Fulvia Sport 1.6). Agli antipodi per filosofia stilistica e aerodinamica, furono una sfida per Spada come per Zagato, che si misero alla prova nel tentativo, riuscito, di dimostrare che forme diverse, dettate da principi diversi, potevano portare comunque a ottimi risultati sul piano dinamico e aerodinamico.

Assieme a motori e prestazioni, pressoché identici, per quanto diverse anche le due carrozzerie condividono alcuni tratti comuni, esaltati dalle tinte chiare (e rare) degli esemplari fotografati: l'impostazione coupé due volumi, due posti e due porte con coda spiovente e finestratura ampia, i lunotti molto inclinati e apribili a compasso, i finestrini posteriori sfuggenti e appuntiti, le dimensioni compatte, le linee pulite. All'epoca espressione delle filosofie dei rispettivi marchi, con l'occhio di oggi risultano più Zagato che non Alfa o Lancia; lo si percepisce non solo dalle forme inconsuete, ma da alcuni dettagli tipici di una produzione artigianale, quali l'assemblaggio spesso approssimativo, i tanti elementi recuperati da altri veicoli di grande serie, la qualità poco omogenea dei materiali impiegati. Sensazioni accentuate nell'Alfa, tutta Zagato anche nell'abitacolo, più spartano e meno abitabile della Fulvia, che monta invece plancia e sedili del modello di serie (Zagato disegnerà successivamente i poggiatesta della 1.6, curiosamente estesi anche alle Coupé prodotte a Torino).

### Passioni esclusive

Le vetture fotografate in queste pagine appartengono a due appassionati pontini. L'ingegner Giorgio Onori, collezionista col pallino delle Fulvia, dopo anni di esperienze sulle coupé 1.3 e 1.6, nel 2011 è ap-

prodato alla Zagato. Pur essendo un profondo conoscitore del modello, nell'affrontare un rapido ma attento restauro si è concesso qualche piccola licenza per rendere la vettura più godibile, dato che ama farne un uso quasi quotidiano. Rimessa in sesto la scocca, corrosa in corrispondenza degli attacchi che sostengono la meccanica, ripristinata la carrozzeria in acciaio nella tinta d'origine Avorio Sant'Anita e rinnovati gli interni in pelle nera, all'epoca offerti in opzione, ha affidato al fido meccanico Luciano Gasbarrone di Latina la revisione della parte meccanica. Il motore è stato aperto e riequilibrato, è stata montata una nuova linea di scarico, con collettore tipo corsa a quattro uscite di pari lunghezza, ed è stata modificata l'alimentazione con un collettore dell'epoca e due carburatori doppio corpo Weber DCOE 40 in sostituzione degli originali Solex 35. All'interno, ha aggiunto dei tap-



### Costruttore

Fulvia Sport e Junior Z sono i primi modelli costruiti in serie dalla Carrozzeria Zagato. Sopra, l'esemplare numero mille; si riconoscono Ugo Zagato (con la mano sul cofano), alle sue spalle i figli Gianni ed Elio (appoggiato al tetto). A destra, i vani motore: sulla Fulvia, in alto, carburatori Weber e cornetti di aspirazione sono una licenza del proprietario.

### PRIMA A DAYTONA!

Per un modello di successo come la Fulvia Sport non poteva mancare la carriera sportiva. Preparatori storici come Facetti e Bosato hanno allestito e portato in corsa, con alterne fortune, numerose vetture private, mentre Zagato nel 1968 ha allestito direttamente 27 esemplari "Sport Competizione" e due vetture in livrea rosso salmone ribattezzate "Daytona", modificate con la calandra in rete metallica, il frontale interamente rivestito in plexiglas, le due coppie di fari circolari di diverso diametro (come sulle "Fanalone"), il bocchettone per il rifornimento rapido, i passaruota allargati, finestrini e lunotto in plexiglas e motore portato a 155 CV. Queste ultime due nel 1969 parteciparono, con l'equipaggio Maglioli-Pinto, alla 12 ore di Sebring, (18° assoluto) e alla 24 ore di Daytona, dove conquistarono uno strepitoso 1° posto di classe e 11° assoluto (in foto).





peti su misura in moquette sopra gli originali in gomma, mentre è tuttora in cerca delle molure cromate per i pannelli porta, difficili da reperire, e di una bella radio dell'epoca. La Junior Z appartiene invece a Fabio La Penna, medico collezionista appassionato di Alfa Romeo e di Zagato, che ha acquistato recentemente a Messina la vettura dal secondo proprietario. La vettura si presentava già in buone condizioni, quindi il La Penna si è limitato a far rinfrescare la verniciatura nel rarissimo Bianco Saratoga e a far mettere a punto la carburazione. L'unico momento in cui ha sudato freddo è stato quando si è accorto che il profilo cromato della calandra anteriore era ammaccato e non riparabile. Con meno di mille vetture circolanti, i pezzi riprodotti per le Junior Z sono infatti pochissimi, e spesso l'unica soluzione è battere palma a palma i mercatini dell'usato. È il prezzo dell'esclusività.



# Scheda tecnica



## ALFA ROMEO JUNIOR Z (1970)

**Motore** Anteriore longitudinale 4 cilindri in linea Raffreddamento a liquido Cilindrata 1290 cc Potenza 89 CV a 6000 giri Rapporto di compressione 9:1 Alimentazione 2 carburatori Weber 40 DCOE 28 **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio a 5 marce + Rm Ruote 4,5 J x 14", pneumatici 165 SR 14 **Corpo vettura** Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici Capacità serbatoio 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiata anteriore 1.324 Carreggiata posteriore 1.274 Altezza 1.280 Larghezza 1.550 Lunghezza 3.900 Peso a vuoto 940 kg **Prestazioni** Velocità massima 175km/h Consumo medio dichiarato 9,8 litri/100 km

## LANCIA FULVIA SPORT 1.3 S (1972)

**Motore** Anteriore longitudinale 4 cilindri a V Raffreddamento a liquido Cilindrata 1298 cc Potenza 90 CV a 6000 giri Rapporto di compressione 9,5:1 Alimentazione 2 carburatori Solex C35PHH **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio a 5 marce + Rm Ruote 4,5 J x 14", pneumatici 165 SR 14 **Corpo vettura** Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra trasversale con barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici Sospensioni posteriori a balestre longitudinali con barra di reazione trasversale e barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici Capacità serbatoio 38 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.330 Carreggiata anteriore 1.300 Carreggiata posteriore 1.280 Lunghezza 4.140 Altezza 1.280 mm Larghezza 1.570 Peso a vuoto 960 kg **Prestazioni** Velocità massima 176 km/h Consumo medio dichiarato 8 litri/100 km

