ED EditorialeDomus

RUOTECLASSICHE

GALLERIA RUOTECLASSICHE N. 77 MARZO 2016 - € 4,40

I CAPOLAVORI DELLO STILE

ZAGATO

TECNICA
IL SAPIENTE IMPIEGO
DELLE LEGHE LEGGERE

IL BINOMIO CON ABARTH
UNA LUNGA SCIA
DI VITTORIE E RECORD

Lancia Flaminia 3C Sport - 1962

IL TERZO MILLENNIO
I PROTOTIPI E LE ESCLUSIVE
SUPERCAR IN PICCOLA SERIE

Passione Engadina

St. Moritz

RADUNO INTERNAZIONALE
DI AUTO STORICHE ITALIANE

SUPPORTED BY:

ALFA ROMEO

spalluto.ch

19.- 21. AGOSTO 2016

CHIEDETE A CHI C'È STATO

Informazioni e iscrizioni: **www.passione-engadina.ch**

MAIN SPONSORS

Julius Bär

BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830

PREMIUM

Santoni

PLOZZA
wine-group

TECHNICAL

Seiler

emma

Roberto Mercuri
QUALITY CARCARE

ABARTH

brummi

Kessel

EDITORIALE

Stile votato alle competizioni

È facilmente intuibile come le esperienze maturate da giovanissimo alla Pomilio di Torino nella costruzione aeronautica potessero indurre Ugo Zagato ad adottare nei primi anni Venti l'impiego dell'alluminio per l'allestimento delle carrozzerie d'automobile. D'altro canto, la servitù della pesante scocca in legno e acciaio venne ravvisata all'epoca come un dei conflitti maggiormente avvertiti dai costruttori di veicoli a motore, i quali si affidarono a diversi e mai risolutivi sistemi di assemblaggio per affrontare il problema del peso e quello delle ruvide reazioni imposte alla carrozzeria dalle strade appena praticabili del tempo. Nella sua seconda officina in viale Brianza a Milano - dove si era trasferito armi e bagagli da quella aperta a Greco nel 1919 - Zagato si impegnò a fondo in quella decisiva battaglia, per affrontare la quale egli era uno dei pochi a disporre della determinazione e delle nozioni necessarie. Le sue prime vetture, soprattutto le agili spider due posti allestite su autotelai Alfa Romeo, acquisirono quasi subito la reputazione di macchine compatte e realizzate all'osso mediante l'ausilio di materiali leggeri, entrambi requisiti che consentirono ai professionisti del volante di sostenere come le auto di Zagato potessero affermarsi nelle gare grazie alla loro proverbiale agilità e al formidabile rapporto peso/potenza, che spesso si rivelò decisivo nel decretare il successo sul traguardo. La fama delle sue vetture - così spartane, quasi essenziali - si diffuse negli anni Trenta al punto che le Granturismo e le Sport iscritte alle corse di allora erano in gran parte carrozzate da Zagato, la cui firma divenne un requisito quasi indispensabile per poter scendere in campo nella sfida per raggiungere nuovi successi. La fama della sua specialità e quella delle sue maestranze non risultò pari all'oculatezza che egli pose nella gestione dell'azienda, la quale fu oggetto proprio negli anni delle grandi vittorie sportive di una serie di avversità, cui non furono estranei amministratori e consulenti talvolta sprovveduti o disinvolti. Soltanto alla fine della seconda guerra mondiale, con l'inaugurazione della sede di via Giorgini a Milano, e ancor più nel 1962 - quando l'attività venne trasferita nello stabilimento definitivo di Terrazzano di Rho - il costante e mai sopito impegno di Ugo Zagato trovò giusto riconoscimento a fronte delle vicissitudini che in passato gli sottrassero in parte le soddisfazioni di aver raggiunto una posizione di vertice fra i più famosi carrozzieri. Le pagine che seguono sono dunque un doveroso omaggio a lui, ai figli e al nipote Andrea, che ancor oggi ne interpreta gli intenti con entusiasmo.

Luciano Greggio

SOMMARIO

4 FORMAZIONE AERONAUTICA
16 SUCCESSI SPORTIVI DISSESTI ECONOMICI
24 IL GENIALE CONCETTO DELLA PANORAMICA
36 LA SORPRESA DELL'OTTO CILINDRI
48 CON LO SCORPIONE VINSE TUTTO
64 LE IMBATTIBILI "TUBOLARI"
92 ULTIMI ESEMPI DI PRODUZIONE
104 IL VALORE DELLA CONTINUITÀ

COLOPHON

Galleria Ruoteclassiche
Numero 77 - Marzo 2016
periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

I CAPOLAVORI DELLO STILE
Zagato

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Luciano Greggio

Art Director
Stefano Tosi

Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Stampa
Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (Milano)

Fotolito
AG Media

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano
Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459
E-mail: responsabiledati@edidomus.it

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel.02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2016
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

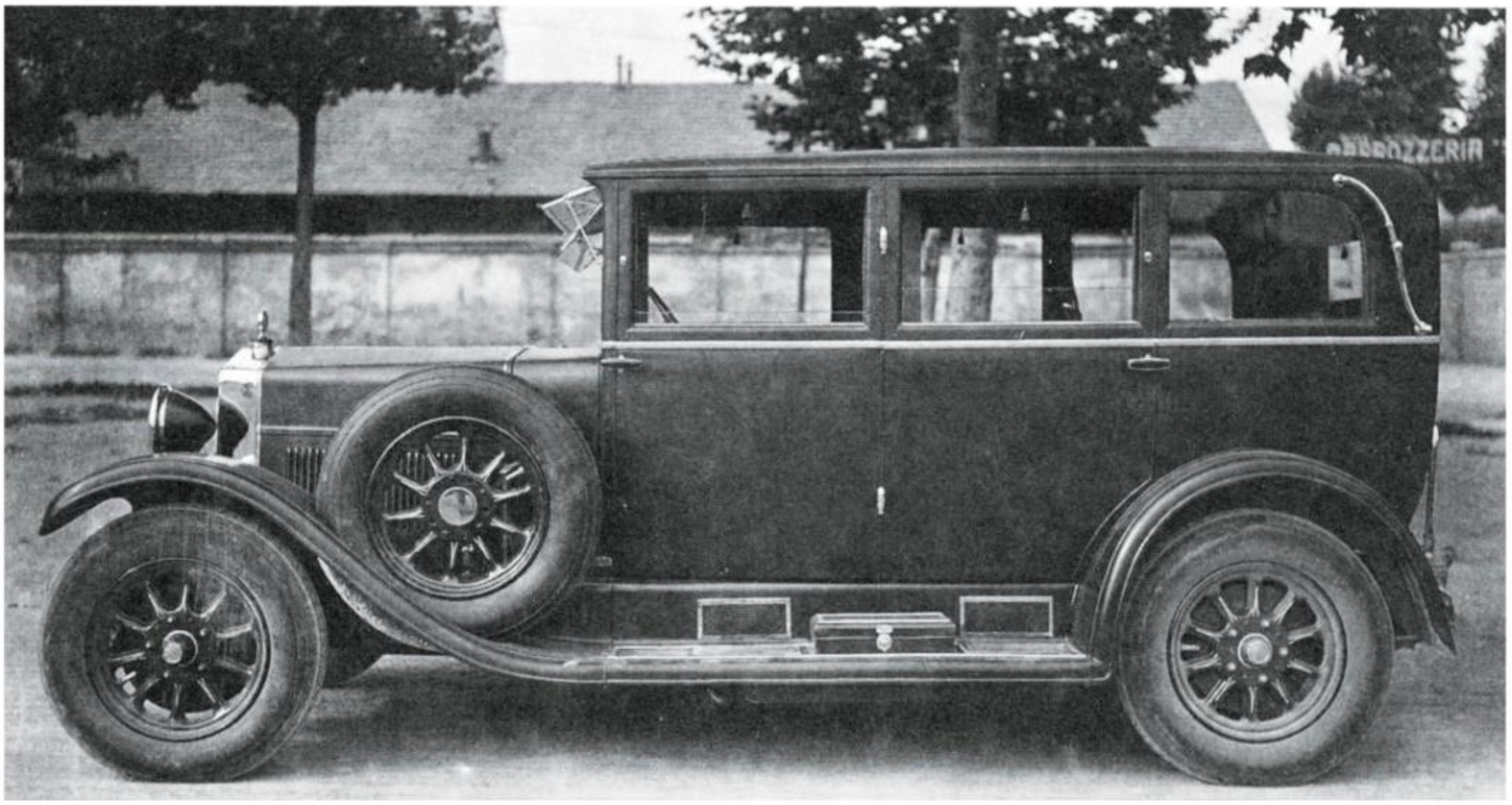
FORMAZIONE AERONAUTICA

Durante la prima guerra mondiale Ugo Zagato fu chiamato alle Officine Pomilio dove venivano assemblati i primi biplani da combattimento. Lì apprese i segreti sull'impiego e la lavorazione delle leghe leggere, un patrimonio a cui attinse a piene mani quando fondò nel 1919 la sua carrozzeria

Fondata nel 1919 a Greco - estrema periferia di Milano - la Carrozzeria S.A. Ugo Zagato si distinse fin dall'inizio per la sua avanzata impostazione costruttiva, grazie alle esperienze maturate dallo stesso Zagato durante la prima guerra mondiale, quando lavorò presso la S.A. Costruzioni Aeronautiche Ing. Ottorino Pomilio di Torino come responsabile della produzione di ali e impennaggi di coda. A 28 anni e in possesso di un diploma di scuola elementare (oltre a un attestato di un istituto tecnico serale), Ugo Zagato - un temperamento geniale, puntiglioso e non sempre disponibile - lasciò spontaneamente l'azienda nonostante questa avesse rivalutato le sue mansioni nel ridimensionare l'organico del dopoguerra; si trasferì a Milano in zona Loreto, dove si cimentò a lavorare in proprio.

Aveva accumulato precedenti esperienze, fin da quando a 15 anni se ne era andato dal paese di Gavello - provincia di Rovigo - che gli aveva dato i natali il 25 giugno 1890, per emigrare in Germania, dove lavorò per tre anni in una fonderia di Colonia. Rientrato in Italia, venne assunto presso la fabbrica di carrozze di Cesare Belli, a Varese, dove fu assegnato al reparto che già stava affrontando la costruzione dei primi veicoli a motore e dove apprese le prime tecniche di disegno e assemblaggio delle carrozzerie.

Allo scoppio della guerra nel 1915 non venne chiamato al fronte bensì presso le Officine Pomilio-Ansaldo di Torino, dove venivano assemblati i primi biplani da combattimento Savoia Pomilio C2, con i quali



Un nuovo protagonista
Nel 1919, all'età di ventinove anni, Ugo Zagato entrò in una nuova fase della vita con la fondazione della Carrozzeria S.A. Ugo Zagato con sede in via Francesco Ferrer, a Greco, estrema periferia di Milano.

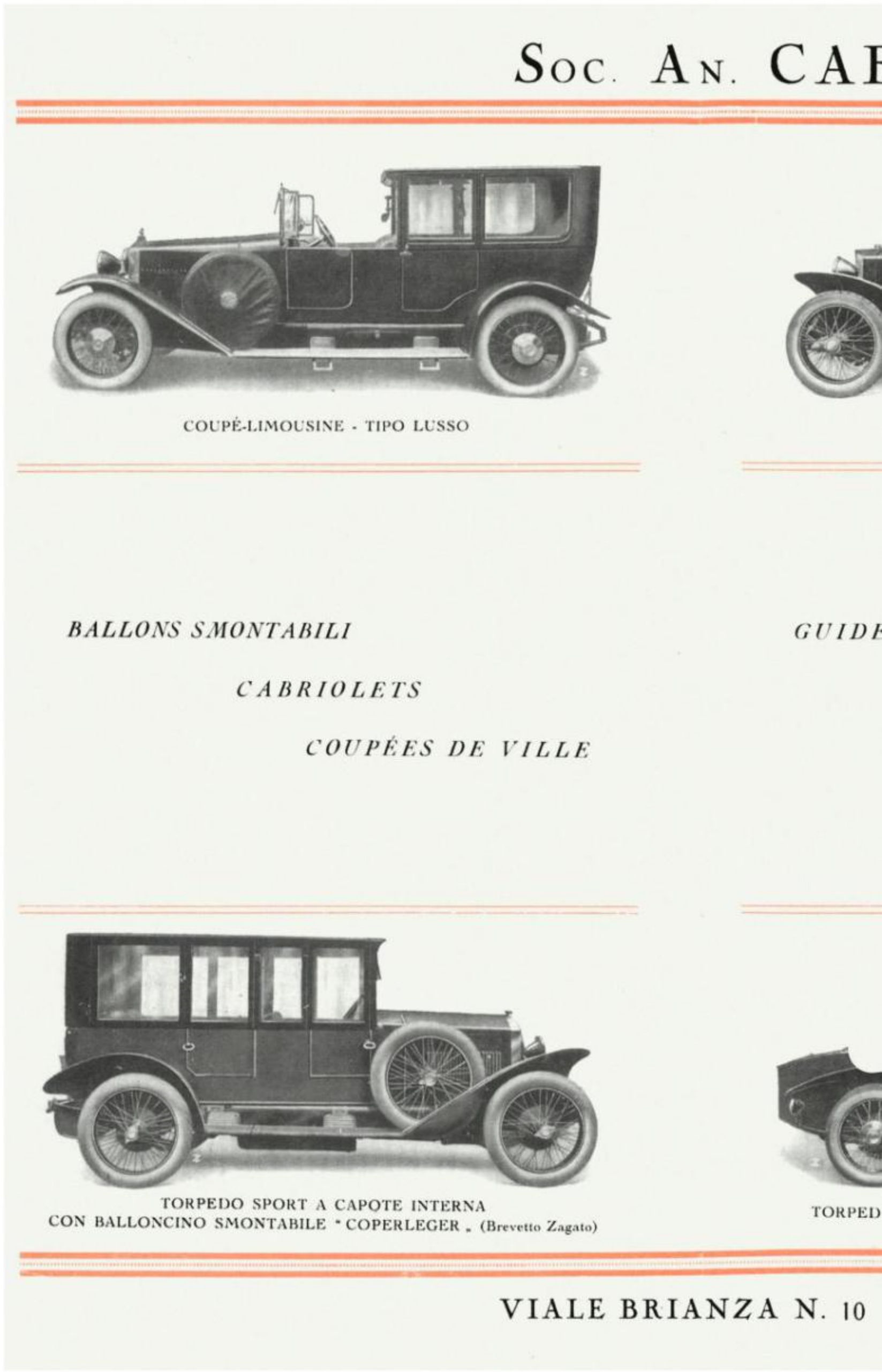
Trasferimento quasi immediato
Dalla prima sede quasi subito Zagato si trasferì in viale Brianza 10, zona Loreto. Nella pagina accanto, una "Guida interna" su base Fiat 507, spinta da un motore 4 cilindri di 2296 cm^3 da 35 CV .

Epica impresa
Sullo S.V.A. 5 con motore Spa (220 CV) di Gabriele D'Annunzio per il volo su Vienna, Ugo Zagato partecipò a predisporre le modifiche necessarie per aumentarne l'autonomia.

si costituirono le prime squadriglie della giovanissima Regia Aeronautica. In quei frangenti di guerra contrassegnati da alterne vicende, accadde che Aldo Finzi - sottotenente della squadriglia Serenissima - si facesse promotore di un'operazione ritenuta allora impossibile, cioè l'incredibile volo propagandistico su Vienna - di cui divenne protagonista Gabriele D'Annunzio - organizzato con undici aerei, dei quali nove sorvolarono effettivamente il 9 agosto 1918 la capitale dell'impero austroungarico, lanciando dal cielo migliaia di manifestini inneggianti all'Italia. Fu arduo superare le difficoltà tecniche per quell'impresa, in quanto i famosi biplani S.V.A. avrebbero dovuto coprire la distanza di oltre mille chilometri, appesantiti da un serbatoio supplementare di 300 litri di benzina. Zagato figurò fra i tecnici prescelti per predisporre le modifiche indispensabili per un'impresa così eccezionale; svolse quel lavoro con grande passione, attingendo preziose nozioni e relativi segreti sulla costruzione leggera con largo impiego dell'alluminio, rudimenti che in seguito sarebbero risultati per lui fondamentali nell'attività di carrozziere.

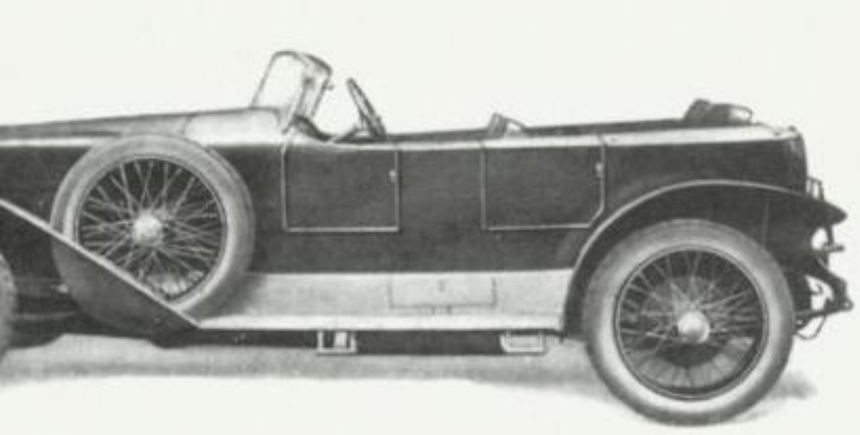
Alla fine del conflitto, Zagato decise nel 1919 di aprire bottega a Greco, in via Francesco Ferrer, sulla strada per Monza, e il 19 aprile prese dunque vita la carrozzeria artigiana Ugo Zagato come ditta individuale per la costruzione e la riparazione di automobili e affini. Nei primi tempi, che furono durissimi per tutte le aziende reduci dalle forniture di materiale bellico, il giovane imprenditore si dedicò alla produzione di parti di aereo per conto della Pomilio - con la quale aveva conservato un buon rapporto di collaborazione - e trasferì quasi subito la sede a Milano, in viale Brianza 10, a Loreto. Le prime automobili furono allestite su autotelai Fiat, Bianchi, Diatto, Chiribiri e Itala, realizzate secondo gli schemi costruttivi già divenuti convenzionali nello specifico settore. Nel 1920 Ugo si sposò con Amelia Bressello e il 27 febbraio 1921 nacque il primo figlio Elio.

Dopo aver partecipato allo storico volo su Vienna, Aldo Finzi incontrò Zagato alla fine della guerra e gli prospettò l'eventualità di espandere l'azienda, che nel 1923 si trasformò di fatto nella carrozzeria S. A. Ugo Zagato con rogito del 22 novembre e capitale sociale di 30.000 lire, grazie an-

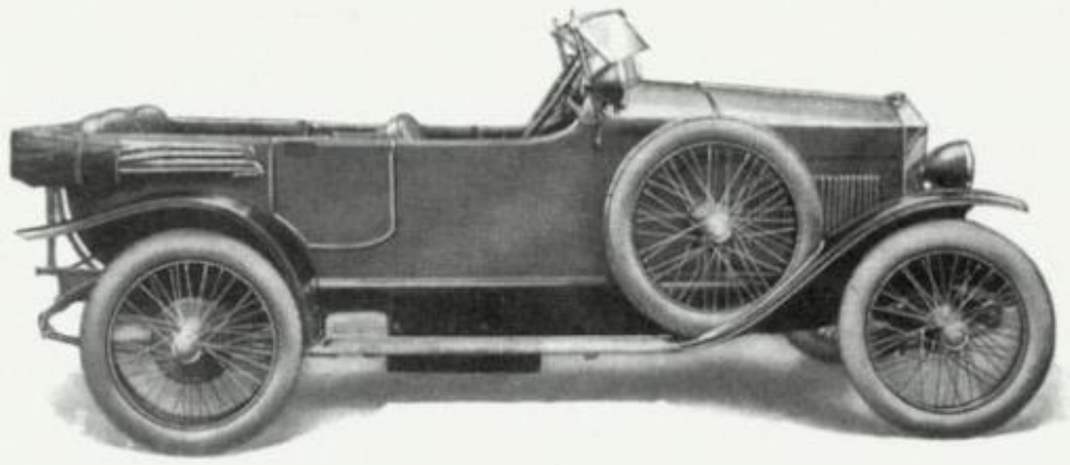


Cabriolet, limousine e torpedo
La Società Anonima Carrozzeria Zagato pubblicò nel 1924 un pieghevole pubblicitario per illustrare la gamma dei propri allestimenti su diversi autotelai.

RROZZERIA ZAGATO



TORPEDO SPORT A CAPOTE INTERNA



TORPEDO A CAPOTE ESTERNA

INTERNE

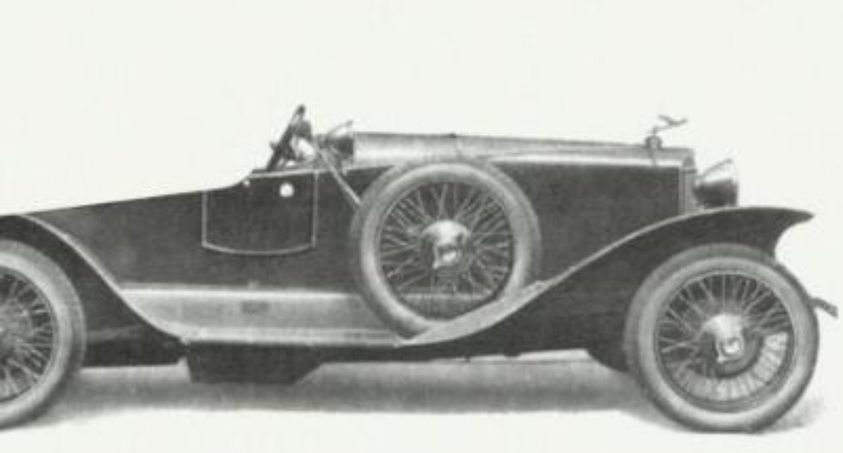
LIMOUSINES

LANDAULETS

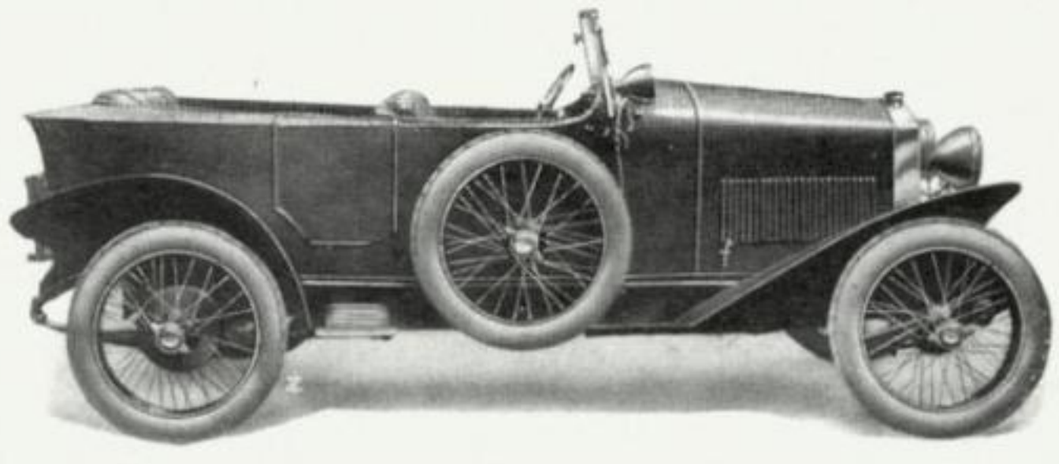
TORPEDI LUSSO

TORPEDI NORMALI

VETTURE SPORT

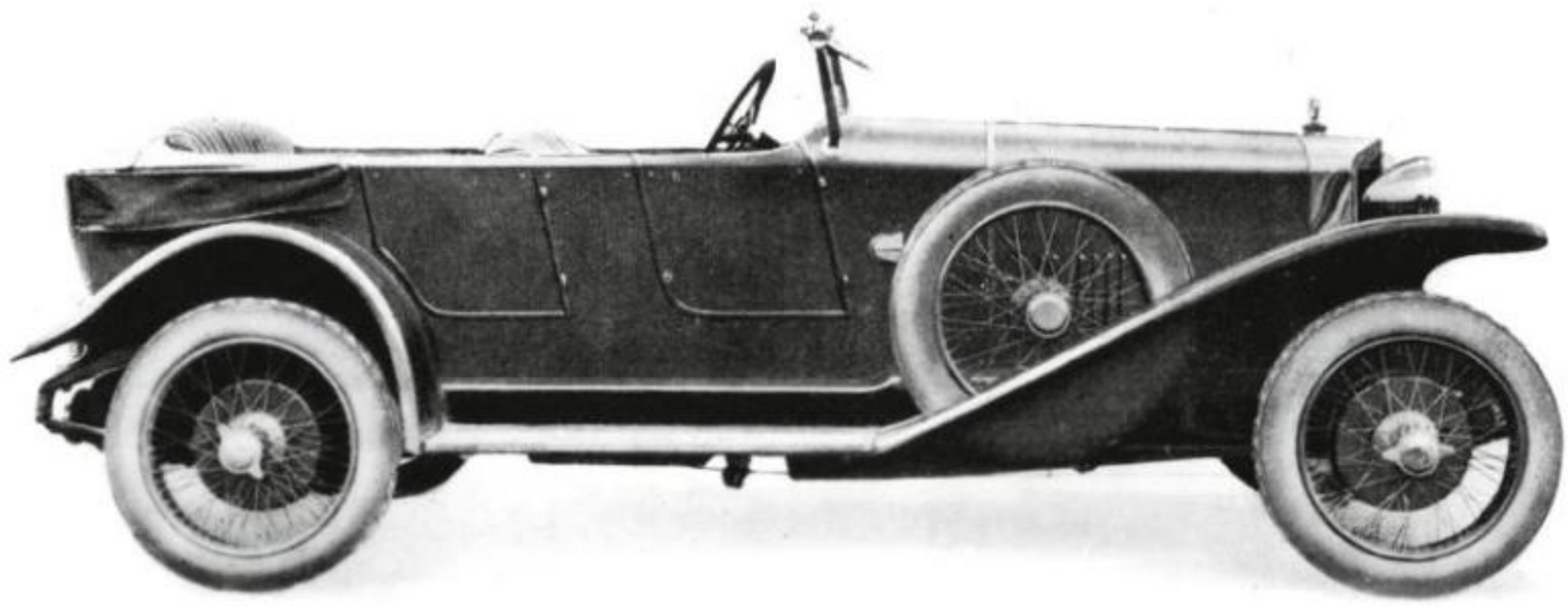


O GRAND-SPORT A QUATTRO POSTI E CAPOTE



TORPEDO LUSSO A CAPOTE INTERNA

- MILANO (31) - TELEFONO N. 23-463

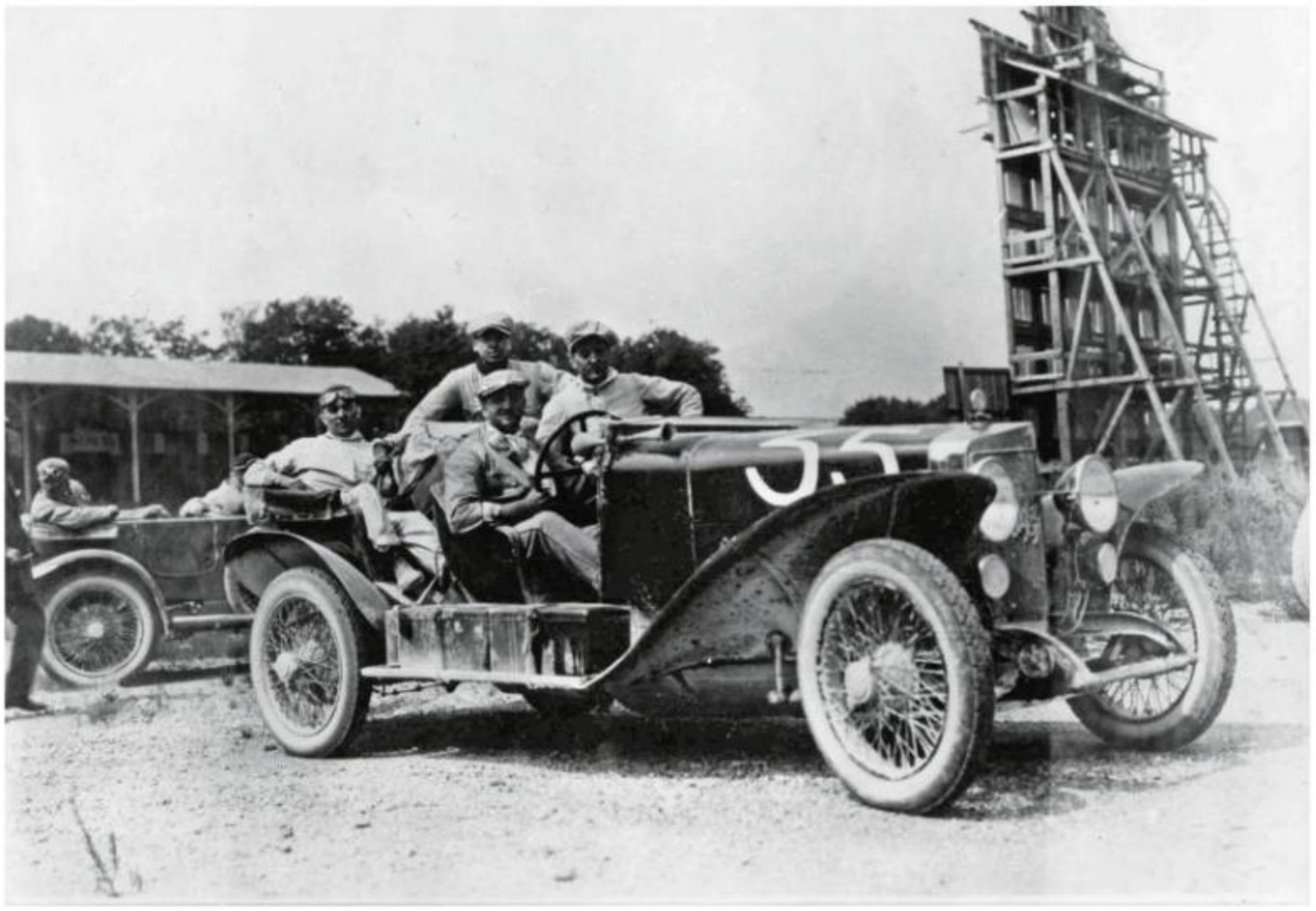


Alfa Romeo RM Sport - 1925
Per il motore quattro cilindri di 1996 cm³ (44 CV) della RM Sport del 1924-1925 l'Alfa Romeo utilizzò molti particolari del modello RL 6 cilindri di 2994 cm³, che conseguì notevoli affermazioni nelle gare in Italia e all'estero fino al 1927.

che all'intervento di quattro soci finanziatori, il commendatore Gino Finzi - fratello di Aldo - il cavaliere Giuseppe Gasparini, Giuseppe Bulgarelli e l'avvocato Antonio Savazza. Grazie all'intervento di Finzi - che aveva raggiunto nel frattempo un ruolo politico importante - furono allestite nel 1926 due carrozzerie sul telaio Alfa Romeo RL Super Sport con caratteristiche particolarmente sportive (motore 6 cilindri tre litri, 83 CV), una destinata al generale Emilio De Bono, governatore della Tripolitania, e l'altra che fu commissionata dal tedesco Willy Cleer e destinata a correre il Gran Premio dell'Avus a Berlino l'11 luglio 1926, nel quale Cleer si aggiudicò il terzo posto.

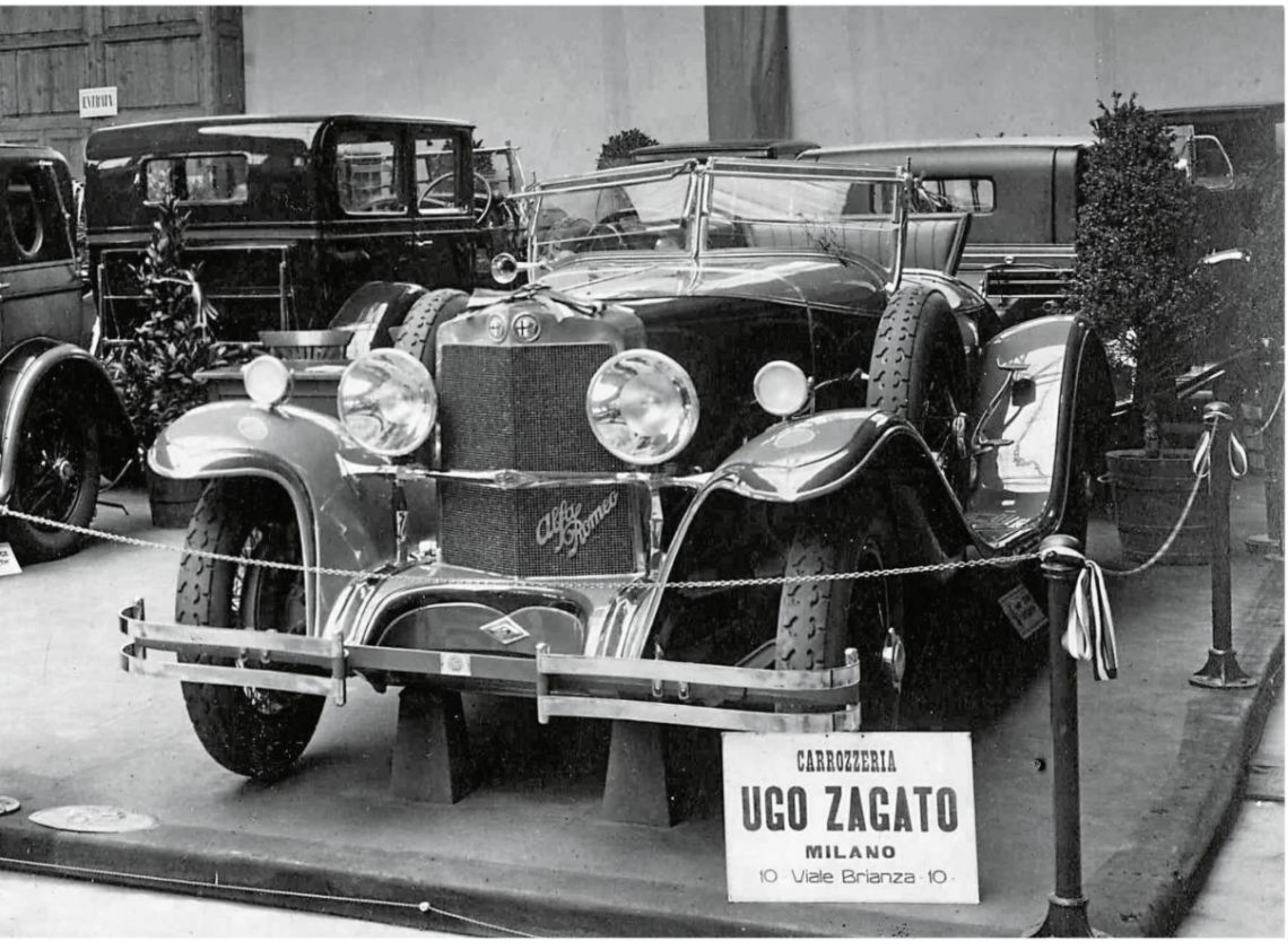
Nel mondo delle competizioni Zagato approdò ufficialmente quello stesso anno, sebbene già da tempo egli figurasse come collaboratore della Scuderia Ferrari, che a partire dal 1929 fu delegata a gestire il reparto corse Alfa Romeo. Alla prima edizione della Coppa delle Mille Miglia nel 1927, la fabbrica del Portello partecipò con la RLSS carrozzata Zagato del conte Gastone Brilli Peri, il quale dominò la corsa fino al controllo di Firenze ma rimase poi bloccato da un'avaria al motore, lasciando via libera verso la vittoria all'OM 665 Sport Superba con motore 6 cilindri due litri di Ferdinando Minoia-Giuseppe Morandi.

L'anno dopo la Casa del Biscione tornò alla Mille Miglia con la nuova 6 cilindri 1500 Super Sport, per la quale il progettista Vittorio Jano chiese a Zagato di allestire una carrozzeria svelta e leggera; tagliò per pri-



Con Enzo Ferrari al volante
Alla Coppa delle Alpi (5-12 agosto 1923) partecipò anche questa Alfa Romeo RL carrozzata Zagato (il radiatore a diedro anticipò quello della versione Super Sport) con l'equipaggio Enzo Ferrari-Giulio Ramponi, classificato terzo ex-aequo con quello composto da Minoia-Beria. Foto scattata durante una sosta all'autodromo di Monza.

Vetrina milanese
Al Salone dell'Automobile di Milano del 1925 la Zagato espose questa splendida Alfa Romeo RL Super Sport 6ª serie con motore 6 cilindri di 2994 cm³ (83 CV a 3600 giri/minuto).



Trionfo alla Mille Miglia
L'Alfa Romeo enfatizzò la vittoria della spider Zagato 6C 1500 Super Sport numero 30 con motore sovralimentato (84 CV a 5000 giri/minuto) alla seconda edizione della Mille Miglia (31 marzo-1 aprile 1928); l'equipaggio era composto dalla coppia Campari-Ramponi.

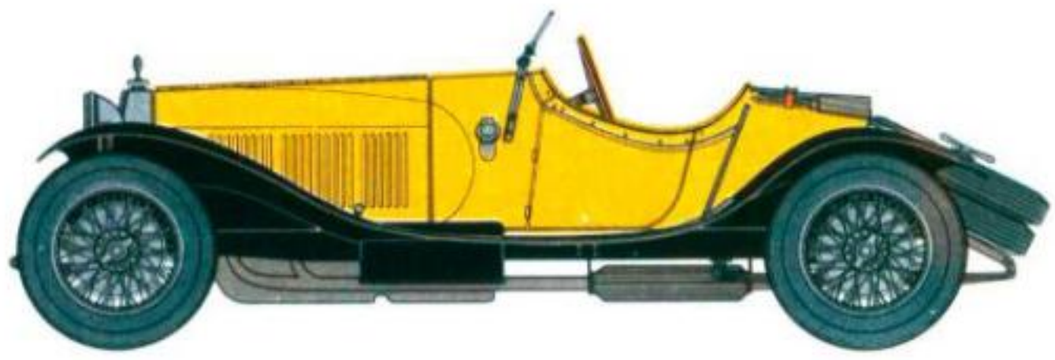
Dominio assoluto
Tazio Nuvolari e Giovanbattista Guidotti con l'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Spider Zagato colsero una clamorosa vittoria alla Mille Miglia 1930, seguiti in classifica assoluta da altre tre identiche vetture condotte da Varzi-Canavesi, Campari-Marinoni e Ghersi-Cortese.

ma il traguardo di Brescia con l'equipaggio Giuseppe Campari-Giulio Ramponi alla media di 84,128 km/h. In quella vettura Zagato volle sperimentare una scocca metallica, soluzione decisamente innovativa poiché le auto dell'epoca erano ancora costruite con scocca in legno, secondo la scuola tradizionale delle carrozze a cavalli; sulla struttura fu ancorato il rivestimento in pannelli di alluminio, pratica che Zagato aveva appreso durante gli anni alla Pomilio di Torino. La reputazione che egli aveva guadagnato in poco tempo come fornitore di carrozzerie da competizione trovò conferma nella circa dieci vetture da lui allestite che parteciparono alla Mille Miglia del 1928.

Enzo Ferrari trasmise negli anni Ottanta a Elio Zagato - figlio di Ugo - espressioni di grande apprezzamento nei riguardi del carrozziere di viale Brianza: "...penso a quanta storia automobilistica c'è in quegli spider Zagato realizzati prima sulle RL, poi sulle 1500 e sulle 1750. È stata una serie gloriosa, frutto di una meccanica d'avanguardia e della geniale improvvisazione che durò per anni e portò spesso a traguardi vittoriosi". Giovanni Lurani, famoso pilota e anche giornalista specializzato del settore, espresse la sua ammirazione per Zagato, affermando che le sue vetture erano "...eccezionali per leggerezza e flessibilità". Giovanbattista Guidotti, celebre collaudatore Alfa Romeo, rincarò le lodi circa la formidabile tenuta di strada delle spider Zagato con queste parole al termine di una prova: "Anche sulle strade ghiaiose l'auto sembrava incollata al terreno. Guidarla dava una sensazione nuova, di estrema sicurezza. Vederla era come presenziare a un'opera d'arte".

Le straordinarie doti tecniche della 6C 1500 Super Sport con motore 6 cilindri bialbero di 76 CV trovarono attestazione nei modelli successivi (1929-1933) spinti dal motore 6C 1750, che fu prodotto nelle versioni Turismo, Gran Turismo, Sport, Super Sport e Gran Sport.

Zagato intervenne sulla carrozzeria spider con un'opportuna inclinazione del radiatore e del parabrezza, una sorta di splendida anticipazione rispetto alla sofisticata 8C 2300, con la quale le vittorie conseguite dalle Alfa Romeo Zagato si susseguirono con incredibile assiduità. R



ALFA ROMEO 6C GS TESTA FISSA - 1933

La spider Zagato allestita sull'autotelaio 6C 1750 è divenuta negli anni un'autentica icona. Fu svelata al Salone di Roma nel gennaio 1929 e fu poi prodotta nella versione Sport 3ª serie (268 esemplari), nella Super Sport (112 unità consegnate nel 1929-1932) e nella Gran Sport 4ª, 5ª e 6ª serie per un totale di 257 unità. Della Gran Sport fu anche costruita nel 1929-1932 la versione con motore a "testa fissa" e potenza massima di 85-102 CV. Questo particolare esemplare nacque nel 1932 con le specifiche della 6C 1750 GS, ma per volere della prima proprietaria, Anna Maria Peduzzi, fu dotato di motore a "testa fissa" con cilindrata di 1487 cm³; la Zagato finì di allestirlo nel giugno del 1933. (Ruoteclassiche maggio 2010).

M. GESSLER
L.VIARO

ALFA ROMEO 6C GS TESTA FISSA - 1933

Furono una ventina gli esemplari di 6C GS con motore a "testa fissa" costruiti dal reparto corse Alfa Romeo, con cilindrate 1500 e 1750. Il blocco cilindri e testata bialbero erano realizzati in un'unica fusione di ghisa (anziché separati con guarnizione interposta) e con angolo di apertura delle valvole di 100° anziché di 90° per consentire un maggior diametro dei condotti di aspirazione e di scarico (da 28 a 30 mm). Fu progettato da Vittorio Jano per affrontare i problemi di precaria tenuta e di bruciatura della guarnizione della testa nell'impiego esasperato della vettura in gara.

SUCCESSI SPORTIVI DISSESTI ECONOMICI

Sui campi di gara le vetture conquistano i podi, ma la crisi innescata dal crollo di Wall Street e una gestione poco oculata portarono più volte la società a chiudere l'attività e a cambiar denominazione

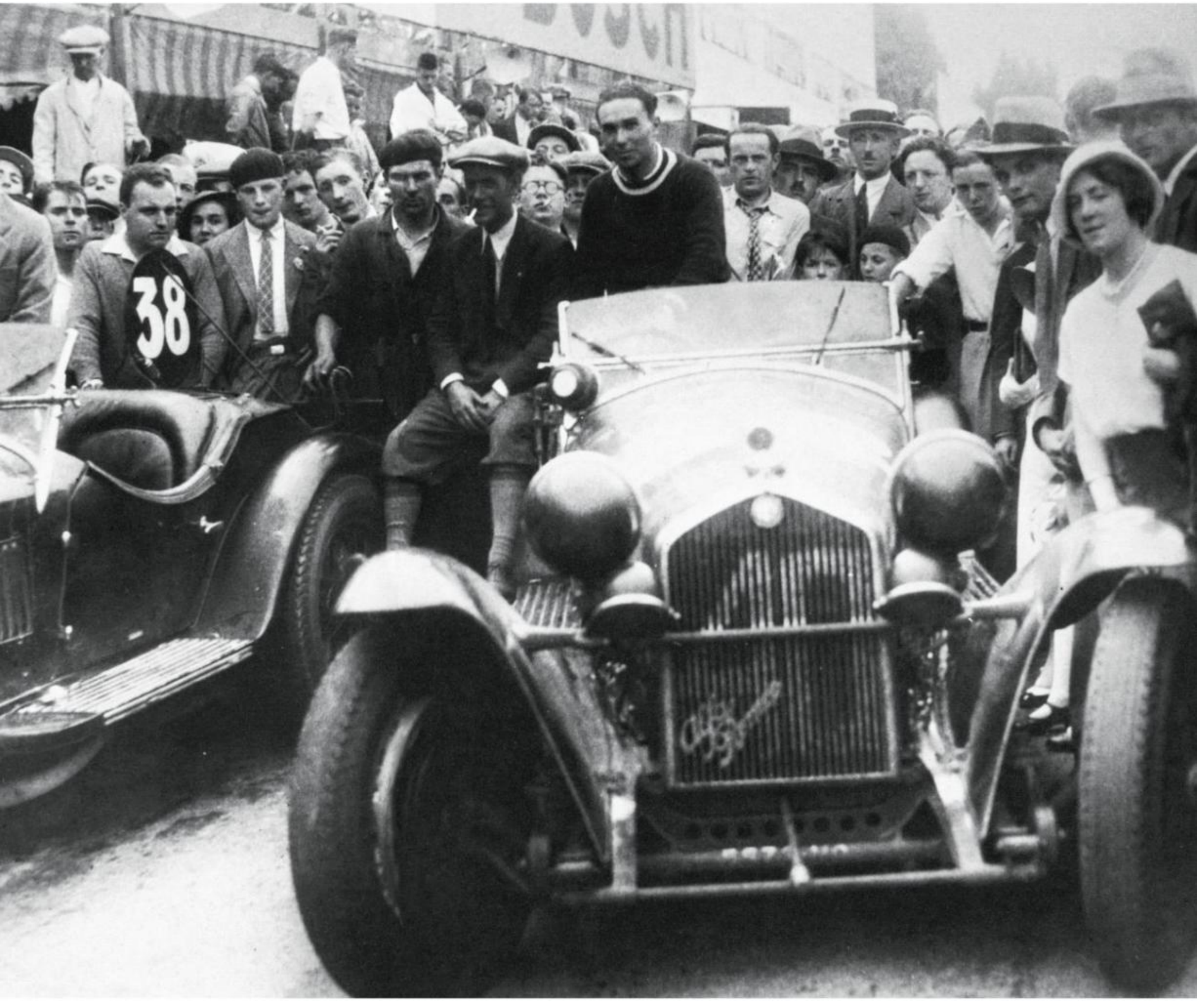
Lavoratore ostinato e instancabile, dal carattere coriaceo e un po' distaccato, Ugo Zagato non si dedicava al disegno delle carrozzerie bensì trascorreva le sue giornate fianco a fianco con gli operai, controllando ogni singola fase della lavorazione e intervenendo spesso di persona nell'allestimento finale e nelle rifiniture. I telai interpretati con le carrozzerie di viale Brianza inclusero una Isotta Fraschini 8A, alcune cabriolet Fiat e perfino una elegantissima Rolls-Royce, di cui Zagato andò altamente orgoglioso, al punto di citare la vettura in una pubblicità del 1929, in cui si celebrarono le qualità del "... più famoso chassis d'Inghilterra". L'elevato livello delle carrozzerie Zagato venne apprezzato anche da famosi personaggi, come fu nel caso del conte Giuseppe Volpi di Misurata, che si complimentò con Ugo al Salone di Milano 1928 per il lavoro svolto e anche per la sua recente nomina a Cavaliere del Regno. Fra i clienti dell'Alfa Romeo 6C 1750 più in vista del momento spiccarono Benito Mussolini e Battista Pinin Farina.

Quando nacque il secondogenito Gianni il 17 agosto 1929, la soddisfazione di Zagato fu turbata dal cattivo andamento economico della società, e il 16 luglio 1930 egli si dimise dalla carica di amministratore unico,

Rolls-Royce Phantom II - 1929
La Rolls-Royce Phantom (motore 6 cilindri, 7,7 litri, potenza non dichiarata) riscosse apprezzamenti da parte di Ugo Zagato, il quale allestì il telaio con un'elegante carrozzeria "Guida interna" in livrea bicolore.

Successo in terra d'Africa
A destra, Baconin Borzacchini conquistò la vittoria al Grand Prix di Tunisi 1929 con la Maserati V4 spinta dal motore 16 cilindri a V di quasi 4 litri (a destra), con potenza massima di 280-305 CV. Zagato ne allestì la carrozzeria biposto.

Regina di durata
Sotto, l'Alfa Romeo 8C 2300 vinse dal 1931 al 1934 la 24 Ore di Le Mans. Carrozzata spider Zagato, essa trionfò alla 24 Ore di Spa nel 1932, dove si classificò ai primi tre posti. Nella foto appaiono i vincitori Brivio-Siena (a sinistra), mentre a destra sono Taruffi-D'Ippolito, giunti secondi.



Alfa Romeo 8C 2300 - 1931
Sotto, la 8C 2300 risultò un successo di Vittorio Jano all'Alfa Romeo. Carrozzata spider da Zagato, essa esordì alla Mille Miglia 1931 con i piloti Arcangeli-Bonini (nella foto), ma fu costretta al ritiro da un'avaria meccanica.

Luci e ombre
A sinistra, Ugo Zagato visse all'inizio degli anni Trenta una stagione di grande popolarità, anche se tale atmosfera non lo rese immune da riscontri negativi nella gestione dell'azienda, che registrò non poche e spesso imprevedibili avversità.

specificando in una lettera ai soci: "Preferisco dedicarmi alla conduzione tecnica della carrozzeria". Fu costituito un nuovo consiglio di amministrazione, insediato immediatamente per mettere ordine nei conti. Vi entrarono, assieme a Zagato, il dottor Cesare Francia e l'ingegner Aurelio Moro, fiduciario della baronessa Ruby Nalder, che già aveva sottoscritto nel 1925 un cospicuo aumento di capitale; quest'ultimo fu incrementato da 30.000 a 210.000 lire. I successi nelle gare trovarono clamorosa conferma alla Mille Miglia 1930 con quattro Alfa Romeo 6C 1750 GS spider Zagato ai primi quattro posti in classifica assoluta e piloti di grande fama internazionale (nell'ordine Nuvolari, Varzi, Campari, Cortese).

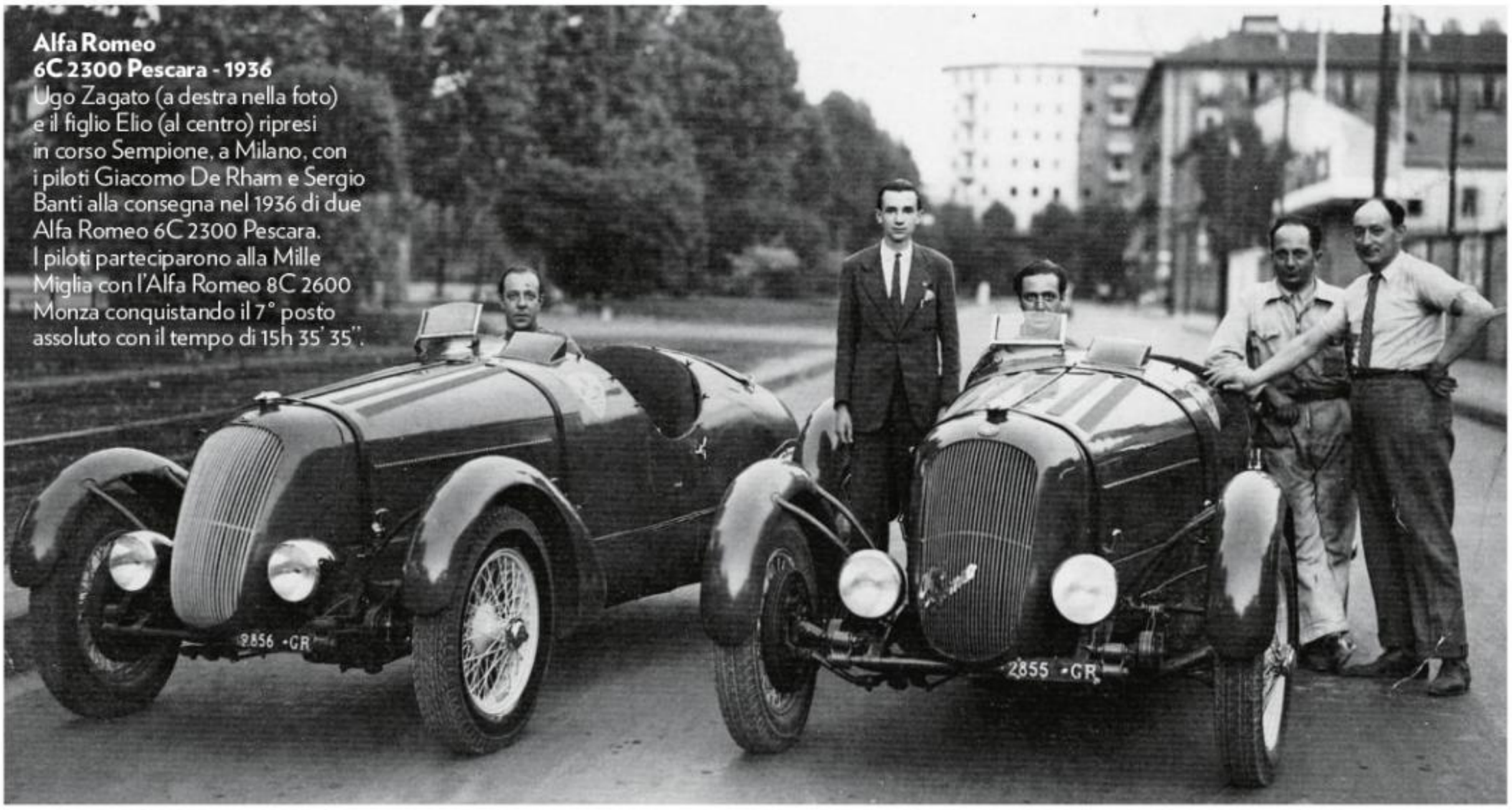
Già il 18 gennaio 1932 la S.A. Ugo Zagato dovette essere nuovamente sciolta e al liquidatore furono concessi tutti i poteri di legge, salvo quello di cedere il nome Ugo Zagato, che s'intese "di esclusiva proprietà e libero uso del Cav. Uff. Ugo Zagato". Si costituì allora la nuova società Brianza, alla quale contribuì lo stesso Zagato anche prestando attività di consulente. Quasi contemporaneamente fu costituita la S.A. Ugo Zagato & C. con sede in via Marco Ulpio Traiano 38, al Portello, quasi di fronte all'ingresso dell'Alfa Romeo. L'attività in officina non conobbe soste, arrivando a toccare la cadenza di due vetture al giorno, ma queste affermazioni furono offuscate da nuove ombre sulla gestione finanziaria della società, che l'aveva obbligato a sciogliere quella precedente; le prospettive anticipate dai nuovi soci si rivelarono del tutto inattendibili e per di più coincidenti con il frangente di gravissima recessione economica che investì il mondo intero a seguito del crollo della Borsa a Wall Street nell'ottobre 1929. La S.A. Zagato & C. cessò l'attività all'inizio del 1934, in quanto sciolta a cau-

ALFA ROMEO 8C 2300 - 1931-1934

La 8C 2300 con motore 8 cilindri in linea sovralimentato di 2336 cm³ (150-165 CV), derivato nelle quote di alesaggio e corsa dal formidabile 6C 1750, fu proposta nella versione a passo corto (2750 mm) e lungo (3100 mm). Alla Mille Miglia 1932 essa scese in campo con carrozzeria spider Zagato e conquistò il secondo posto con l'equipaggio Trossi-Brivio, mentre nell'edizione 1933 trionfò con la coppia Nuvolari-Compagnoni (al terzo posto si classificarono Taruffi-Pellegrini). Ne vennero prodotti in tutto 188 esemplari (24 della prima serie, 68 della seconda e 96 della terza), con gli ultimi sette consegnati nel 1934.

MASERATI V4 SPORT - 1932

Il progetto della Maserati V4 a 16 cilindri prevedeva l'accoppiamento affiancato di due motori a 8 cilindri in linea Tipo 26B, collegati in un unico basamento con due alberi motore; i due gruppi, uno con rotazione a destra e l'altro a sinistra, erano collocati fra loro con un angolo di 25°, mentre la cifra 4 fu riferita ai litri di cilindrata complessiva (3961 cm^3). Ogni gruppo possedeva la propria accensione a magnete, il carburatore con compressore e l'albero motore, mentre il collegamento fra i due avveniva mediante un ingranaggio centrale. La Sport venne ultimata nel 1932; nel 1934, dopo un incidente alla Coppa Acerbo, fu affidata a Zagato, il quale ricostruì interamente l'abitacolo della vettura e scelse l'originale livrea bicolore verde (Ruoteclassiche novembre 2014).

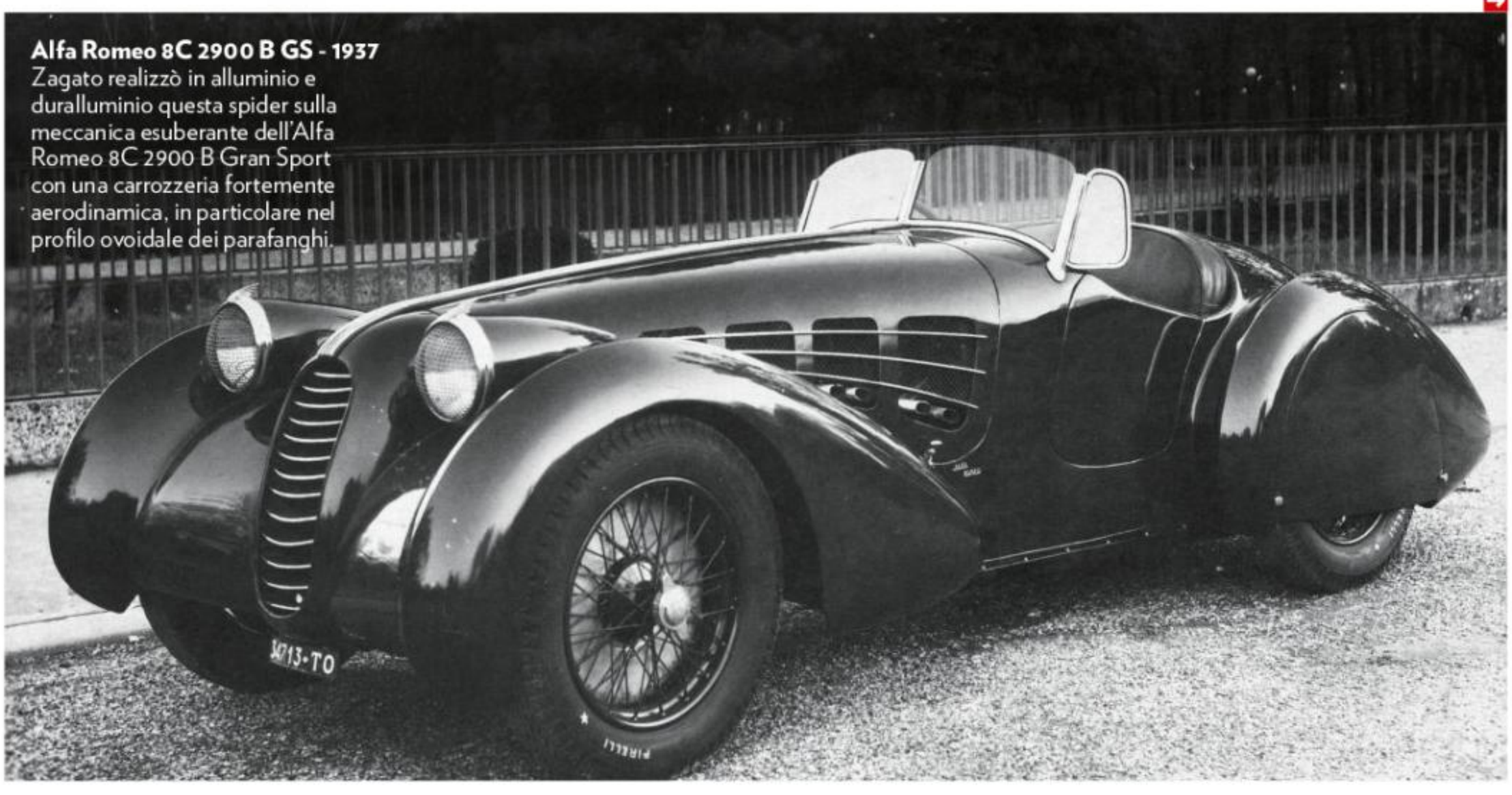


Alfa Romeo 6C 2300 Pescara - 1936
Ugo Zagato (a destra nella foto) e il figlio Elio (al centro) ripresi in corso Sempione, a Milano, con i piloti Giacomo De Rham e Sergio Banti alla consegna nel 1936 di due Alfa Romeo 6C 2300 Pescara. I piloti parteciparono alla Mille Miglia con l'Alfa Romeo 8C 2600 Monza conquistando il 7° posto assoluto con il tempo di 15h 35' 35".

sa di un'operazione finanziaria mal condotta dall'amministratore della società; anche la sede di via Ulpio Traiano venne chiusa. Fu un colpo durissimo per Zagato, che andò a lavorare come dipendente presso la Carrozzeria Brianza, dove intervenne anche nello sviluppo di alcuni prototipi. Continuò tuttavia a cercare la strada per riprendere l'attività in proprio, un'idea cui aderì anche Carlo Francia - amministratore della sua prima società - con l'apporto finanziario della nobildonna inglese Teresa Johnson Giorgi. Il 27 marzo 1935 fu così costituita La Zagato come ditta individuale di Teresa Johnson; procuratore amministrativo fu il dottor Francia, mentre Zagato assunse la responsabilità di direttore tecnico nella nuova sede di corso Sempione 27, in vista del Castello Sforzesco di Milano.

Due anni più tardi, nel 1937, Ugo cominciò a riscattare le azioni della nuova società e si rese quindi ancora autonomo sul piano operativo, mentre la sede aveva già dovuto trasferirsi dal numero 27 al numero 25 di corso Sempione, poiché l'area era stata espropriata.

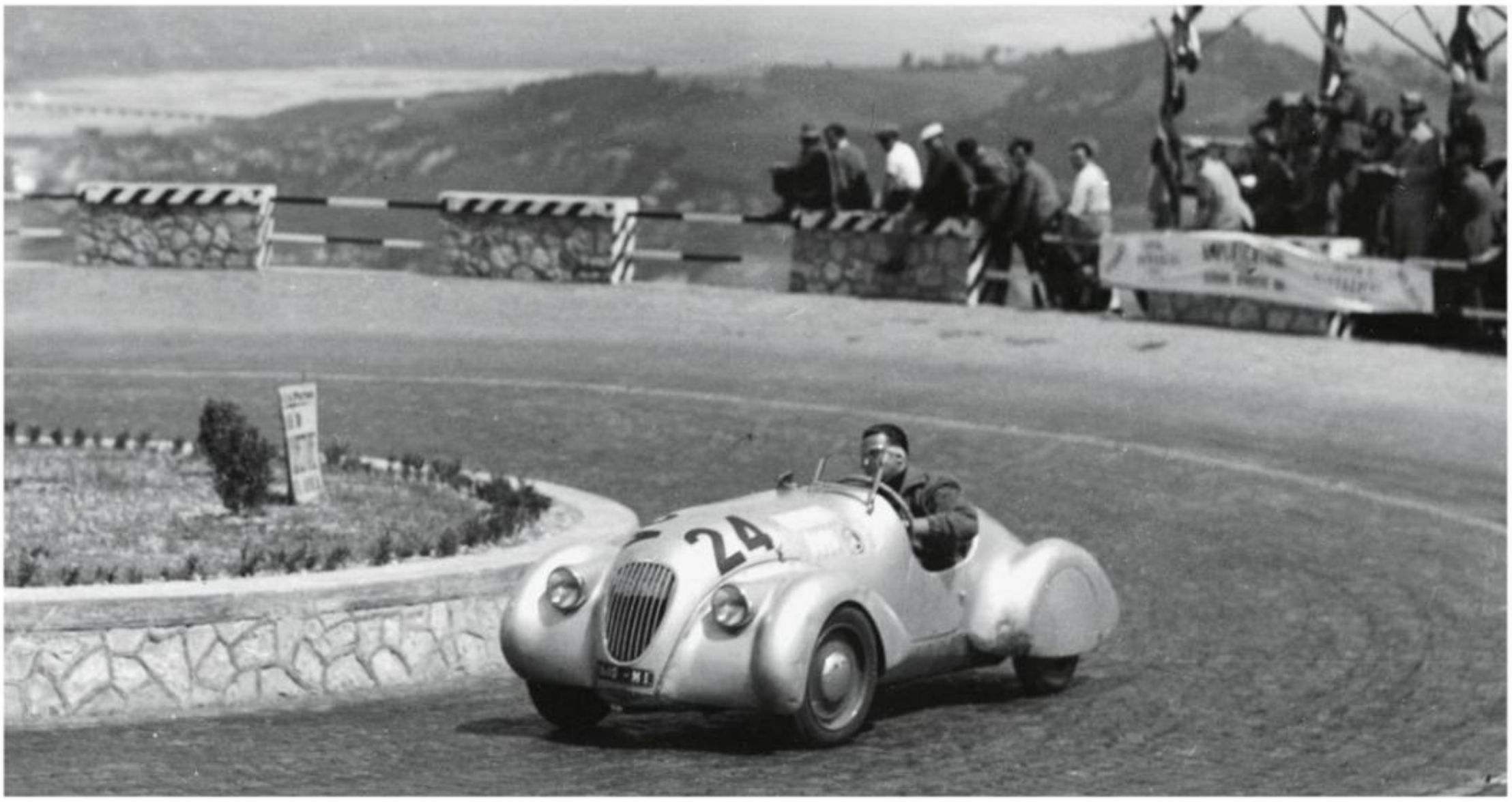
Nel 1935 un gruppo di appassionati milanesi, animato da Giovanni Lurani, Gigi Villoresi, Franco Cortese e altri, fondò la Scuderia Automobilistica Ambrosiana, avente come finalità primaria quella di partecipare alle gare con lo spirito dei gentlemen driver di scuola britannica; Zagato divenne protagoni-

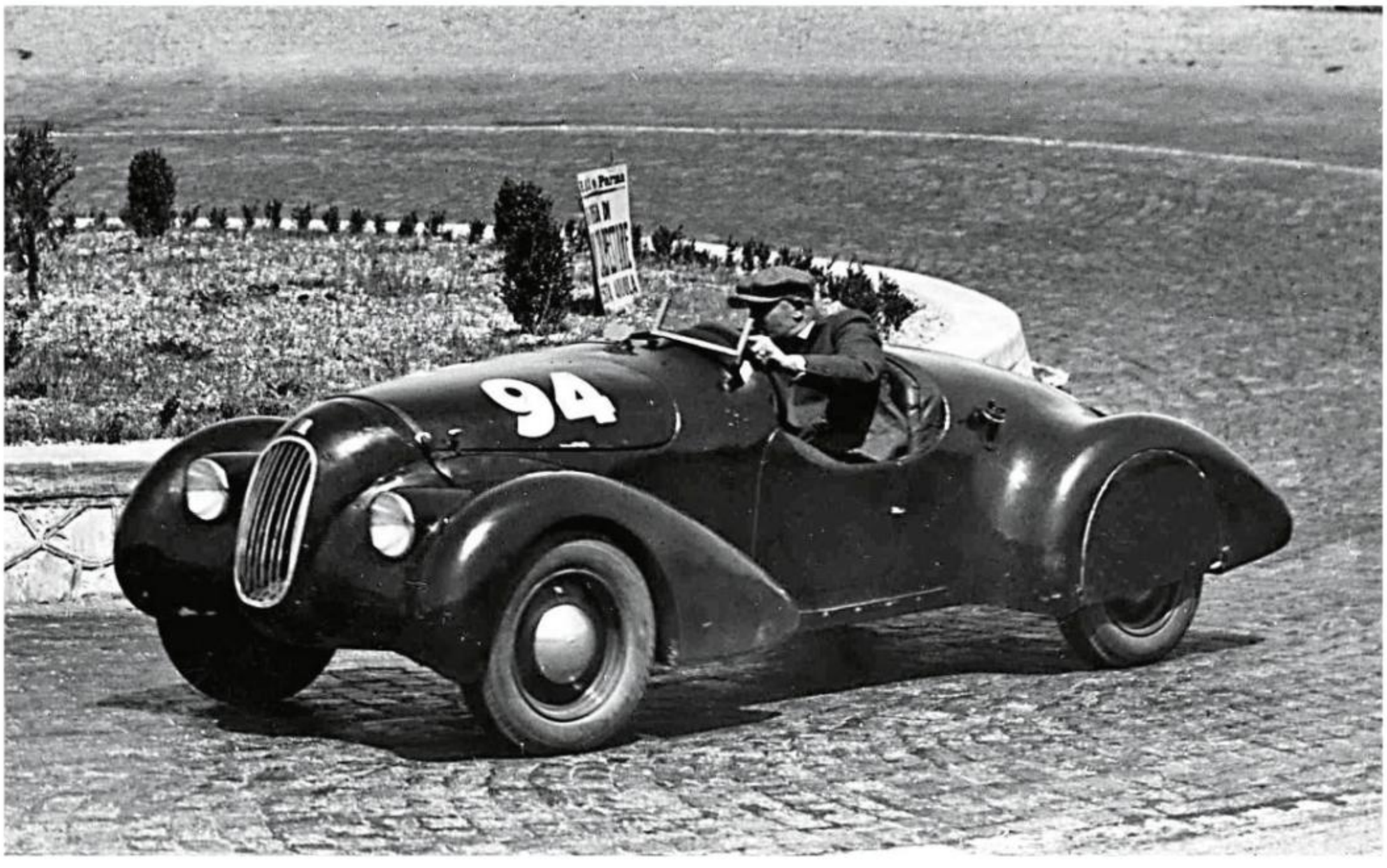


Alfa Romeo 8C 2900 B GS - 1937
Zagato realizzò in alluminio e duralluminio questa spider sulla meccanica esuberante dell'Alfa Romeo 8C 2900 B Gran Sport con una carrozzeria fortemente aerodinamica, in particolare nel profilo ovoidale dei parafanghi.

Fiat 1100 - 1938
In basso, alla Parma-Poggio di Berceto del 1938 Zagato allestì questa carrozzeria sul telaio della Fiat 1100 con motore 4 cilindri (32 CV a 4000 giri/minuto), per Giuseppe Gilera, che si classificò 1° di classe nella Sport Nazionale.

Fiat 500 - 1938
Sotto, Franco Spotorno al volante della Fiat 500 (Topolino) carrozzata spider Zagato con linee aerodinamiche alla Parma-Poggio di Berceto del 1938. Vinse la sua classe (Sport Nazionale 750 cm^3).





sta in questo sodalizio e allestì per la Mille Miglia 1937 la spider Alfa Romeo 6C 2300 Pescara, che colse con la coppia Franco Cortese-Angelo Guatta la vittoria nella categoria oltre 1500 cm³ e il sesto posto in classifica assoluta. Alla Mille Miglia dell'anno successivo furono una quarantina le auto partecipanti con carrozzeria allestita da Zagato, fra le quali spiccarono due coupé aerodinamiche sul telaio Lancia Aprilia, entrambe iscritte dalla Scuderia Ambrosiana, nonché la piccola spider sulla nuova Fiat Topolino che, alla guida di Franco Spotorno, visse un momento di celebrità, giungendo al 51° posto nella classifica assoluta.

Il lavoro riprese di gran lena e Zagato dovette ricorrere, per fronteggiare le richieste, alla cooperativa artigiana dei "Martellini Milanesi", cioè di abili battilastra che all'epoca lavoravano per conto terzi al domicilio dei committenti. Egli accettò la commessa dell'ing. Fabio Luigi Rapi - progettista all'Isotta Fraschini presso la direzione esperienze autocarri condotta da Giuseppe Merosi, celebre autore delle Alfa Romeo dal 1910 al 1926 - il quale gli affidò la realizzazione della cabina del primo autocarro della marca a guida avanzata. Al Salone di Milano 1937 Zagato espose un'elegante spider sull'autotelaio più prestigioso dell'Alfa Romeo, la 8C 2900 B (con motore 8 cilindri in linea di 2905 cm³ sovralimentato, 180 CV), cui fece seguito un analogo modello allestito per il Duca di Genova. Il clima in seno all'azienda si rasserenò alla fine di quel decennio tormentato, assistito dalla confermata fiducia da parte della clientela. Le carrozzerie sui telai Alfa Romeo furono affiancate da quelle sulla meccanica di alcuni modelli Fiat, di poche Lancia Aprilia (motore V4 di 1352 cm³, 48 CV) e Fiat 1500 con motore sei cilindri (45 CV); furono tutte vetture dalle spiccate forme corsaiole, destinate - secondo l'ormai consolidata immagine dell'azienda - prevalentemente alle competizioni. R

Lancia Aprilia Spider - 1938
Sotto, per la Mille Miglia del 1938 (3 aprile) Zagato allestì una spider su base Lancia Aprilia, che partecipò alla gara con il numero 94 e con l'equipaggio Villoresi-Forti, classificatosi al 14° posto assoluto dopo aver percorso 1621 km in 14h 09' 25".

Fiat 1500 Spider - 1938
In basso, per la Mille Miglia del 1938 Zagato allestì questa Fiat 1500 scoperta dell'equipaggio Capelli-Cavenago, che si classificò al 18° posto assoluto dopo aver percorso 1621 chilometri in 14h 41' 25", alla media di 110 km/h.

Lancia Aprilia Spider - 1938
A destra, la Lancia Aprilia di Gigi Villoresi al Circuito di Pescara - Targa Abruzzo del 1938. La vettura, dalle linee aerodinamiche ben definite, risultava ben più moderna rispetto a quella utilizzata dallo stesso pilota pochi mesi prima alla Mille Miglia.

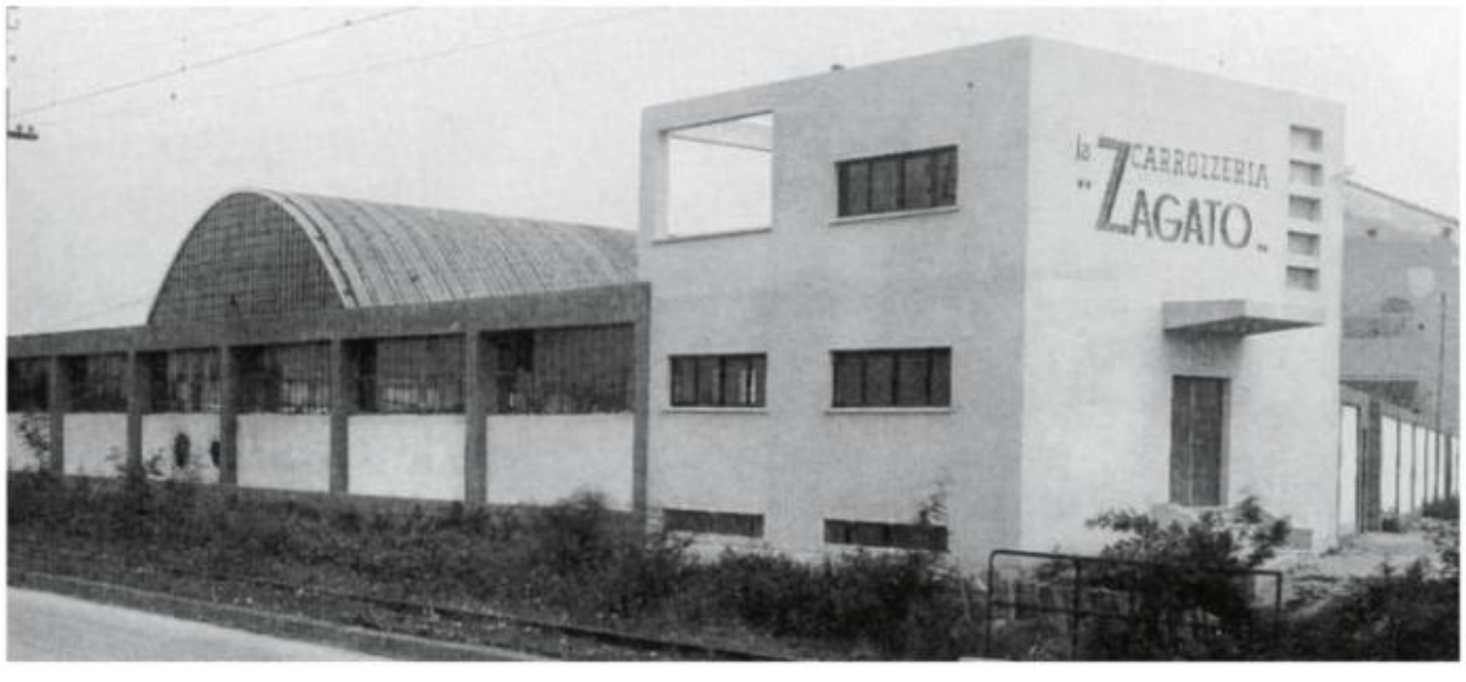
IL GENIALE CONCETTO DELLA PANORAMICA

Con questa formula furono interpretati numerosi autotelai, fra cui Alfa Romeo, Ferrari, Fiat e Maserati. Dalle esasperate sportive d'anteguerra il carrozziere spostò l'attenzione verso coupé sempre di vocazione corsaiola, ma che potessero essere apprezzate anche nell'uso turistico

Lo scoppio della seconda guerra mondiale nel settembre 1939 coinvolse otto mesi più tardi l'Italia e anche Zagato fu relegato alla produzione di veicoli militari. Con la finalità di migliorare i conti economici della nuova impresa, considerò opportuno trasformare l'azienda da società anonima in società a responsabilità limitata. Questa prese vita il 26 ottobre 1942, con 44 azioni di 1000 lire ciascuna attribuite a Ugo Zagato, tre alla moglie Amelia Brassello e altre tre al figlio Elio. Le sventure non erano comunque cessate, poiché il bombardamento della Raf su Milano il 13 agosto 1943 rase completamente al suolo lo stabilimento Zagato di corso Sempione. Recuperò in mezzo alle macerie le poche attrezzature ancora utilizzabili e si trasferì con alcuni operai in un capannone a Saronno attiguo alla fabbrica Isotta Fraschini, soluzione che apparve comunque temporanea poiché alla fine del conflitto Zagato dovette cambiare nuovamente sede, sistemandosi in una zona periferica di Milano - via Giorgini, parallela a viale Certosa - dove fece edificare il nuovo stabilimento, che fu inaugurato alla fine del 1946 su un'area di 23.000 metri quadrati, di cui 11.000 coperti.

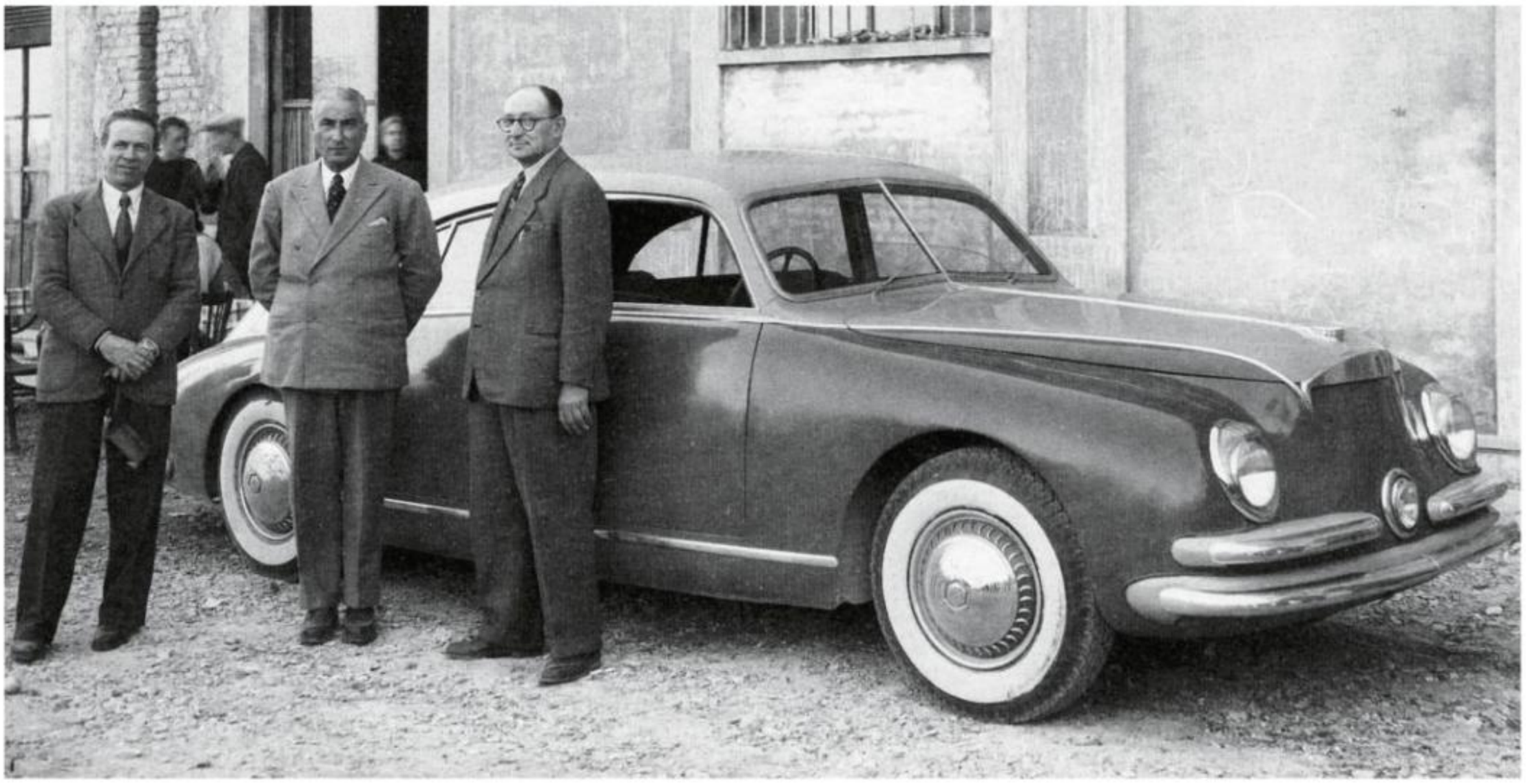
Durante quegli anni di ritorno alla pace, Ugo fu affiancato dal figlio Elio, che nel 1947 conseguì la laurea alla Bocconi e ricevette come dono un furgone usato Fiat 500, sul quale intervenne il padre ricavandone un'originale "spiderina" con ambizioni sportive. A dispetto della modesta potenza (13 CV) e delle gomme inadeguate montate sul veicolo d'origine, Elio volle comunque sperimentare la sua inedita vetturetta in alluminio non verniciato al Circuito di Piacenza il 12 apile 1947, dove fu protagonista di un esordio inglorioso, finito con ➔

Un nuovo inizio
Ugo Zagato riuscì a finanziare nel dopoguerra la costruzione di una nuova sede a Milano, che venne inaugurata alla fine del 1946 in via Giorgini 18, alla periferia Nord della città.



Fiat 1100 Panoramica - 1947
Ugo Zagato, a sinistra nella foto, presentò la Fiat 1100 Panoramica alla Mostra della Carrozzeria Italiana svoltasi al Palazzo dell'Arte di Milano nel novembre 1947. Al centro il ministro dei trasporti Guido Corbellini. La formula Panoramica trovò poi applicazione su molti altri autotelai.

Debutto sfortunato
Elio, primogenito di Ugo Zagato, esordì in gara il 12 aprile 1947 al Circuito di Piacenza con una piccola spider allestita dal padre in alluminio non verniciato sul telaio di un furgone Fiat 500 con motore di soli 13 CV. Si concluse con un'uscita di strada.

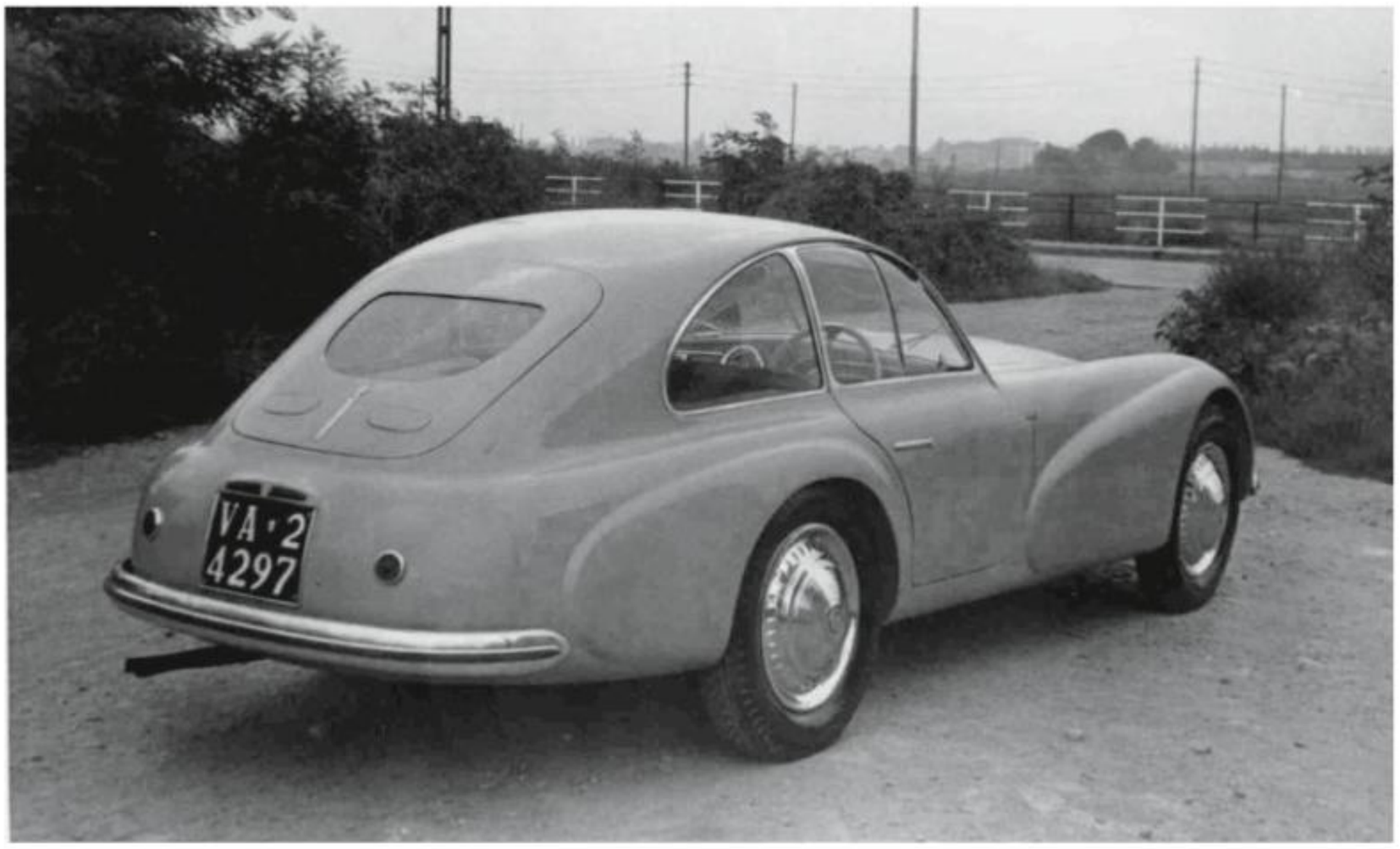


Isotta Fraschini 8C Monterosa - 1948
Ugo Zagato, a destra, interpretò un figurino di Luigi Fabio Rapi - autore del progetto Isotta Fraschini 8C Monterosa - per la carrozzeria della nuova imponente berlina a motore V8 posteriore proposta al Salone di Parigi del 1948.

un'uscita di strada. Non si dette tuttavia per vinto, cambiò i pneumatici e montò sul blocco motore la rivoluzionaria Testadoro con valvole in testa progettata dal torinese Giorgio Giusti per incrementare la potenza massima del piccolo 4 cilindri di 569 cm³ fino a 18 CV. Nella nuova società di via Giorgini Ugo Zagato recuperò la passione di un tempo per la costruzione di carrozzerie; prima fra tutte emerse l'esemplare sul telaio della nuova Isotta Fraschini 8C Monterosa con motore posteriore V8, un progetto quasi rivoluzionario dell'ingegner Luigi Fabio Rapi, cui purtroppo non venne dato alcun seguito nonostante Zagato avesse allestito un'imponente e gradevole berlina con fiancata ponton senza soluzione di continu-

Soluzioni originali
A destra, la Fiat 1100 Panoramica realizzata da Zagato incontrò consensi sul mercato grazie alla originalità della carrozzeria e dei materiali impiegati, come il plexiglas curvato per i finestrini laterali e il lunotto. La foto sopra mostra Elio Zagato a fianco della vettura.

Alfa Romeo 8C 2300 - 1949
Sull'autotelaio di un'Alfa Romeo 8C 2300 Zagato si cimentò con questa originale coupé allestita secondo la formula Panoramica, contraddistinta dall'ampia finestratura, che rese l'abitacolo molto luminoso.
Da notare la tipica calandra Alfa con scudetto centrale e due elementi laterali, i fari incorporati nei parafanghi e (foto al centro) il portellone.

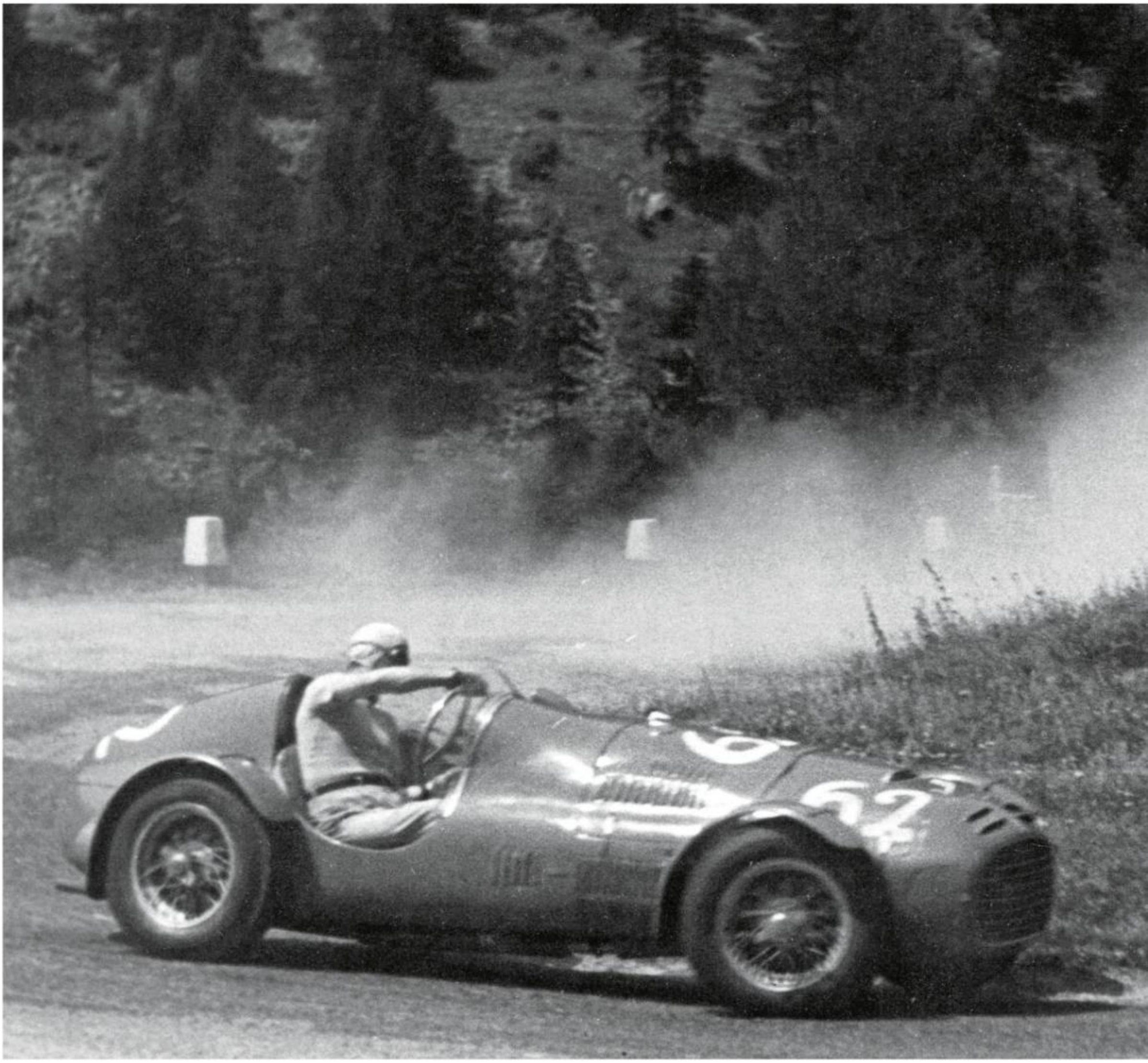


Ferrari 166 MM - 1949
A sinistra, la Ferrari 166 MM (motore V12, 1995 cm^3, 140 CV a 6600 giri/minuto) allestita secondo la formula Panoramica fu un valido compromesso fra leggerezza e aerodinamica.
Antonio Stagnoli gareggiò con quella vettura nel 1949 e nel 1950, anno in cui si aggiudicò la vittoria di classe nelle gare in salita Aosta-Gran San Bernardo e Parma-Poggio di Berceto.

MASERATI 1500 GRAN TURISMO PANORAMICA - 1948

Il successo riscosso dalla fortunata formula Panoramica trovò conferma anche in alcune eleganti coupé su base Maserati 1500 Gran Turismo (nota anche come A6 1500), spinta dal motore 6 cilindri monoalbero in testa di 1468 cm^3 (65 CV a 5000 giri/minuto).
Il telaio fu realizzato con elementi tubolari in acciaio a sezione circolare; la sospensione anteriore era a ruote indipendenti con trapezi oscillanti e molle elicoidali, mentre il retrotreno era a ponte rigido con balestre semiellittiche; ammortizzatori idraulici a leva Houdaille sulle quattro ruote.
L'impianto frenante era a tamburi con comando idraulico e le ruote disponevano di cerchi da 16 pollici con pneumatici 5,50-16.

ZAGATO



ità. Lo stesso Rapi aveva concepito l'anno prima il geniale concetto della Panoramica sul telaio Fiat 1100 B, che esordì alla prima Mostra della Carrozzeria Italiana al Palazzo dell'Arte di Milano dal 6 al 16 novembre. Costruita in lega d'alluminio e plexiglas (all'epoca considerato un materiale innovativo), la vettura presentò forme compatte, linee arrotondate e ampie superfici curve e trasparenti. Riscontrò discreti consensi sul piano commerciale e alla 1100 Panoramica si affiancarono altre versioni realizzate sulla meccanica della Fiat 500 B, nonché della Lancia Ardea e perfino della Maserati 1500 Gran Turismo (la A6 1500) e della Ferrari 166 MM. Per celebrare quel momento di euforia attorno alle sue creazioni, Zagato fece apporre sul cofano delle varie Panoramica lo stemma inedito della "Z" come inconfondibile emblema della sua azienda.

Gli anni del dopoguerra furono straordinari, non solo per la diversificazione dei modelli prodotti nella sede di via Giorgini, ma anche per il clima relativamente ottimistico che si diffuse nel Paese.

La partecipazione alla Mille Miglia, che tornò a disputarsi nel 1947, si rivelò un fantastico volano per l'ambiente delle corse, cui Ugo rispose con una gamma ampia di allestimenti per auto dalle prestazioni sempre più competitive. Dopo le esasperate spider del passato, le vetture di Zagato perdettero poco a poco la personalità tipica di macchine destinate soltanto alle gare e divennero coupé 2 posti o 2+2 riservate anche all'uso quotidiano, ma pur sempre in grado di scendere in campo nelle competizioni della domenica.

La serie Panoramica fu affiancata negli anni Cinquanta dalle auto "derivate Mille Miglia", che annunciarono un mutamento inequivocabile nella filosofia aziendale.

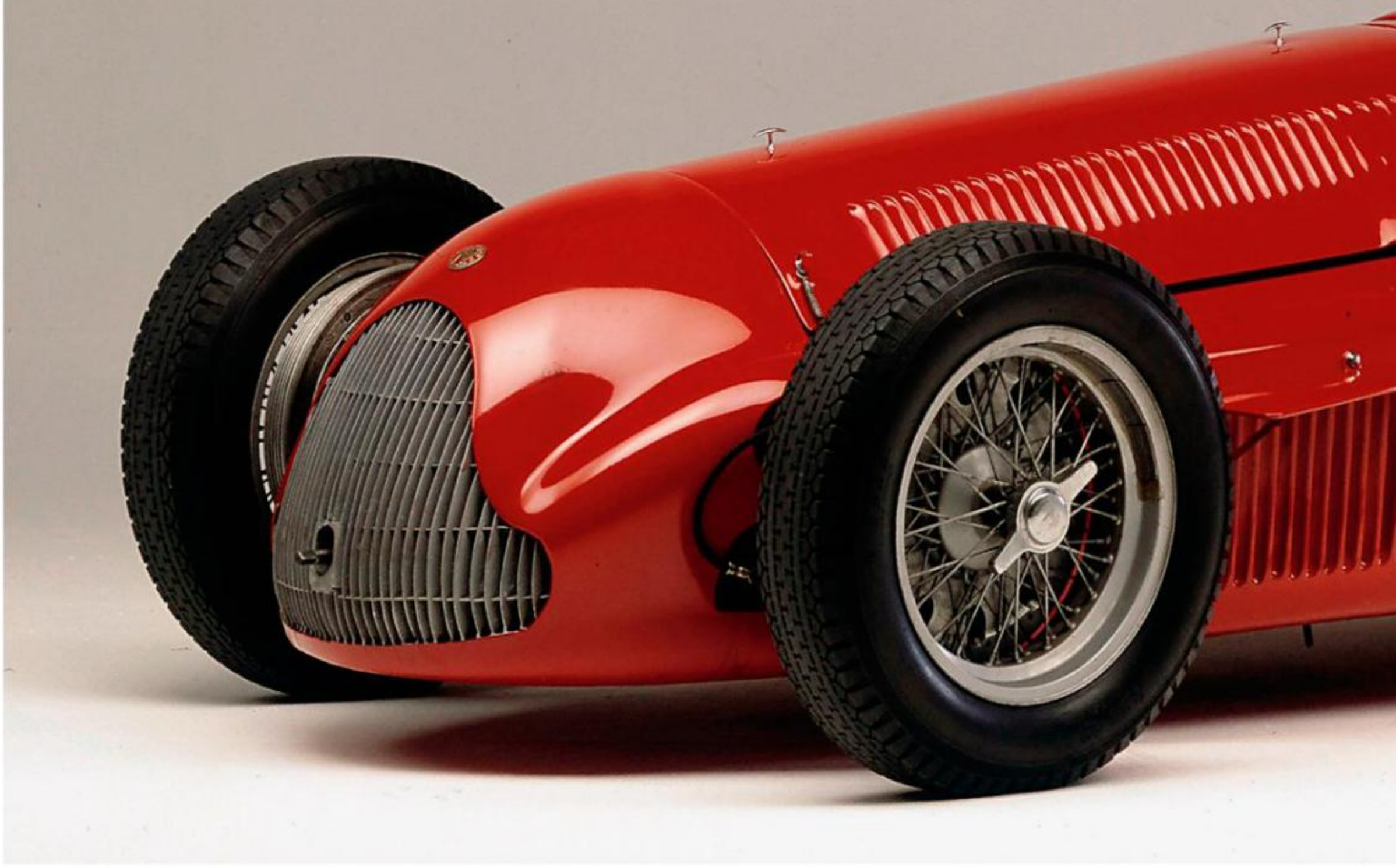
Ferrari 166 MM barchetta - 1951
Antonio Stagnoli gareggiò nella stagione agonistica 1951 con la barchetta 166 MM - riallestita da Zagato sul telaio della berlinetta 1949 con una carrozzeria che richiamava le monoposto da grand prix - affermandosi in numerose competizioni.

Carta vincente
Nell'edizione 1951 della Coppa Intereuropa (15 aprile) Elio Zagato si aggiudicò la vittoria di classe fino a 750 cm^3 con una berlinetta carrozzata dal padre sulla meccanica elaborata della Fiat Topolino.

ALFA ROMEO 159 (1950-51)

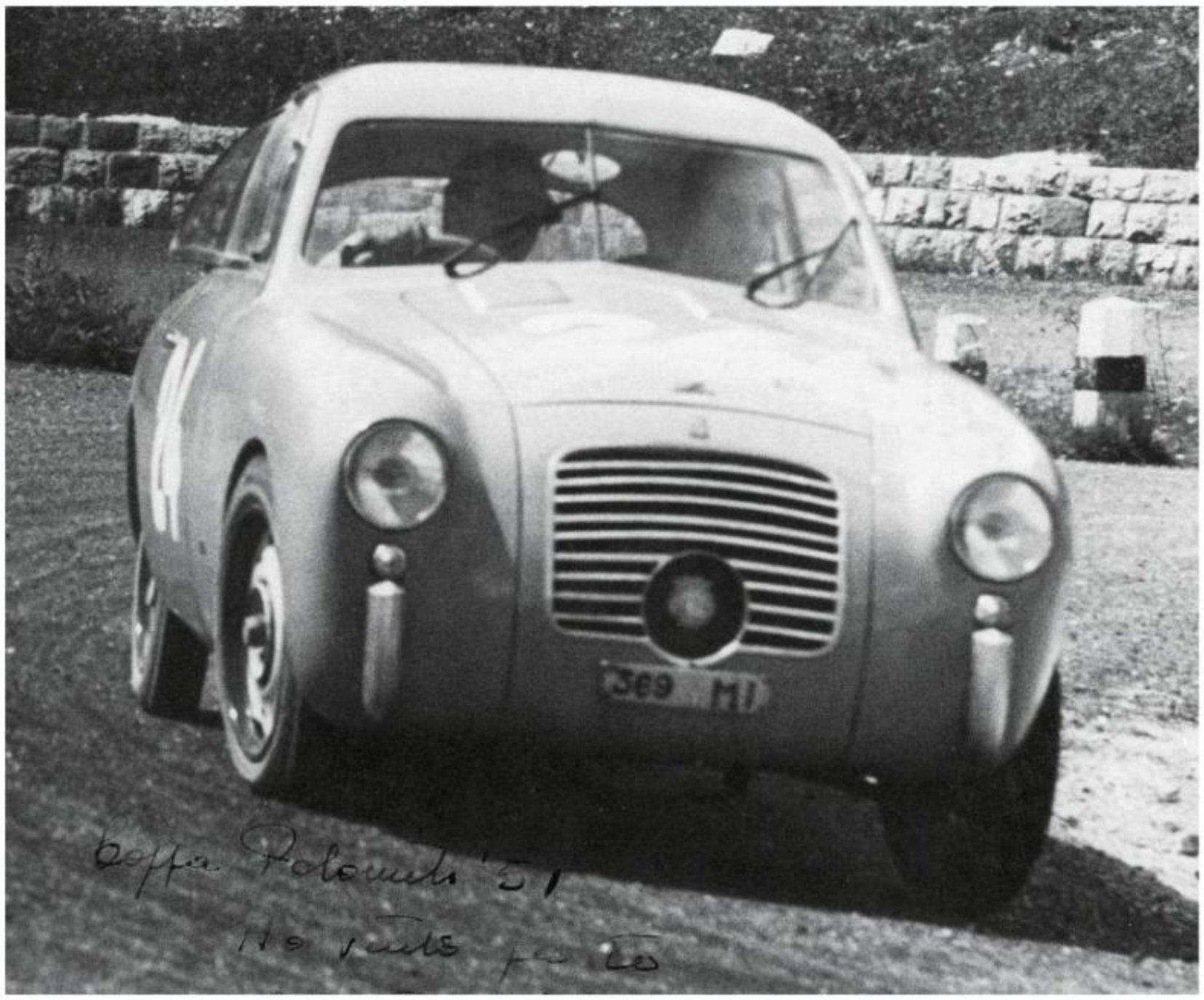
L'Alfetta mondiale

Il 1950 fu il primo anno in cui si disputò il campionato del mondo di Formula 1. Alla fine della stagione, la vittoria finale fu tutta italiana: Nino Farina trionfò al volante dell'Alfa Romeo 158. Niente male per una "vecchietta" come la monoposto del Biscione, la cui nascita risaliva al 1937. La sigla indicava quanto di massimo era stato concesso dal regolamento del Reale Automobile Club Italia: 1,5 litri, 8 cilindri. Enzo Ferrari, che gestiva l'attività sportiva dell'Alfa, ottenne da Ugo Gobbato, direttore generale della Casa milanese, di poter sviluppare il progetto presso la sua scuderia, a Modena. Ferrari chiese aiuto a Luigi Bazzi e a Gioachino Colombo per il telaio, ad Angelo Nasi e a Federico Giberti per i disegni, e ad Alberto Massimino per la trasmissione. Soprannominata Alfetta, corse per tutto il 1950 a eccezione dell'ultima gara, il Gran Premio d'Italia, dove esordì la 159, che ne rappresentava l'evoluzione e che, guidata da Juan Manuel Fangio, sarebbe stata la protagonista vincente della stagione 1951. Le modifiche stilistiche rispetto alla 158 furono realizzate dalla Zagato a metà del 1950 e risultarono ben evidenti: griglia anteriore di maggiori dimensioni, prese d'aria laterali di diversa foggia e carenatura centrale posteriore più accentuata.



Asso argentino
A sinistra, Juan Manuel Fangio al volante dell'Alfa Romeo 159 in azione sul circuito di Barcellona al Gran Premio di Spagna (28 ottobre 1951), che vinse dopo una lunga cavalcata solitaria. L'8 cilindri di 1,5 litri della 159, sovralimentato con due compressori bistadio, erogava 420 CV a 9000 giri/min.

Specialista della salita
L'evoluzione sportiva della Fiat 500 in versione berlinetta 750 cm³ Zagato alimentò in misura sorprendente la ripresa dello sport automobilistico negli anni dell'immediato dopoguerra con una lunga sequenza di successi nel campionato italiano 750 Gran Turismo e in alcune competizioni all'estero. Con quella vettura Elio Zagato si aggiudicò nel 1951 la Coppa delle Dolomiti.



La 750 Gran Turismo Mille Miglia Zagato con motore Topolino elaborato da Piero Facetti con cilindrata maggiorata a 730 cm³, tre supporti di banco e due carburatori, presentata con una leggera carrozzeria berlinetta, scrisse pagine entusiasmanti nella ripresa dell'attività sportiva del dopoguerra e divenne popolare presso quanti si cimentarono all'epoca nelle gare su strada, fra i quali figurò lo stesso Elio Zagato.

Egli aveva abbandonato quasi subito la prospettiva di svolgere a tavolino l'attività amministrativa per la quale aveva studiato alla Bocconi, e si dedicò invece con grande passione alle gare con le auto allestite dal padre. Elio Zagato fu anche fra i promotori della nuova categoria Gran Turismo, proposta dal dinamismo del conte Giovanni Lurani e di Corrado Filippini; si trattava, rivisitando il principio ispiratore della categoria Turismo Nazionale, di una categoria di vetture a metà strada fra le berline della Turismo di Serie e le barchette della Sport Internazionale, di auto cioè il cui autotelaio corrispondesse a quello di una berlina di serie ma allestito con carrozzeria leggera, pur nel rispetto di alcune caratteristiche dichiarate dal costruttore.

Nacque di conseguenza nel 1949 la Coppa Intereuropa, che riscosse immediato successo anche perché il regolamento nazionale prevedeva solo 25 esemplari costruiti per ottenere l'omologazione.

Il 13 marzo 1951 fu costituita a Milano la Scuderia Sant'Ambroeus, fondata da Eugenio Dragoni, Alberto Della Beffa, Franco Martinengo, Alessandro Zafferri e lo stesso Elio Zagato, un sodalizio che svolse un'assidua attività agonistica con la partecipazione di decine di piloti di notevoli capacità e talento; vi aderirono personaggi come Carlo Pittoni, Mario Poltronieri, Franco Bosisio, Mario Dalla Favera, Piero Moscatelli, Consalvo Sanesi, Alfonso Thiele, Giancarlo Baghetti… R

Un podio nel segno della "Z"
Sopra, alla V edizione della Stella Alpina si celebrò un altro trionfo della Fiat 750 MM Zagato con l'ordine di arrivo ai primi tre posti aggiudicati a Mazzi-Roghi, Zafferri-Meda e Reggiani-Zagato.

Pronti al via
A sinistra, la Fiat 750 MM di Zafferri-Crivelli colta alla partenza da Brescia della Mille Miglia 1951 con il numero di gara chiaramente identificato dall'orario in cui prese il via. La gara si svolse lungo il percorso di 1564 chilometri, quasi tutti penalizzati da una pioggia battente. Si concluse con un ritiro.

LA SORPRESA DELL'OTTO CILINDRI

Nel panorama internazionale delle granturismo ad alte prestazioni spiccò la nuovissima Fiat 8V, che la firma milanese seppe valorizzare in tutta la sua potenzialità. Quelle filanti coupé dominarono per anni la categoria 2 litri, conquistando vittorie in Europa e negli Stati Uniti

Due litri di successo
Alla VI edizione della Stella Alpina (1952) Ovidio Capelli partecipò al volante di una Fiat 8V Zagato, nuovissima protagonista nelle competizioni per vetture Gran Turismo fino a 2000 cm³ di cilindrata.

Abbrillare nel 1952 fu la 8VZ, derivata dalla coupé 8V presentata dalla Fiat al Salone di Ginevra di quell'anno e spinta dal motore 8 cilindri due litri (105 CV); vettura fortemente voluta dal pilota Ovidio Capelli e prodotta da Zagato in versione coupé e spider, la 8VZ divenne protagonista nelle gare degli anni Cinquanta con i fratelli Massimo e Carlo Leto di Priolo, che si distinsero fra i piloti più validi del momento, molto spesso proprio con vetture carrozzate da Zagato. Alla guida di quella macchina brillò lo stesso Elio, che con essa esordì al circuito di Bari il 22 maggio 1954. Con la Fiat 8V si affermò tra l'altro alla 12 Ore di Monza e alla Coppa Intereuropa, nonché alla Coppa della Consuma, mentre nel 1955 si aggiudicò la Stella Alpina e la gara sul circuito dell'Avus a Berlino il 25 settembre.

L'attività della Scuderia Sant'Ambroeus si distinse anche grazie alla presenza dell'Alfa Romeo 1900 SSZ derivata dalla berlina di serie del 1951 (primo modello del tutto nuovo realizzato dalla Casa dopo la lunga parentesi bellica). La coupé allestita da Zagato ostentò un frontale di grande originalità molto basso e profilato, con

segue a pag. 40

Record a Berlino
Le Fiat 8V allestite Zagato riscossero grande fortuna nelle competizioni europee e americane, mietendo una lunga serie di successi, fra i quali cinque campionati nazionali di velocità consecutivi (1954-1958) per vetture GT 2 litri. Memorabile fu la vittoria nel Gran Premio di Berlino sul circuito dell'Avus il 25 settembre 1955 conseguita da Elio Zagato, che stabilì quel giorno anche il miglior tempo sul giro a oltre 173 km/h di media.

FIAT 8V - 1952

La Fiat 8V, svelata al Salone di Ginevra 1952, colse di sorpresa l'ambiente motoristico in Italia, così seriamente impegnato a diffondere l'uso dell'automobile a livelli popolari. Suonò pertanto inatteso il nuovo modello Fiat di berlinetta sportiva con tecnica d'avanguardia (quattro ruote indipendenti e motore 8 cilindri a V di 1996 cm^3 a due carburatori, 105 CV a 6000 giri/minuto). Su quella meccanica intervenne Ugo Zagato con una carrozzeria leggera, di linea semplice e armoniosa, che riscosse sia consensi sul mercato specifico, sia numerosi successi sportivi, per opera soprattutto del figlio Elio, che nel 1955 vinse nove gare su undici al volante di quella vettura.

MO
-618532

In parata a Monza
Elio Zagato - vincitore l'11 settembre 1954 della VI Coppa Intereuropa all'autodromo di Monza al volante della Fiat 8V - fu ripreso al primo posto in questa parata sulla pista brianzola, seguito da due Fiat 1100/103 GTZ e da un'Alfa Romeo 1900 SSZ.

segue da pag. 36

la parte centrale individuata dal classico scudetto verticale e stretto della marca. Una 1900 SSZ fu costruita su commessa particolare di Vladimiro Galluzzi, il quale chiese a Zagato nel 1956 di allestire per lui un autotelaio Ferrari 250 GT, vettura della quale il carrozziere milanese replicò un esemplare per il pilota genovese Camillo Luglio, che con esso conquistò due volte il titolo italiano. Fra le carrozzerie inconsuete battute a mano nella fabbrica di via Giorgini figurò quella della monoposto Alfa Romeo 159, con la quale Juan Manuel Fangio conquistò il campionato del mondo di Formula 1 nel 1951.

Al Salone di Ginevra del 1953 la Fiat presentò la Nuova 1100 (la 1100/103) con carrozzeria portante di nuovo disegno e meccanica sostanzialmente invariata rispetto al mitico modello che aveva riscosso fin dagli anni Trenta consensi unanimi presso un vastissimo numero di clienti. Come già sulla precedente 1100 E, anche sulla base della rinnovata berlina torinese la Zagato approntò una coupé sportiva (la 1100/103 Z), la quale denunciò un peso di 750 kg e una velocità massima di 140 km/h (ma vi era pure la versione "spinta" da 680 kg e capace di raggiungere i 160 km/h), al volante della quale Elio Zagato conquistò il suo secondo

titolo italiano dopo aver conseguito il primo nel 1951 nella categoria 750.

Nel 1955, al compimento del sessantacinquesimo anno di età, Ugo Zagato decise di rallentare il suo ritmo di lavoro in azienda e di conseguenza delegò progressivamente la conduzione della carrozzeria ai figli Elio e Gianni, quest'ultimo laureando alla facoltà di ingegneria e con un futuro promettente nella progettazione di vetture da competizione. L'anno precedente, Elio era rimasto coinvolto in un incidente contro un autocarro mentre si recava a Genova sulla camionale alla guida di un prototipo Fiat Siata 1250, e dopo quel sinistro Ugo Zagato aveva categoricamente vietato al figlio di partecipare alle gare. Su 160 corse disputate, Elio ne aveva vinte almeno una novantina, un risultato del tutto eccezionale. Il padre colse l'opportunità per rinserrare i rapporti con i figli non solo nella produzione di carrozzerie destinate alle gare (quali furono in quel periodo l'Alfa Romeo Giulietta SVZ e l'Abarth 750 Record Monza), ma anche di quelle più eleganti e raffinate destinate al ricco mercato delle fuoriserie. Propose quindi a Gianni Lancia, con il tramite di Alberto Ascari, di allestire una versione con linea sportiveggiante sia per l'Appia (presentata al Salone di Torino 1956) sia per la Flaminia,

segue a pag. 44

FIAT 1100 E - 1953

Sull'autotelaio della popolare Fiat 1100 E (4 cilindri, 1089 cm³, 35 CV a 4400 giri/minuto) del 1949 la Zagato produsse la versione sportiva derivata 1100 EZ, al volante della quale Elio si aggiudicò nei primi anni Cinquanta alcuni successi nella classe Gran Turismo 1100 cm³. A fianco, la 1100 E Zagato al via della Mille Miglia del 1954 (numero di gara 405) dell'equipaggio Castelnuovo-Campos Venuti, che furono costretti al ritiro.

ALFA ROMEO 1900 SSZ - 1954

Moretti 750 - 1954
Nel 1954 Zagato si cimentò ad allestire una 750 Moretti (4 cilindri, 748 cm³, 25 CV a 4250 giri/minuto), per la quale realizzò un'agile berlinetta a due volumi di forme compatte e gradevoli. La vettura venne impiegata quell'anno anche per azioni promozionali del carrozziere milanese.

segue da pag. 41

ammiraglia della marca. Il prototipo della prima fece scalpore a causa dei curiosi rigonfiamenti sul tetto e per la calandra trapezoidale di chiara origine Lancia (ben presto rimpiazzata da quella più banale con la classica bocca bassa e larga, meglio accolta dal pubblico). La Flaminia si allineò invece al frontale della berlina di serie, ma la linea del modello Sport esibì una carrozzeria improntata agli svelti slanci caratteristici delle macchine di Zagato.

L'Alfa Romeo presentò al Salone di Torino nella primavera 1954 la Giulietta Sprint, spinta dal 4 cilindri bialbero di 1290 cm³ (80 CV), macchina votata alle alte prestazioni soprattutto nella versione Sprint Veloce (90 CV) del 1956, sulla quale Zagato realizzò tre anni più tardi la berlinetta SZ, vettura che spadroneggiò su tutti i circuiti in un momento di grandi successi conquistati dalle leggere e velocissime auto "vestite" in via Giorgini. Lo stabilimento poteva contare alla fine del 1957 su una superficie di circa 30.000 mq e su un organico di 140 operai, di cui 50 specialisti lattonieri. I successi conseguiti dall'Alfa Romeo SZ furono così clamorosi da irritare le alte sfere della Casa del Portello (che non era in grado di contrastarla con le proprie Giulietta Sprint Veloce di serie), le quali decisero di rifiutare la fornitura dei telai a Zagato, costringendolo a realizzare le sue carrozzerie smontando le vetture di serie già finite e pronte per la consegna ai clienti. Il presidente Giuseppe Luraghi risolse poi la questione alla fine del 1959 e Zagato firmò un accor-

L'Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (SSZ) fu la più grintosa e la più veloce fra le auto granturismo fino a due litri (motore 4 cilindri bialbero, 1975 cm^3, 115 CV) nella seconda metà degli anni Cinquanta. L'impostazione del posto guida, con volante quasi verticale, ripropose la scuola sportiva tipica Alfa Romeo. Molto aggressiva apparve la linea del cofano motore, dotato di una sezione frontale ridotta rispetto a quella della berlina di serie e della coupé Sprint.

MASERATI 2000 GRAN TURISMO - 1954

Nota anche come A 6G/54, spiccò a metà degli anni Cinquanta come una delle vetture più potenti e veloci fra le due litri con forti vocazioni sportive (motore 6 cilindri bialbero di 1985 cm^3, tre carburatori doppio corpo, 150 CV a 6000 giri/minuto). La berlinetta allestita da Zagato giocò le sue carte migliori con la linea filante della carrozzeria e il peso contenuto, doti che le consentirono di infrangere il muro dei 200 km/h.

do che l'autorizzò all'impiego del telaio a passo corto predisposto dalla fabbrica per la Giulietta Sprint Speciale (100 CV) carrozzata da Bertone; allestita in 169 esemplari dal 1959 al 1963, la nuova berlinetta Zagato vantò un peso a vuoto di 785 kg e la sua leggendaria storia agonistica si protrasse fino al 1965. La SZ conseguì risultati sportivi innumerevoli e prevalse anche su vetture da competizione di cilindrata assai maggiore; fra le affermazioni di grande rilievo figurò il decimo posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans 1962 e il settimo alla Targa Florio quello stesso anno, a pochi minuti dalla Ferrari GTO vincitrice. L'anno dopo lottò in Sicilia addirittura con la GTO di Maranello e le Porsche RS per la vittoria nella categoria Gran Turismo. Sulle SZ si sperimentarono - estendendone poi l'equipaggiamento alla produzione di serie - i freni anteriori con tamburi a tre ceppi; i freni a disco, prodotti dalla Girling, furono poi montati all'avantreno a partire dal 1961. Ai successi della velocissima Alfa Romeo con motore 1,3 litri contribuì anche Elio Zagato che, contravvenendo al divieto del padre, tornò a correre con lo pseudonimo "Bred", preso a prestito dal cane di casa. R

Maserati
2000 Gran Turismo Spider - 1955
Al Salone di Ginevra del 1955 fu esposta la versione scoperta della 2000 Gran Turismo (sigla A 6G/54). Non ebbe seguito. Alcune spider furono invece realizzate da Frua.

BF-922MS

CON LO SCORPIONE VINSE TUTTO

Nate in origine come elaborazioni meccaniche della Fiat 600, le berlinette Abarth allestite in via Giorgini si imposero con autorevolezza nelle competizioni in Europa e negli Stati Uniti, divenendo un fenomeno irripetibile nel mercato delle vetture sportive

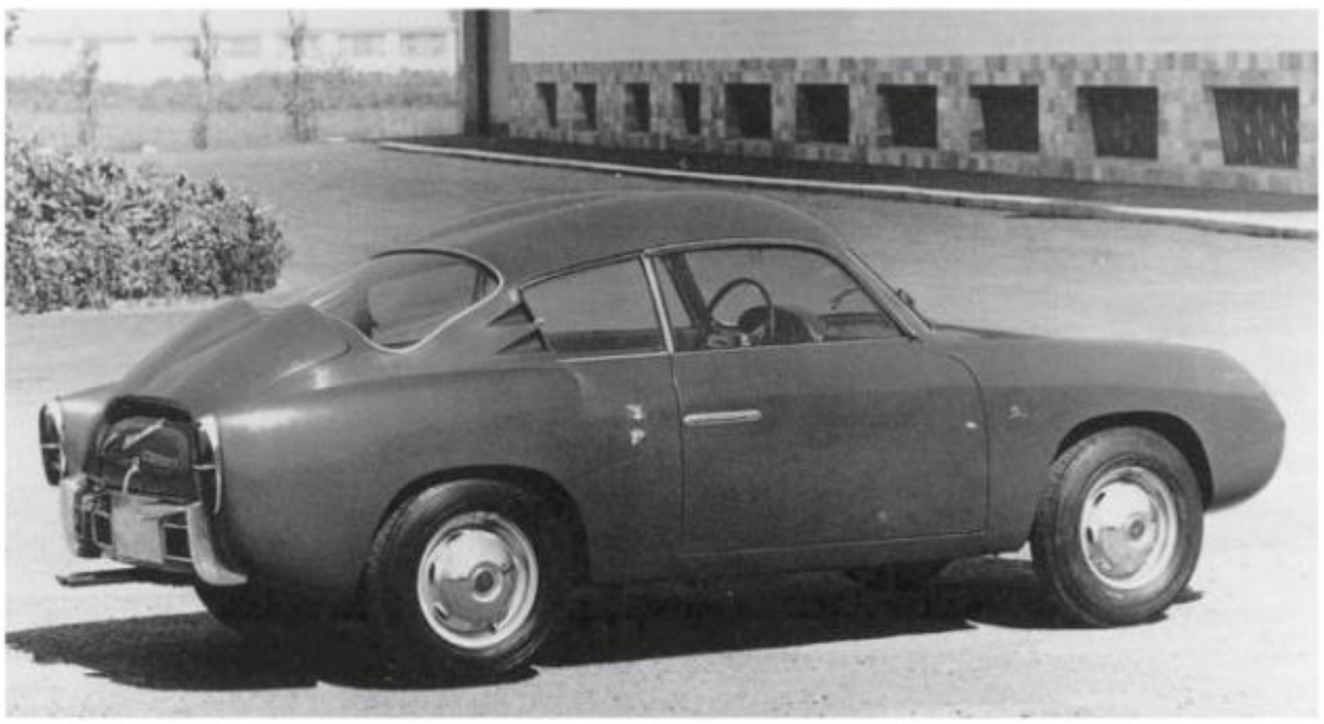
Nel marzo 1955 la Fiat presentò al Salone di Ginevra la 600, utilitaria a motore posteriore di 633 cm³ (21,5 CV), che contribuì in misura determinante a diffondere l'automobile a livelli popolari in tutta Italia, forte di una meccanica robusta ed efficiente e di una carrozzeria abitabile per 4-5 persone. Sulla versione di serie Carlo Abarth elaborò la variante con cilindrata maggiorata a 747 cm³ (43 CV) e Zagato vi allestì una piccola coupé GT con il caratteristico padiglione a due gobbe, che entrò subito nel gusto dei giovani italiani che parteciparono dal 1957 a vari campionati universitari.

Un anno più tardi Abarth fece progettare dall'ingegnere Gioachino Colombo una testata bialbero per il 4 cilindri base Fiat con un aumento di cilindrata a 847 cm³ e a 982 cm³ e la potenza massima balzò rispettivamente a 70 e a 91 CV, risultato che trasformò la piccola berlinetta, ribattezzata Record Monza, in un'autentica automobile da corsa; con peso di 570 kg e velocità massima di 190-205 km/h, questa surclassò a lungo tutti gli avversari nelle più importanti competizioni italiane e all'estero. Quei risultati sul piano agonistico e la spiccata personalità tecnico-costruttiva di quelle vetture valsero alla carrozzeria Zagato il rico-

Sbarco vittorioso a Sebring Le quattro Fiat Abarth 750 Record Monza partecipanti alla 12 Ore di Sebring (Florida) il 21-22 marzo 1959 riportarono un clamoroso successo di squadra, classificandosi ai primi quattro posti assoluti nella categoria Gran Turismo classe 750. La vettura vincitrice, condotta dall'equipaggio Rutan-Richards-Cuomo, si piazzò al 28° posto assoluto dopo aver percorso 152 giri (pari a 1.416,88 chilometri) nelle 12 ore alla media di 105,976 km/h. Il debutto trionfale delle Fiat Abarth negli Usa dischiuse alle piccole sportive italiane grandi opportunità commerciali sul mercato d'Oltreoceano.

FIAT ABARTH 750 - 1955

L'Abarth 750 derivata Fiat 600 e carrozzata da Zagato con la tipica doppia gobba sul padiglione sfoggiò una linea molto profilata con un frontale basso e deportante, che riscosse immediato successo fra gli sportivi in molti Paesi. Interessante apparve il trattamento della coda, con le ampie prese d'aria sul cofano motore.



FIAT ABARTH 1000 BIALBERO - 1960

noscimento del Compasso d'Oro 1960, promosso dalla Associazione per il Disegno Industriale, con la seguente motivazione: "Alla automobile sportiva e da competizione Abarth Zagato 1000 viene assegnato il Compasso d'Oro 1960 in quanto risultato di un design semi-industriale di qualità eccellente, che per l'adeguatezza dei caratteri estetici e tecnologici alle loro funzioni specifiche giunge a promuovere un momento semplicemente spregiudicato nell'interpretazione delle funzioni più generale della automobile, anche di grande serie".

Consapevole che il volume di lavoro in fabbrica richiedeva urgentemente nuovi spazi nei reparti operativi e quindi uno stabilimento più grande e moderno, Ugo Zagato avviò nel 1960 i lavori per un nuovo impianto, che fu localizzato a Terrazzano di Rho - nelle vicinanze della nuova sede Alfa Romeo di Arese - e che entrò in attività a cominciare dal novembre 1962.

Il problema impellente dello spazio si aggravò quando nel 1959 la Lancia affidò alla Zagato la realizzazione della carrozzeria per la Flaminia Sport con motore V6 di

segue a pag. 56

La linea realizzata da Ercole Spada - che nel 1960 sarebbe divenuto responsabile stile della Zagato - per la berlinetta 750 e 1000 bialbero con potenza rispettivamente di 57 CV a 7000 giri/minuto e 108 CV a 8000 giri/minuto fu contrassegnata dal lunotto avvolgente in tre sezioni, che divenne un connotato inconfondibile della vettura. La 750 Record Monza con motore bialbero fu presentata ufficialmente al Salone di Parigi nell'ottobre 1958, anticipando di due anni la 1000 Bialbero.

Robustezza a tutta prova

Le Fiat-Abarth 750 vissero un lungo periodo di popolarità grazie alle numerose affermazioni nelle gare in circuito e su strada. La straordinaria robustezza del motore Fiat di base consentì di realizzare nel 1960 una versione bialbero di 982 cm^3 accreditata di 115 CV a 8200 giri/minuto.

Maserati 450 S "Il Mostro" - 1957
Sopra, realizzata da Zagato su un progetto di Frank Costin, la Maserati 450 S fu la più potente fra le auto del Tridente progettate fino al 1956 (motore V8 di 4477 cm³, 400 CV a 7000 giri/minuto). Soprannominata "Il Mostro", essa fu allestita in circa tre settimane per la 24 Ore di Le Mans 1957 - alla quale fu iscritta con la guida di Stirling Moss - ma dovette ritirarsi in gara per un'avaria meccanica.

Siata 1250 GT - 1957
A destra, la Fiat-Siata 1250 Gran Turismo carrozzata Zagato con meccanica elaborata dalla Fiat 1100/103, sviluppava 66 CV a 5500 giri/minuto e vantava la velocità massima di 150 km/h.

Jaguar XK 140 - 1957
A destra, secondo una consuetudine diffusa negli anni Cinquanta fra i costruttori britannici, anche un telaio Jaguar XK 140 (motore 6 cilindri bialbero di 3442 cm³, 190 CV a 5500 giri/minuto) fu affidato a Zagato, che lo interpretò con questa riuscita coupé, che partecipò a numerosi concorsi d'eleganza.

Ferrari 250 GT - 1956
Sopra e a destra, sul telaio della Ferrari 250 GT (motore V12, 2953 cm³, 240 CV a 7000 giri/minuto) Zagato allestì cinque berlinette, due delle quali conquistarono il titolo italiano classe 3 litri nel 1956 e nel 1957.

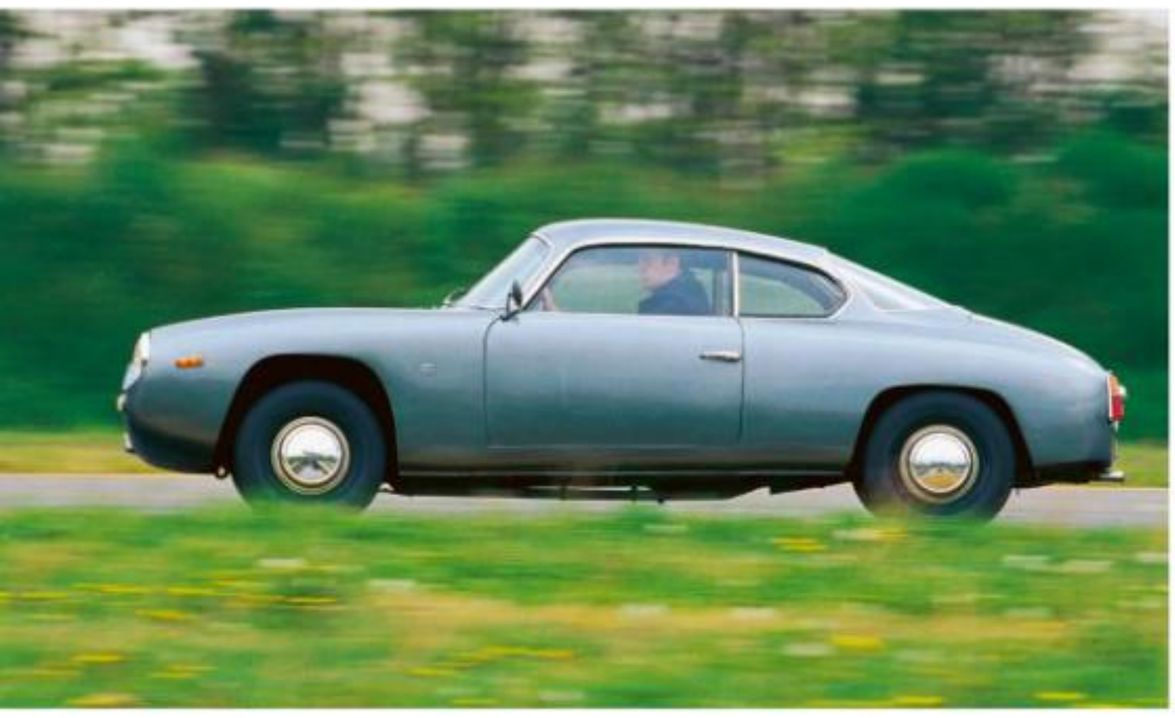
Lancia Aurelia GT - 1955
Sotto, anche la meccanica della Lancia Aurelia GT (motore V6, 2451 cm³, 118 CV a 5300 giri/minuto) ricevette a metà degli anni Cinquanta una leggera carrozzeria in alluminio realizzata da Zagato. La foto illustra la vettura di Ferdinando Gatta in gara alla Coppa Bonetto del 1955.

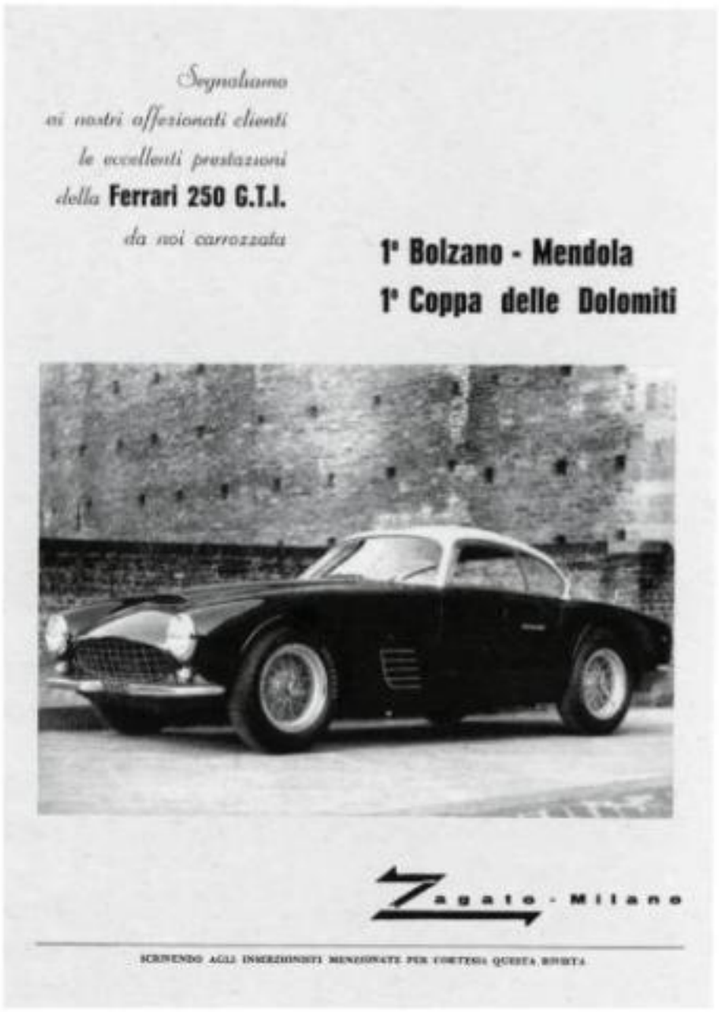
Lancia Appia GT - 1956
Sopra, Salone di Torino 1956: uno dei prototipi Appia GT (motore V4, 1090 cm³, 53 CV) allestiti da Zagato con tetto a doppia gobba e calandra secondo lo schema tipico Lancia.

LANCIA APPIA GTZ - GTE - SPORT - 1957 - 1961 - 1962

La lunga storia della Lancia Appia in versione sportiva fu contrassegnata da questa sequenza: dopo aver costruito i primi prototipi Appia GT, la Zagato propose la versione definitiva nel 1957 (foto a fianco), di cui si produssero circa 150 unità fino alla presentazione del modello GTE (Gran Turismo Esportazione e potenza incrementata da 53 a 60 CV, foto in centro). Nel 1961 fu lanciata l'Appia Sport (foto più a destra) con passo ridotto da 2510 mm a 2350 mm.

675098 10





Binomio vincente
I successi conquistati dalle Ferrari 250 GTI in alcune gare di montagna nel 1956-57 furono opportunamente valorizzati nelle inserzioni pubblicitarie che apparvero in quegli anni sulla stampa specializzata.

segue da pag. 50

2,5 litri (119 CV), che si affiancò a quella dell'Appia Sport spinta dal motore di 1100 cm³ di 53 CV.

Nel 1960 era approdato alla Zagato lo stilista ventitreenne Ercole Spada, alla vigilia della presentazione della Aston Martin DB4 GTZ - forse la più elegante fra le macchine prodotte fino ad allora da Zagato - che fu esposta al Salone di Londra 1960 a fianco della Bristol 406 GT, anch'essa allestita come prototipo per conto della Casa britannica; fu quello un periodo di assidui contatti con le fabbriche inglesi, che si concretizzarono anche con i prototipi Jaguar sugli autotelai XK 140 e XK 150.

L'apporto del nuovo stilista contribuì a deliberare la soluzione delle auto a coda tronca, seguendo le teorie sull'aerodinamica avanzate negli Stati Uniti e in Germania negli anni Trenta, e che l'Alfa Romeo SZ sviluppò con le sperimentazioni condotte dalla Zagato.

I risultati raggiunti per la definizione della coda tronca oltre cinquant'anni fa furono commentati da Ercole Spada, che partecipò da protagonista a quell'affa-

segue a pag. 60

Cavallino Milanese
La prima Ferrari 250 GT con carrozzeria Zagato fu completata nel 1956 e agì da prototipo per altre vetture allestite sullo stesso autotelaio (foto sopra, il terzo esemplare, costruito nel 1957 per Camillo Luglio), sebbene ognuna di esse presentasse alcune lievi varianti di carrozzeria come, per esempio, l'alloggiamento dei proiettori, il profilo del padiglione con o senza la doppia gobba, le feritoie di sfogo aria laterali del vano motore. Molto classicheggiante apparve la linea della berlinetta 250 GT (foto a destra) allestita nel 1959.

LANCIA FLAMINIA SPORT - 1958

La Flaminia Sport (motore V6, 2458 cm^3, 119 CV a 5300 giri/minuto) fu esposta allo stand Lancia al Salone di Torino del 1958 e si contraddistinse per l'affusolata carrozzeria in alluminio dalla linea aerodinamica. Nel 1963 la cilindrata fu elevata a 2,8 litri (146 CV) e l'anno successivo arrivò la Flaminia Super Sport, con motore di 2,8 litri da 152 CV e velocità massima di 210 km/h. In tutto furono 599 le Flaminia Sport e Super Sport costruite. Fra i clienti del jet set vi fu Marcello Mastroianni (foto a destra, appoggiato alla sua Super Sport). Sotto, il prototipo della Sport del 1958 con i fari carenati.

LANCIA FLAMINIA SPORT - SS - 1958 - 1967

La Flaminia fu effettivamente l'ultimo modello fabbricato in serie alla Lancia nel vecchio stabilimento di Borgo San Paolo, a Torino. Il modello Sport (ritenuto da molti la più equilibrata esecuzione a opera del carrozziere milanese) sfoggiò una buona aerodinamica, ma il peso di 1320 kg non rappresentò un miglioramento di rilievo nei confronti delle versioni GT e Convertibile. La coda arrotondata si armonizzava molto bene con il tipico padiglione a doppia gobba, sebbene non tutti gli esemplari siano stati costruiti con tale peculiarità.

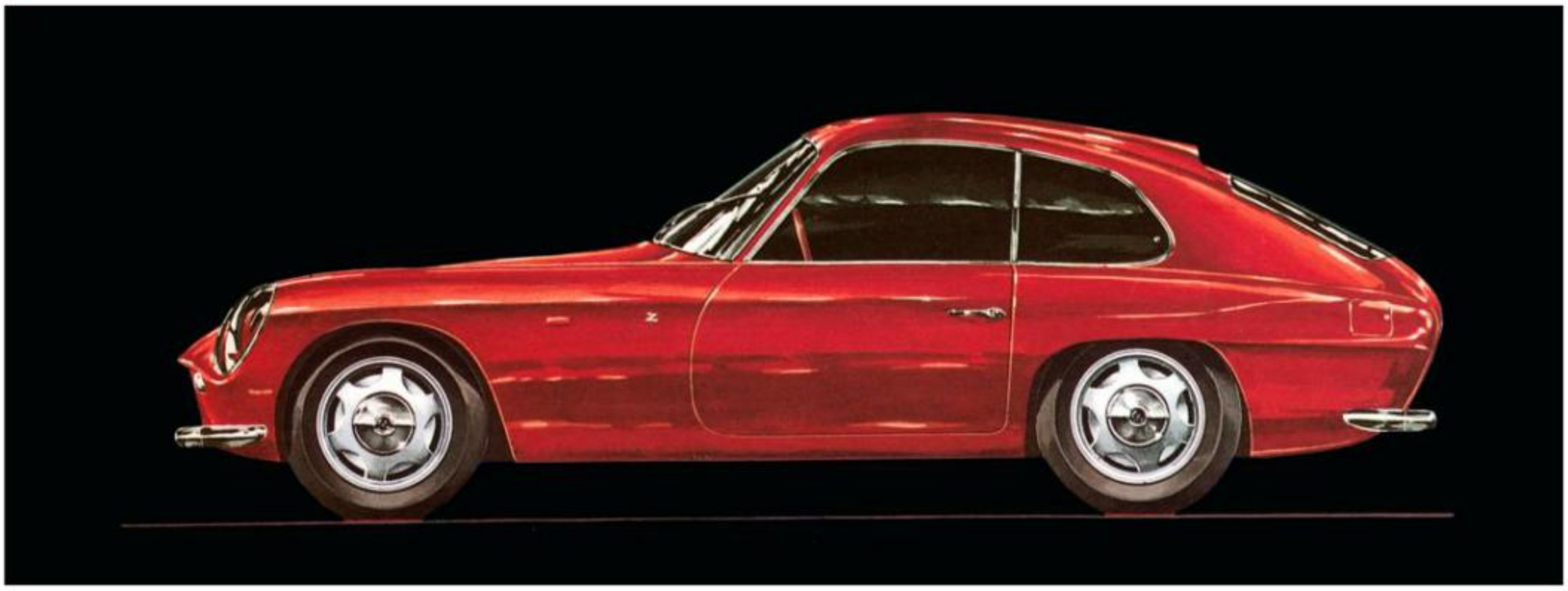
Bristol 406 - 1960
La Zagato produsse in piccola serie nel 1960 la Bristol 406 (la cui carrozzeria fu progettata dallo svizzero Beutler) con motore 6 cilindri di 2216 cm³ da 107 CV. Nella foto, quattro esemplari pronti per l'invio nel Regno Unito.

segue da pag. 56

scinante esperienza. Spada ricordò che, una volta riconosciuta la necessità di dover forzatamente ricorrere a un'opportuna soluzione di natura aerodinamica ("i motori ormai non reggevano più oltre i 6000-6500 giri"), si rese indispensabile percorrere continuamente avanti e indietro l'autostrada Milano-Bergamo con varie configurazioni di coda avvitate alla carrozzeria in forma posticcia e rilevando i tempi chilometro dopo chilometro fino a quando non apparve evidente che la soluzione con coda troncata di netto indicava valori più bassi e suggeriva quindi l'opportunità di procedere a modificare in tal senso la vettura. R

Bristol 406 GT - 1960
Zagato produsse nel 1960 anche la versione GT della berlina 406, sulla quale intervenne a elaborare il motore 6 cilindri, incrementandone la potenza a 132 CV a 5750 giri/minuto.

OSCA 1600 GT - 1960



La Osca 1600 GT di Zagato rappresentò una valida sintesi fra la vettura con chiare vocazioni agonistiche e la coupé granturismo per impiego stradale. Sul motore, derivato dal Fiat bialbero 1500 S, si maggiorò la cilindrata a 1568 cm^3 con potenza di 95 CV a 6000 giri/minuto (monocarburatore), ma anche 105 CV (con due Weber doppio corpo 38 DCOE).
Sul telaio a struttura tubolare la Zagato allestì una berlinetta in alluminio di stile corsaiolo, della quale fu prodotta dal 1960 al 1963 una serie di 98 esemplari.

ASTON MARTIN DB4 GTZ - 1960

Svelata al Salone di Londra del 1960, fu costruita in appena 19 esemplari, tutti fortunatamente sopravvissuti fino ai nostri giorni. Il motore era il 6 cilindri in linea di 3670 cm³ alimentato da tre carburatori Weber 45 DCO E 4; la potenza era di 302 CV DIN e la velocità di punta sfiorava i 250 km/h

LE IMBATTIBILI "TUBOLARI"

Nel 1963-66 le Alfa Romeo TZ scrissero capitoli entusiasmanti nella storia dell'automobilismo sportivo. In quel decennio vide la luce uno dei maggiori successi produttivi della carrozzeria milanese: la Lancia Fulvia Sport, costruita complessivamente nelle varie serie e versioni in circa 7100 unità

Le affermazioni conseguite in gara dalla Giulietta SZ (Sprint Zagato) con carrozzeria in lega leggera e spinta dal motore di 1290 cm³ (100 CV) trovarono seguito clamoroso nella Giulia TZ (Tubolare Zagato) con motore di 1,6 litri, che fu sottoposta ai primi collaudi su strada nel 1961, anche se il suo sviluppo su scala industriale richiese tempi lunghi - ritardato anche per consentire alla fabbrica del Portello di definire i progetti delle berline Giulia TI e 2600 - e l'avvio in produzione si verificò soltanto nel 1963 con il motore di 1570 cm³ con 112 CV a 6500 giri/minuto. Gli organi meccanici venivano prodotti in Alfa Romeo, la società aeronautica Ambrosini di Passignano sul Trasimeno (PG) si occupava del telaio, mentre Zagato allestiva la carrozzeria in alluminio e gli interni; all'assemblaggio di tutte le componenti invece pensava l'Autodelta, fondata nel 1963. Si stima che ne furono costruite 112, di cui le ultime tre con carrozzeria in vetroresina, più leggera (67 kg) rispetto a quella in lega (92 kg).

I trionfali successi della Tubolare Zagato (classe Gran Turismo fino a 1600 cm³) nelle grandi gare internazionali su strada e su circuito presero avvio nel 1963 con la vittoria di Lorenzo Bandini alla Coppa Fisa a Monza. Nel 1964 la TZ si affermò alla 12 Ore di Sebring, alla Targa Florio, alla 1000 Chilometri del Nürburgring, alla 24 Ore di Le Mans, alla Coupe Des Alpes (dove si aggiudicò anche la classifica assoluta) e al Tour de France. E continuò a vincere nel 1965 alla 12 Ore di Sebring, alla Targa Florio e al Circuito del Mugello. La collaborazione fra l'Alfa Romeo e la Zagato per la messa a punto della TZ2 (presentata al Salone di Torino 1964 da Elio Zagato) puntò soprattutto sull'abbassamento del baricentro della vettura mediante interventi agli attacchi delle sospensioni, al piantone dello sterzo e all'impianto di scarico, spostato sul lato sinistro. Con 170 CV sotto il cofano e un peso di 620 kg, sfiorava i 250 km/h. La TZ2 esibì una carrozzeria (in vetroresina) di linea ribassata, con muso rastremato e proiettori con carenatu-

segue a pag. 68

Sempre sulla breccia
Sebbene nel 1955 avesse cominciato a delegare la gestione dell'azienda ai figli Elio e Gianni, Ugo Zagato rimase sempre assiduo nella conduzione giornaliera dell'attività, soprattutto nei rapporti di collaborazione con alcuni grandi costruttori italiani e stranieri. Morì a 78 anni il 31 ottobre 1968, dopo una breve malattia.

Alfa Romeo Giulietta SVZ - 1957
La generazione delle Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Zagato esordì nel 1957 con l'esemplare costruito per il pilota Dore Leto di Priolo. Pesava 750 kg, ossia 145 kg in meno rispetto alla versione di serie. Nella foto è ritratta la vettura di Vito Coco nella corsa al Monte Pellegrino, in Sicilia, del 1961.

ALFA ROMEO GIULIETTA SZ - 1960

La Giulietta SZ a coda tonda debuttò al Salone di Ginevra 1960 e fu poi prodotta nella duplice versione con i fari a vista o quella con carenatura in plexiglas. Rispetto alla Giulietta SVZ, fu allestita sul telaio a passo corto della Sprint Speciale (2250 mm). Con un rapporto di compressione di 9,7:1 il celebre motore bialbero di 1290 cm^3 interamente in alluminio sviluppava 100 CV a 6500 giri/minuto e la coppia massima di 11,5 kgm a 4500 giri/minuto (potenza specifica 77,5 CV/litro). La sospensione anteriore era a ruote indipendenti, con bracci trasversali e barra stabilizzatrice, mentre al retrotreno vi era il classico ponte rigido con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici coassiali, ancorato alla scocca mediante due puntoni di spinta.

Nel 1961 la seconda serie
Nell'estate del 1961 la Giulietta SZ in versione prototipo con la coda tronca fu collaudata con successo da Elio Zagato, che constatò un incremento di velocità (200 km/h con rapporto al ponte 9:41). Debuttò ufficialmente al Salone di Torino nell'ottobre di quello stesso anno.

ALFA ROMEO GIULIA TZ - 1963

segue da pag. 64

ra in plexiglas, nonché una spettacolare coda tronca. Nel 1965 la vettura corse nella classe Gran Turismo fino a 1600 cm³, vincendo la 1000 Chilometri di Monza, la 1000 Chilometri del Nürburgring e il Rally dei Jolly Hotels; nel 1966 si impegnò nella classe Sport fino a 1600 cm³, affermandosi alla 12 Ore di Sebring, alla 1000 Chilometri di Monza, alla Targa Florio e alla 1000 Chilometri del Nürburgring. Furono appena dodici le TZ2 costruite.

Il 15 giugno 1962 fu convocata l'assemblea dei soci dell'azienda, durante la quale si decise di trasformare la s.r.l. Zagato nella Società per Azioni Zagato con capitale di 9.510.000 lire. Così rifondata, l'impresa fu coinvolta in una grave situazione sindacale, che fu in grado di superare faticosamente in contemporanea con l'analoga crisi della Lancia - sua migliore cliente del momento - che non navigava in acque migliori. In quel periodo venne presentata la Flavia Sport a trazione anteriore con motore 4 cilindri boxer di 1500 cm³ (90 CV), che mutò profondamente gli schemi formali dell'epoca, nei quali la componente stilistica appariva predominante su quella agonistica. La versione elaborata con cura della Flavia Sport per la Targa Florio 1964 (modello 2000 a iniezione) arrivò quarta con Claudio Maglioli, il

segue a pag. 72

Davanti alla Ferrari
Sotto, l'Alfa Romeo TZ dell'equipaggio Sala-Pianta precede la Ferrari 275 P2 di Parkes all'ingresso della pista sopraelevata. La gara fu vinta nella classe GT 1600 da Bussinello-De Adamich con la TZ2.

Nella vista di profilo dell'Alfa Romeo TZ apparvero evidenti l'abbassamento del corpo vettura e la linea complessiva molto profilata della carrozzeria, nella quale fece spicco il lunotto in tre sezioni (di scuola Fiat-Abarth 750 Record Monza) e la coda alta nettamente tronca. La calandra, bassa ed essenziale, venne integrata da tre portelli mobili di ventilazione al vano motore. Alla fine di ottobre del 1961 due prototipi della nuova vettura iniziarono un intenso programma di collaudi su strada; lunghi quasi 4000 mm, larghi circa 1500 mm e alti meno di 1200 mm, confermarono la validità del telaio a traliccio tubolare, delle sospensioni a quattro ruote indipendenti, dei freni posteriori montati al differenziale.

ALFA ROMEO GIULIA TZ2 - 1964

Lo sviluppo della TZ2 fu orientato all'abbassamento della vettura; furono quindi modificati l'assetto e le sospensioni. Si scelse poi la lubrificazione a carter secco, che permise di ottenere un profilo ancora più basso. Ne sortì una coupé di linea esasperata rispetto alla versione precedente, alta appena 1060 mm, contro i 1200 mm della TZ. La potenza del 1600 raggiunse i 170 CV, un incremento sostanzioso rispetto ai 112 della precedente versione, ottenuto grazie alla doppia accensione, soluzione che aveva consentito di aumentare il diametro delle valvole di aspirazione. Con un peso di 620 kg, la TZ2 raggiungeva i 250 km/h. Nella foto sopra, la TZ2 alla 12 Ore di Sebring del 1966, dove vinse la classe con l'equipaggio "Geki"-Andrey.

LANCIA FLAVIA SPORT - 1962

segue da pag. 68

quale vinse con la stessa vettura il titolo italiano per due anni consecutivi.

Al Salone di Francoforte 1965 ebbe luogo la presentazione ufficiale dell'Alfa Romeo 2600 SZ, già apparsa in veste non definitiva due anni prima. Allestita dalla Zagato sul pianale a passo corto del modello Spider e spinta dal motore 6 cilindri bialbero di 2584 cm³ (145 CV), la carrozzeria non fu realizzata in alluminio come per il passato, bensì in acciaio. Rimase in produzione fino al 1968.

Nel 1965, al Salone di Londra, la Zagato espose la Lamborghini 3500 GTZ, un allestimento speciale di carrozzeria firmato da Ercole Spada sul telaio con passo accorciato da 2550 a 2450 mm della 350 GT; il peso a vuoto della vettura risultò di 100 kg inferiore a quello del modello d'origine. Fu costruita in due soli esemplari, con numeri di telaio 0310 e 0302.

Al Salone di Torino del 1965 giunse la Lancia Fulvia Sport, sviluppata sulla ba-

segue a pag. 76

Le specifiche meccaniche della berlina Flavia 1500 del 1960 vennero impiegate come base per la versione Sport proposta due anni più tardi da Zagato, la cui carrozzeria rievocò quella della Panoramica del 1947; venne conferita una forma concava del lunotto, in modo che fosse possibile aprirlo per migliorare la ventilazione dell'abitacolo. Nel 1963 il motore 4 cilindri boxer subì un incremento di cilindrata a 1800 cm³, mentre alla Targa Florio 1964 partecipò il prototipo 2000 (foto in basso a pag. 72) con i piloti Cella-Trautmann, costretto però al ritiro.

LAMBORGHINI 3500 GTZ - 1965

Presentata al Salone di Londra del 1965, la Lamborghini 3500 GTZ fu allestita su disegno di Ercole Spada, che concepì questa coupé a coda tronca di linea abbastanza convenzionale.
La vettura rievocò alcuni tratti tipici delle auto allestite dal carrozziere milanese, contraddistinte da forme tondeggianti e da spigoli vivi. Il frontale esibì una calandra larga e bassa, con proiettori protetti da una carenatura in plexiglas, perfettamente integrata nella linea prominente del cofano. La coda, di contro, presentò uno specchio assolutamente tronco, con gruppi ottici tondi secondo un diffuso costume delle auto di caratteristiche sportive, il tutto inserito in un contorno fortemente sagomato. La vettura fu prodotta nel 1965 in soli due esemplari.

PROVA
BO 232

segue da pag. 72

se della Fulvia Coupé e destinata a divenire uno dei maggiori successi commerciali della Zagato, che la produsse complessivamente in circa 7100 esemplari

Nel luglio 1966 vennero ripartite le cariche al vertice aziendale, con Ugo Zagato alla presidenza, Elio amministratore delegato e Gianni direttore dello stabilimento. Alla 51ª edizione del Salone di Torino del 1969 debuttò l'Alfa Romeo Junior Z con motore 1300 da 88 CV, in grado di oltrepassare i 170 km/h grazie alla spiccata forma a cuneo e al peso di 1015 kg. Ultima auto disegnata da Ercole Spada, essa fu offerta nel 1972 anche in versione 1600 (110 CV), che andò in consegna fino al 1975.

Fra le proposte avanzate dalla Zagato alla grande industria negli ultimi anni Sessanta figurò nel 1967 anche un'interessante coupé su meccanica Fiat 125 (motore 1,6 litri, 90 CV), per la quale sembrò prospettarsi la produzione di mille unità, ma il progetto non trovò seguito. Curiosa fu anche l'iniziativa nel 1966 di produrre per iniziativa di Gianni Mazzocchi, direttore-editore della rivista Quattroruote, la ricostruzione della mitica Alfa Romeo 1750 Spider sulla meccanica della Giulia 1600, che rievocò a metà degli anni Sessanta il fascino indimenticabile della celebre vettura di trent'anni prima; Zagato costruì nel 1966-68 soltanto 82 esemplari di quel modello così ricco di nostalgia. Ugo Zagato si spense a settan-

segue a pag. 82

Fiat 850 Z - 1964

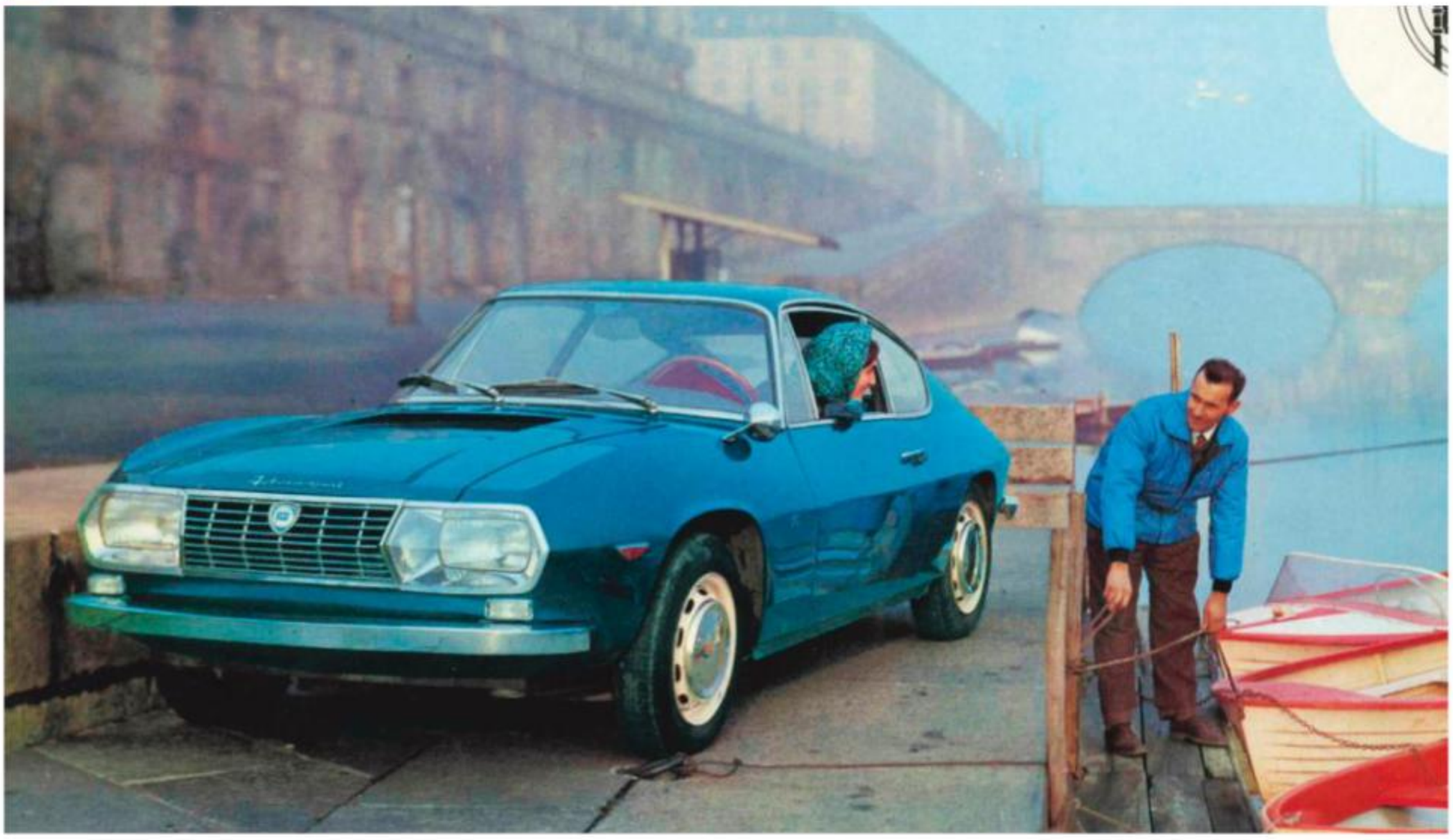
A metà degli anni Sessanta apparve anche questa coupé Fiat 850 Z dalle forme fortemente spigolose, allestita sulla meccanica della nuova utilitaria Fiat a motore posteriore che rimpiazzò la 600.

ALFA ROMEO 2600 SZ - 1965

Già presentata dalla Zagato nel 1963, fu solo due anni più tardi al Salone di Francoforte che l'Alfa Romeo 2600 SZ assunse il suo aspetto definitivo dopo aver subito alcuni aggiornamenti stilistici, fra i quali spiccò il frontale con il grande scudetto Alfa che dominava la calandra molto profilata. Per la vista posteriore si adottò un enorme lunotto avvolgente, raccordato con lo specchio di coda rigorosamente tronco.

ZA
806 WR
ZA 806 WR

LANCIA FULVIA SPORT - 1965



Al Salone di Torino del 1965 esordì la Lancia Fulvia Sport con motore V4 di 1216 cm^3, 80 CV a 6000 giri/minuto. Due anni dopo seguì la versione 1.3 (1298 cm^3, 87 CV), mentre nel 1968 fu la volta della 1.3 S (90 CV). L'evoluzione proseguì nel 1970 con la Sport 1.3 S seconda serie e nel 1971 con la 1600, con motore di 1584 cm^3 da 115 CV (foto nella pagina accanto). La Fulvia Sport fu complessivamente prodotta in circa 7100 esemplari. La Zagato allestì anche due prototipi spider su base Fulvia Sport, ma la proposta non ebbe seguito (Ruoteclassiche agosto 2006). Nella foto sopra la vettura è ripresa alla 24 Ore di Daytona 1969, dove si aggiudicò con Maglioli-Pinto l'11° posto assoluto e il 1° di classe.

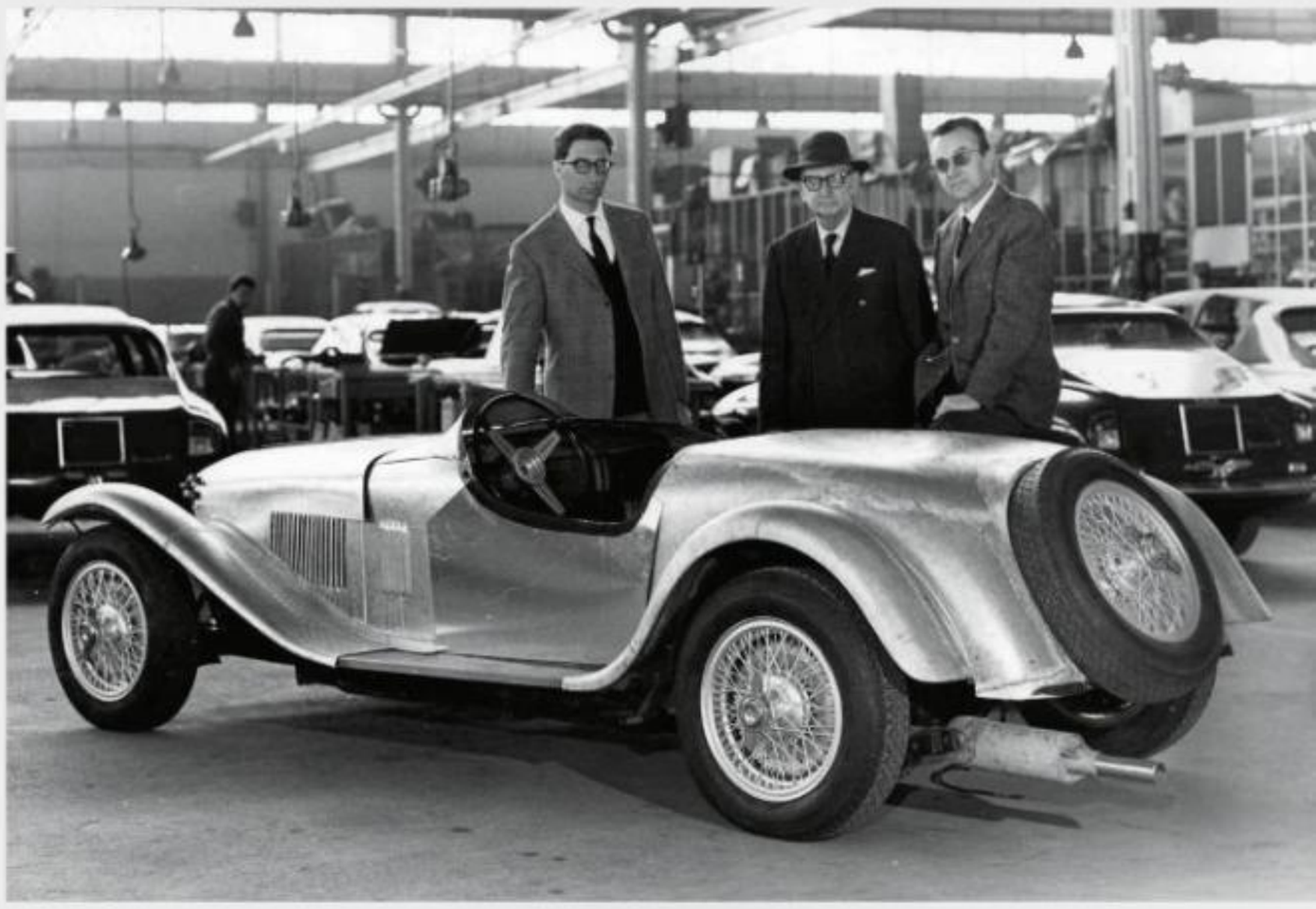
LI·16
7229

167229·LI

ALFA ROMEO 1750 GRAN SPORT 4R

Voluta da Gianni Mazzocchi

In occasione del Saloncino dei Carrozzieri del 1965 lo stand Zagato espose la spider 1750 Gran Sport 4R, nata da un'idea di Gianni Mazzocchi, direttore-editore di Quattroruote (a sinistra nella foto in basso), il quale assaporò l'iniziativa di far rivivere il fascino di una delle vetture più amate dagli italiani negli anni Trenta. Gli organi meccanici della vettura furono quelli della Giulia 1600 TI (1570 cm³, 90 CV), con l'eccezione dei freni, per i quali le esigenze di fedeltà storica all'originale imposero la soluzione dei tamburi a tre ceppi anziché dei dischi. Il passo di 2600 mm riprodusse nei limiti del possibile quello molto lungo del modello d'origine (2745 mm), mentre le dimensioni esterne della spider 1750 4R furono in lunghezza 3670 mm, in larghezza 1620 mm e in altezza 1430 mm. Nella foto a destra il prototipo appare all'interno dello stabilimento con Elio Zagato a destra, il padre Ugo al centro e il fratello Gianni a sinistra. La vettura reinterpretò le forme della 6C 1750 in maniera convincente, pur rispettando le esigenze funzionali imposte dalla meccanica della Giulia 1600. Se ne produssero 82 esemplari fra il 1966 e il 1968.



Sapore anni Trenta
Le quote di abitabilità della 1750 4R migliorarono sensibilmente rispetto a quelle della 6C 1750 degli anni Trenta, con 1030 mm in senso trasversale a livello degli schienali dei sedili. La nuova vettura allestita da Zagato fu presentata nella sua versione definitiva al Salone di New York nell'aprile 1966.

Alfa Romeo

segue da pag. 76

totto anni il 31 ottobre 1968, dopo pochi mesi di malattia.

Gli anni Settanta non iniziarono sotto i migliori auspici. La cadenza produttiva nella fabbrica di Terrazzano di Rho cominciò a ridursi, mentre aumentava la conflittualità sindacale e i gusti del pubblico andavano orientandosi sempre più verso l'abbandono delle fuoriserie (e più in generale si ebbe una disaffezione verso l'automobile sportiva d'alto lignaggio). Nel 1969 Ercole Spada si dimise e la Zagato si cimentò sulla strada coraggiosa delle minivetture da città a propulsione elettrica, volte a risolvere i problemi del traffico e dell'inquinamento nelle grandi zone urbane. Il prototipo Milani-

ALFA ROMEO JUNIOR Z - 1969

Prototipo Lancia Flavia - 1967
La Zagato approntò un prototipo Flavia Coupé a passo corto con una carrozzeria di linea più morbida rispetto alla versione precedente, ma la proposta non fu accettata dalla Lancia.

Prototipo Fiat 125 GT - 1967
Una proposta di Zagato fu avanzata alla Fiat per una coupé sul pianale della Fiat 125 e la trattativa con la fabbrica torinese sembrava ben avviata verso la produzione di una serie di mille esemplari. Alla fine, il progetto non arrivò a compimento.

Alla 51ª edizione del Salone di Torino nel novembre 1969 l'Alfa Romeo debuttò con la Junior Z, che suonò come una rimpatriata della Giulietta Sprint del 1954, della quale replicò l'impostazione tecnico-costruttiva (motore 4 cilindri, 1290 cm³, 88 CV a 6000 giri/minuto), ma con cambio a 5 velocità e freni a disco. La carrozzeria di Zagato presentò un inconsueto frontale con un ampio pannello di plexiglas a tutta larghezza salvo lo scudetto centrale, che agiva da presa d'aria. Le consegne della vettura si protrassero fino al 1972, quando fu rimpiazzata dalla 1600 in occasione del Salone di Torino. La produzione fu di 1108 unità per la 1300 e di appena 402 esemplari per la 1600.

Ferrari 3Z - 1971
Su iniziativa di Luigi Chinetti - importatore Ferrari negli Usa - Zagato allestì come esemplare unico nel 1971 una spider due posti sul telaio Ferrari 250 GT (motore V12, 2953 cm³, 240 CV a 7000 giri/minuto), che fu presentata al Salone di Torino nel novembre di quell'anno. I doppi proiettori erano occultati dietro una palpebra a lamelle con sollevamento elettrico.

Bristol 412 - 1975
Alla Carrozzeria Zagato fu affidato nel 1975 l'allestimento della Bristol 412, una cabriolet 2+2 con vistoso rollbar e meccanica dotata di motore V8 Chrysler di 6556 cm³ (210 CV a 4400 giri/minuto) e cambio automatico Torqueflite. A partire dal 1977 la Zagato produsse una seconda serie della vettura, che rimase a catalogo fino al 1980.

na del 1971 venne aggiornato l'anno successivo nella Zele 1000 presentata al 54° Salone di Torino, cui venne riservata una tiepida accoglienza dal pubblico, ravvivata tuttavia nel 1973 in seguito allo scoppio della crisi energetica internazionale. L'interesse per le auto elettriche riprese vigore e la Zele entrò in produzione nell'ottobre dell'anno dopo nelle versione 1000, 1500 e 2000 (secondo la potenza in Watt), spinte da un motore elettrico alimentato mediante un gruppo di batterie rispettivamente per 24, 36 e 48 Volt (potenza massima di 4,8 CV) e con un'autonomia variabile fra 70 e 100 chilometri (con tempi di ricarica di sei ore circa). Provvista di cambio semi-automatico a 6 rapporti più due RM, la Zele fu in grado di raggiungere la velocità massima di 40 km/h; se ne produssero in tutto circa 500 esemplari.

La Zagato proseguì anche l'attività con la costruzione dell'Alfa Romeo AZ6 tre litri che esordì al Salone di Ginevra 1983 e con una commessa nel 1984 per la spider sul telaio della discussa Maserati Biturbo (motore V6 due litri, 180 CV), e nel 1987 con la produzione limitata di 50 esemplari dell'Aston Martin Vantage Zagato. Senza dimenticare gli speciali allestimenti di carrozzerie blindate, all'epoca un settore di mercato in rapida espansione. R

LANCIA BETA SPIDER - 1974

Presentata al Salone di Francoforte nel settembre 1973, la Lancia Beta Coupé (motore 4 cilindri bialbero, 1592 cm³, 107 CV a 6000 giri/minuto) fu proposta l'anno successivo dalla Pininfarina in versione spider 2+2 con rollbar tipo Targa; tuttavia il contratto per la produzione in serie fu poi assegnato alla Zagato, la quale consegnò circa 9400 vetture nel periodo compreso tra il 1974 e il 1982.

ALFA ROMEO AZ6 - 1983

Al Salone di Ginevra del 1983 la Zagato premiò l'attesa degli appassionati della marca con il prototipo Alfa Romeo AZ6, una coupé allestita sulla meccanica dell'Alfetta GTV6 con motore V6 di 2492 cm³ (160 CV a 6000 giri/minuto) e sul passo di 2400 mm. La carrozzeria propose il tipico padiglione a doppia gobba di Zagato e una vistosa alternanza di forme convesse e di superfici piane. Concepita e allestita non come showcar bensì come vettura pronta per entrare in produzione, l'AZ6 fu costruita in soli due esemplari, uno dei quali è oggi conservato al Museo Storico Alfa Romeo.

A453 TKX
ZAGATO

MASERATI BITURBO SPYDER- 1984

La storica tematica della Maserati dedicata alle vetture sportive in versione aperta indusse la fabbrica del Tridente ad affidare alla Zagato l'allestimento della Biturbo Spyder, che esordì al Salone di Torino 1984 con una carrozzeria nettamente derivata da quella della coupé (motore V6, 1996 cm³, 180 CV a 6000 giri/minuto) presentata nel dicembre 1981. La linea a cuneo di quest'ultima contraddistinse anche il modello decapottabile, che fu prodotto in 3076 esemplari dal 1985 al 1994. Nel 1990 la Biturbo Spyder subì un restyling alla parte frontale, che si contrassegnò per una calandra più sottile e rastremata rispetto alla prima edizione.

MASERATI
BITURBO
Spyder

Premiati insieme
I fratelli Elio (a sinistra nella foto) e Gianni Zagato in una fotografia scattata nel 1982 al Comune di Milano, dal quale furono insigniti per l'occasione di un attestato di benemerenza.

Alfa Romeo Z33 Free Time - 1984
Sulla meccanica Alfa Romeo 33 (motore 4 cilindri boxer, 1351 cm³, 79 CV a 6000 giri/minuto) la Zagato propose la Free Time a 6 posti.

ASTON MARTIN VANTAGE

E VOLANTE - 1986-1987

La lunga e fortunata collaborazione fra la Zagato e l'Aston Martin trovò conferma nel 1986 con il modello Vantage (motore 8V, 5341 cm³, 375 CV a 6000 giri/minuto), che fu prodotto in una prima tiratura di 50 esemplari, tutti venduti nei primi giorni dalla data di presentazione. Al Salone di Ginevra 1987 l'Aston Martin debuttò con la Volante Zagato, una cabriolet due posti, spinta dagli stessi organi meccanici della berlinetta Vantage.

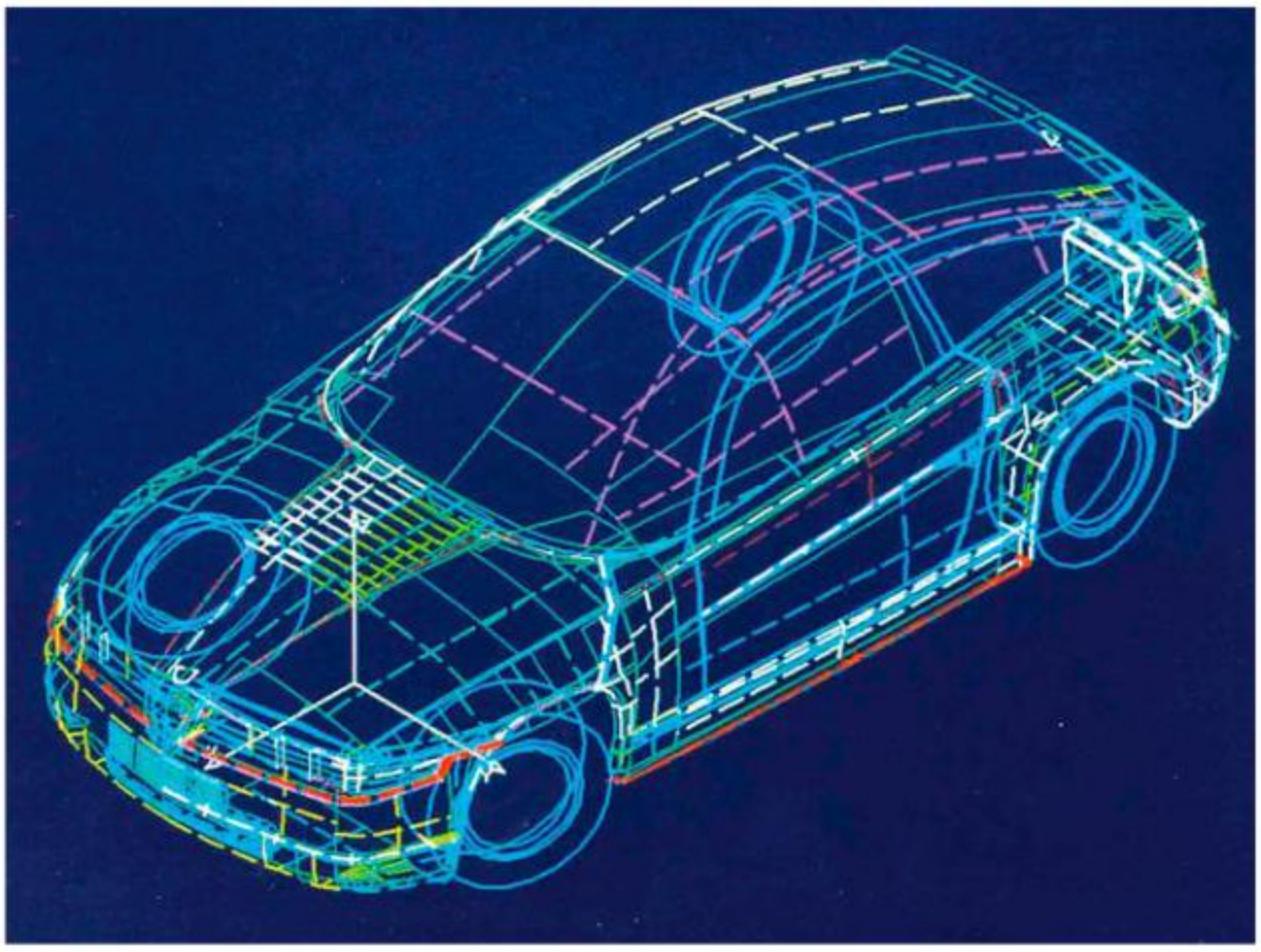
ULTIMI ESEMPI DI PRODUZIONE

Dopo l'esperienza delle Alfa Romeo SZ-RZ e della Lancia Hyena, la celeberrima firma carrozziera chiude nel 1994 il reparto produttivo. Continua invece il centro stile con rinnovato vigore, sotto la guida di Andrea, nipote del fondatore

Al Salone di Ginevra 1989 apparve l'Alfa Romeo ES30, ossia Experimental Sport Car 3000 (sigla mutata successivamente in SZ), una coupé fortemente promossa da Vittorio Ghidella - allora amministratore delegato del Gruppo Fiat - convinto che un'Alfa Romeo con connotazioni spiccatamente sportive potesse riscuotere notevole successo fra gli appassionati della marca e incentivare il rilancio della sua immagine. Le dimissioni improvvise e forse non così spontanee di Ghidella sottrassero il necessario sostegno anche tecnologico allo sviluppo del nuovo modello, il cui ingresso sul mercato fu lasciato un po' al proprio destino e la Carrozzeria Zagato si occupò direttamente della sua presentazione. Interessante fu la sua impostazione tecnica con trazione posteriore - in aperta controtendenza con la produzione Alfa Romeo dell'epoca, tutta indirizzata alla soluzione delle ruote anteriori motrici - chiaramente una eredità della berlina 75, dalla quale derivava il pianale e la meccanica, pur modificata. Il motore era il V6 (60°) di 2959 cm³ a due valvole per cilindro, con iniezione elettronica e catalizzatore a tre vie; rispetto all'unità montata sulla 75 3.0, questo differiva nella fasatura e nel rapporto di compressione e vantava nuovi condotti di aspirazione e di scarico. Tali modifiche consentirono di elevare la potenza a

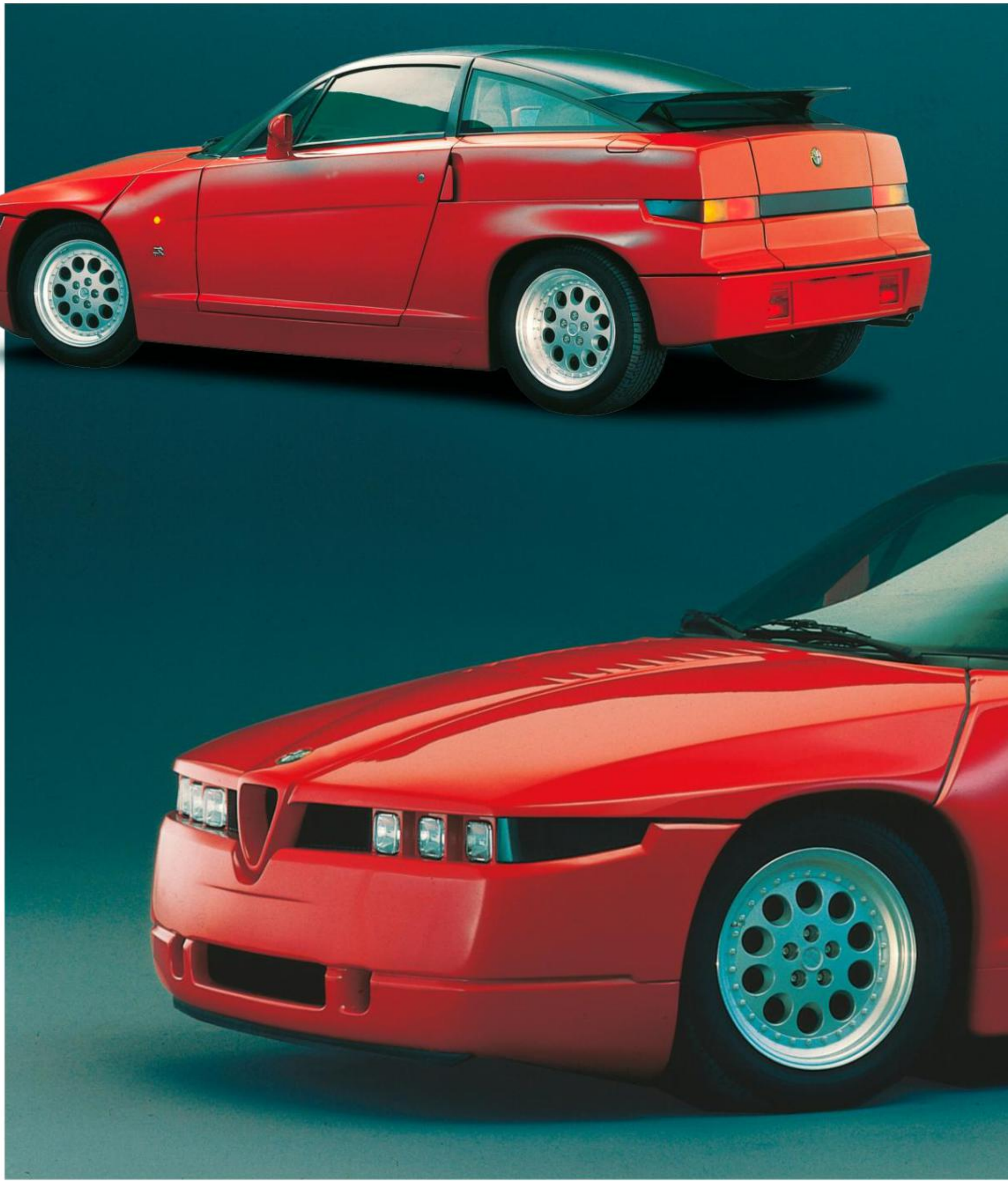
segue a pag. 96

Autech Stelvio Zagato - 1989
Presso la sede Zagato si celebrò nel 1989 l'accordo fra Gianni e due dirigenti della giapponese Autech per la definizione del prototipo Stelvio su telaio della Nissan Leopard.



Innovazione e tradizione
Presentata al Salone di Ginevra 1989, l'Alfa Romeo ES30 (nota poi con la sigla SZ) ha introdotto la Zagato nelle nuove tecniche di assemblaggio della carrozzeria e nelle tecnologie dei nuovi materiali come il Modar, una resina metacrilata rinforzata con fibra di vetro. Il piano di forma della vettura elaborato al computer mostrò un approccio stilistico d'avanguardia, mentre la meccanica riprendeva lo schema classico della 75, dalla quale era derivato anche il pianale.

ALFA ROMEO SZ – 1989



Con un portafoglio iniziale di 3500 prenotazioni, la nuova Alfa Romeo SZ non fu immediatamente disponibile sul mercato a causa dei ritardi che imposero alla Zagato la revisione dei pannelli in Modar della carrozzeria e anche a seguito delle inaspettate dimissioni dalla Fiat dell'ingegner Vittorio Ghidella, che fu un acceso propugnatore di quel modello. Le prime reazioni entusiastiche degli alfisti subirono un forte ridimensionamento, per lo più a seguito delle critiche avanzate circa il modesto livello costruttivo dei primi esemplari realizzati.

ALFA ROMEO RZ - 1992

segue da pag. 92

210 CV (dai 185 di partenza), sufficienti a far raggiungere alla SZ i 245 km/h, nonostante un peso non proprio contenuto: 1280 kg a vuoto. I pannelli della carrozzeria erano realizzati in Modar, una resina metacrilica termoindurente, mentre il padiglione era in acciaio. L'euforia degli alfisti prima del lancio della vettura venne quasi subito ridimensionata dalle forme inconsuete della carrozzeria - disegnata e sviluppata in collaborazione con il Centro Stile Fiat - contrassegnata da una decisa forma a cuneo e da un padiglione a vetratura integrale, il tutto realizzato con una composizione estetica che risultò ostica a gran parte del pubblico e della critica di settore. Nell'ottobre 1992 la Zagato affiancò alla coupé la versione aperta RZ (Roadster Zagato), che risultò stilisticamente più gradevole nei confronti del modello chiuso; se ne costruirono soltanto 241 delle 350 previste, mentre la produzione della coupé SZ totalizzò 1035 unità, tutte di colore rosso, a eccezione di quella in livrea nera allestita per Andrea Zagato.

La Zagato dovette far fronte rapidamente a una realtà di mercato che si andava rannuvolando sempre di più nei confronti delle produzioni di nicchia e Andrea - figlio di Elio e nipote del fondatore - intervenne già a scorporare dall'attività aziendale la Z Progetti, avente per finalità la fornitura di servizi di stile e soluzioni Cad-Cam per conto delle più importanti industrie del settore. L'avvento dei questi innovativi strumenti informatici aveva contribuito notevolmente a ridurre

segue a pag. 100

La Roadster Zagato, versione aperta della SZ, richiese numerosi aggiornamenti alla scocca, che fu integrata da una crociera di rinforzo nella paratia posteriore e da un irrobustimento dei longheroni e dei montanti del parabrezza, modifiche volte ad aumentare la rigidezza complessiva della vettura; fu ridisegnato anche il cofano motore rispetto al modello coupé. La RZ venne presentata ufficialmente al Salone di Parigi 1992, dove essa venne offerta nelle tinte rosso, nero e giallo; tuttavia è documentata l'esistenza di esemplari anche di colore argento metallizzato.

Uguale e molto diversa

Privata del padiglione a cupoletta della coupé SZ, l'Alfa Romeo RZ acquistò una diversa personalità, che giunse gradita al pubblico e alla stampa di settore.

FERRARI 348 ELABORATA - 1991

Alla Zagato si volle reinterpretare nel 1991 la carrozzeria della berlinetta di serie Ferrari 348 TB, pur avendo limitato gli interventi di stile al fine di evitare la riomologazione della vettura. Rispetto all'originale, si modificò il padiglione con la tipica doppia gobba e il frontale - da cui si eliminò la sottile calandra pur conservando in evidenza lo stemma con il Cavallino rampante al centro - come pure la coda, dove i ritocchi si limitarono ai gruppi ottici di diverso disegno. Altre modifiche furono apportate alle prese d'aria sulle fiancate, rimpiazzate da altre di vistoso profilo, nonché alle tre feritoie di sfogo aria dal vano motore.

segue da pag. 96

i tempi per la definizione del progetto ES, che richiese solo 19 mesi dal momento in cui venne deliberato il design alla presentazione della vettura al Salone di Ginevra. Responsabile della direzione stile della Zagato, Andrea riconvertì il reparto in previsione che le attività di ricerca e sviluppo per conto dei grandi costruttori dovessero avvalersi di strutture esterne molto efficienti, e la costituzione nel 1994 del centro stile come servizio integrato rispecchiò in pieno le necessità e le richieste di una potenziale clientela.

Fra le prime iniziative in quella nuova attività figurò nel 1991 un'interpretazione della berlinetta Ferrari 348 TB a motore V8 centrale di 3,4 litri (300 CV), con pochi ma significativi interventi sulla versione di serie, volti a cambiare la personalità della vettura senza alterarne la scocca. In quello stesso anno venne anche realizzata l'idea di una nuova Lancia sportiva, la Hyena, allestita sulla meccanica della Delta HF Evoluzione, per la quale si considerò l'eventualità di costruire una serie speciale di poche decine di unità in alluminio e fibra di carbonio, con un peso complessivo di 150 kg in meno rispetto ai 1340 kg della Delta Integrale di serie; se ne produssero 24, vendute al prezzo di circa 140.000 franchi svizzeri. L'Alfa Romeo RZ e la Lancia Hyena furono gli ultimi modelli allestiti presso la Zagato, la quale chiuse il reparto produttivo nel 1994, data che coin-

LANCIA HYENA - 1992

La Zagato elaborò nel 1991 sulla meccanica della Delta HF Evoluzione il progetto della Lancia Hyena che venne esposta al Salone di Bruxelles nel gennaio 1992 presso lo stand in comune con altri tre carrozzieri (Bertone, Giugiaro e Pininfarina). Il successo di publico riscosso dalla Hyena indusse l'allestitore milanese ad impostare la produzione di una piccola serie con carrozzeria in alluminio e materiali compositi, a perseguire la finalità primaria di ridurre il peso della vettura (150 kg) nei confronti della Delta Integrale di normale produzione. Fu prodotta soltanto in 24 unità, vendute al prezzo unitario di 140.000 franchi svizzeri e divenne quasi subito una delle macchine più ambite sul mercato dei collezionisti. Fu l'ultimo modello carrozzato in piccola serie alla Zagato.

Fiat 500 Z-Eco - 1992
Al Salone dell'Auto di Torino 1992 suscitò clamore la Z-Eco, proposta statica sulla meccanica Fiat 500 secondo l'originale formula dei due posti in tandem, a fianco dei quali fu alloggiata una bicicletta a propulsione elettrica.

ZAGATO

Nissan 300 ZX Seta - 1992
La Nissan Seta, carrozzata nel 1992 da Zagato sul progetto elaborato dal giapponese Shinikiko Sakurai per la meccanica della Nissan 300 ZX (motore V6, 24 valvole, 2960 cm^3, 230 CV a 6400 giri/minuto), rimase un esemplare unico.

Nissan 300 ZX Bambù - 1992
L'altra proposta della Zagato realizzata sul telaio della Nissan 300 ZX fu la Bambù, coupé di stile più avveniristico rispetto alla Seta e contraddistinta da una coda nettamente tronca, anch'essa dovuta al progetto di Sakurai.

Ferrari FZ 93 - 1993
Sulla base della Ferrari Testarossa, lo stilista Ercole Spada si cimentò nel 1993 a elaborare un'inedita carrozzeria con una diversa proposta al frontale, al cofano anteriore, alla fiancata con vistose prese d'aria al vano motore, alla coda dalle linee molto rastremate. Così elaborata dalla Zagato, la vettura assunse la sigla FZ 93 e fu presentata al Salone di Ginevra nel marzo 1993.

cise anche con il ritiro dall'attività di Elio e del fratello Gianni.

Le due sezioni dell'azienda (stile e produzione) s'integrarono nuovamente nel progetto di una serie limitata di 200 esemplari di Toyota Harrier (identificata sul mercato europeo con la sigla Lexus RX300), mentre erano allo stesso tempo in gestazione due differenti proposte di carrozzeria da realizzare sull'autotelaio della Nissan 300 SX. Furono approntati ed esposti al Salone di Torino 1992 i prototipi Bambù e Seta, quasi antitetici sul piano stilistico, con il primo contraddistinto da una spinta linea a cuneo e dalla presenza di cristalli laterali fissi al fine di ottimizzare l'aerodinamica, e il secondo che volle rievocare le linee tondeggianti delle GT italiane stile anni Sessanta-Settanta con volumetria tondeggiante e superfici molto raccordate. Alla Zagato si avvertì in quel frangente che un valido stilista con grande esperienza passata non figurava nell'organico aziendale e alla fine del 1992 Andrea Zagato riuscì a convincere Ercole Spada ad assumere la responsabilità di chief designer. Tornato nel suo vecchio ambiente di lavoro, Spada intervenne subito con una curiosa ristilizzazione della Ferrari Testarossa, che assunse la sigla FZ 93 e che fu esposta al Salone di Ginevra 1993, contraddistinta dal padiglione a doppia gobba - motivo ricorrente di Zagato fin dagli anni Cinquanta - e da un cofano anteriore fortemente sagomato, nonché da doppie prese d'aria laterali e da un vistoso paraurti anteriore in fibra di carbonio, poi modificato in una successiva interpretazione della stessa vettura.

L'autunno di quello stesso anno vide anche la realizzazione dell'Alfa Romeo 155 TLZ, derivata dalla berlina con quattro ruote motrici al vertice della gamma 16V Q4 con motore due litri di 186 CV; alla Zagato lasciarono invariati il cofano, le porte anteriori e il baule del modello d'origine, mentre modificarono sensibilmente i parafanghi mediante passaruota più evidenti, per ospitare carreggiate più ampie rispetto a quelle di serie (da 1447 a 1517 mm all'avantreno e da 1402 a 1446 mm al posteriore) e cerchi ruota 17x7,5. Grazie a una nuova centralina, la potenza salì a 230 CV, mentre la coppia motrice passò da 30,3 a 32 kgm a 3500 giri/minuto. Il contratto con l'Alfa Romeo per l'avvio in produzione della 155 TLZ non trovò conferma e la Zagato dovette pertanto chiudere la divisione produttiva. Nel 1994 Ercole Spada lasciò la direzione stile, sostituito dal giapponese Norihiko Harada. R

Fiat Punto Monomille - 1994
Prendendo spunto dalla Fiat Abarth Monomille del 1961, Zagato propose nel 1994 la Fiat Punto Monomille, identificata dal caratteristico padiglione a doppia gobba, dal frontale molto prominente e dalla coda provvista di un alettone mobile scorrevole lungo i montanti posteriori dell'abitacolo grazie al quale il pilota poteva variare il carico aerodinamico posteriore della vettura.

IL VALORE DELLA CONTINUITÀ

Nel nuovo millennio la firma milanese, unico marchio italiano indipendente oggi rimasto, ha proposto supercar di grande impatto visivo, riproponendo le suggestioni delle sportive del passato, filtrate da una continua ricerca stilistica volta a interpretare e ad anticipare con maestria i gusti di una clientela esclusiva

Andrea Zagato, terza generazione della famiglia alla guida dell'azienda, e la moglie Marella Rivolta (nipote di Renzo Rivolta, fondatore della Iso), a metà degli anni Novanta hanno convertito l'azienda in un moderno atelier di carrozzeria e total design center. Il marchio è tornato così ai fasti del periodo aureo dei modelli speciali allestiti su misura per facoltosi committenti e nello stesso tempo ha allargato il campo d'azione a nuove attività nell'ambito del design, fornendo servizi di stile, engineering, modelli master e prototipi.

In questo nuovo corso sono nate la Mercedes 600 Shooting Brake (1994), la Fiat BravoBis (1996) ma, soprattutto, la Lamborghini Raptor, sviluppata da un'idea di Andrea Zagato e dell'allora presidente Michael Kimberly. Presentata nel 1996 al Salone di Ginevra è stata allestita su meccanica Diablo passando dai primi schizzi alla vettura finita in soli quattro mesi grazie alla progettazione in Cad/Cam, che ha consentito di evitare la realizzazione del modello di stile. Nel 1998 hanno fatto seguito la L147, possibile erede della Lamborghini Diablo, e la LM003 Borneo (erede della LM002); entrambe le propo-

In vista del centenario
Andrea Zagato, figlio di Elio e nipote del fondatore Ugo, conduce oggi l'azienda, dove ha esordito con il progetto della Lancia Hyena, presentata nel 1992 al Salone di Bruxelles. È assistito nell'attività di tutti i giorni dalla moglie Marella Rivolta Barberi, art director.

Concentrazione di supercar
Presso la sede dell'atelier sono esposte le vetture che continuano i fasti della firma Zagato. In primo piano la Lamborghini L147, seguita dalla Spiker C12, dall'Alfa Romeo TZ3 Corsa e dalla Diatto Ottovù.

LAMBORGHINI RAPTOR - 1996

Il prototipo Raptor, una concept car con motore V12 della Lamborghini Diablo, viene presentato al concorso di Pebble Beach, California, 1996. La peculiarità del progetto consiste nella concezione dell'abitacolo, che può trasformarsi da coupé due posti in barchetta attraverso la sostituzione dell'intero modulo centrale intercambiabile. La carrozzeria realizzata in composito ha consentito di ridurre il peso complessivo della vettura dai 1695 kg del normale modello di produzione a soli 1350 kg.

ste non si sono concretizzate per il passaggio del Toro dal gruppo Chrysler al colosso Volkswagen. Nel frattempo hanno preso forma alcuni progetti per la mobilità urbana. Nel 1998 il consorzio Ad Tranz, nato dalla fusione fra ABB e Daimler-Benz Transportation, ha assegnato alla Zagato il progetto per un tram avanzato composto da elementi multipli fra loro articolati. Il prototipo Incentro viene presentato nell'ottobre di quell'anno e da questo è derivato l'Eurotram a pianale ribassato, entrato in servizio a Milano nel 2000 (premiato con il Compasso d'Oro) e seguito da altri analoghi veicoli a Torino e a Lisbona. In quegli stessi anni Zagato ha sviluppato l'Audi Zuma (1998), la Toyota VM 180 (2000) e la Fiat EcoBasic (2000).

Nel 2002 la rinnovata partnership con l'Aston Martin ha condotto alla nascita della DB7 GT Zagato. L'auto che inaugura il decennio dei modelli Zagato di ispirazione "neoclassica" si pone come reazione all'eccessiva standardizzazione tecnologica e alla massificazione del mercato del lusso. Zagato, in quest'ottica, ha deciso di focalizzare l'attenzione su progetti speciali allestiti in pochi esemplari. Queste vetture sono sempre realizzate in collaborazione con le Case ufficiali e nel rispetto dell'omologazione. L'obiettivo è creare moderne auto da collezione che rappresentino anche un investimento in beni durevoli. Sulla meccanica della DB7 V12 è stata progettata una carrozzeria speciale in alluminio modellata artigianalmente. L'intera produzione, solo 99 esemplari, è stata venduta in poche settimane. Nel 2003, su richiesta del mercato americano (dove questo modello non era omologato) viene concepita

RAPTOR
RAPTOR
RAPTOR

Lamborghini L147 - 1998
Il progetto per l'erede della Lamborghini Diablo si caratterizza per le due grandi prese d'aria al vano motore, nel quale è ospitato il V12 di 5707 cm³ (492 CV a 7000 giri/minuto). L'acquisizione della Lamborghini da parte del gruppo Volkswagen nel 1998 ha posto fine allo sviluppo della L147.

la sua versione scoperta: la DB-AR1, contraddistinta dal passo più lungo (211 mm) e dall'assenza della capote. La produzione, ancora limitata a 99 unità, è anch'essa andata esaurita a poche settimane dalla presentazione ufficiale. Nel 2004, al Salone di Ginevra, Zagato ha infine presentato la Vanquish Roadster, esemplare unico con un innovativo tonneau posteriore in cristallo con la tipica forma a doppia gobba. Nel 2006, a cinquant'anni dalla nascita della prima Ferrari 250 GT con carrozzeria Zagato, è stata inaugurata una produzione di sei 575 GTZ, realizzate su base meccanica della 575 M Maranello e differenti tra loro per piccoli particolari. A queste si sono aggiunti, subito dopo, tre esemplari di 550 Barchetta Z (2007), sviluppati sul modello di serie ma dotati, a differenza di quest'ultimo (equipaggiato con un essenziale tettuccio di fortuna), di una vera e propria capote in tela a comando idraulico, progettata, ingegnerizzata e realizzata dall'atelier. Nello stesso periodo sono nate la Diatto Ottovù Zagato (2007, concept car funzionante al 100% e in regola con l'omologazione - che ha esplorato la possibilità di un ritorno dello storico marchio torinese), la Spyker C12 Zagato (2007), la Maserati GS (2007, due esemplari su base Maserati Spyder 4.2, omaggio alla tradizione delle GT del Tridente degli Anni 50) e, nel 2008, la Bentley Continental GTZ. Quest'ultima, voluta dall'allora amministratore delegato Franz-Joseph Paefgen, è stata prodotta in nove esemplari.

Conclusa la decade dei modelli neoclassici, nel 2010, per celebrare i cento anni del Biscione, viene costruita l'Alfa Romeo TZ3 Corsa (esemplare unico), seguita un anno dopo dalla TZ3 Stradale (nove unità). Nello stesso 2011, al Salone di Ginevra, è stata presentata la Fiat 500 Coupé Zagato, variante più "maschile" della simpatica utilitaria, contraddistinta dal tetto a doppia gobba. Al successivo Concorso d'Eleganza Villa d'Este l'Aston Martin ha svelato la V12 Zagato, derivata dalla V12 Vantage. Ha debuttato come auto da corsa alla 24 Ore del Nürburgring del successivo mese di luglio e nel 2012 è stata presentata in versione stradale (debutto europeo al Salone di Ginevra 2012), prodotta a Gaydon in 101 esemplari. Alla kermesse di Villa d'Este, sempre nel 2012, un'altra concept pronta per l'omologazione stradale: la BMW Zagato Coupé su meccanica Z4, seguita dalla versione Roadster,

segue a pag. 113

ASTON MARTIN DB7 - 2002

Realizzata sulla base della DB7 Vantage, è presentata come prototipo nel 2002. Viene prodotta in 99 esemplari nel 2003 per i mercati europeo e del Sud-Est asiatico, tutti venduti in poche settimane. Il motore è un V8 di 5935 cm³ a quattro valvole da 440 CV a 6500 giri/minuto. Le dimensioni sono: passo 2530 mm, lunghezza 4480 mm, larghezza 1860 mm e altezza 1245. La velocità massima si aggira sui 300 km/h. Questa proposta ha rinnovato i fasti di una collaborazione interrotta nel 1987.

Aston Martin DB AR1 - 2003
Al Salone di Los Angeles nel gennaio 2003 è lanciata la versione spider, ossia la DB American Roadster 1. Anche in questo caso la produzione viene limitata a 99 unità. Disponibile solo per il mercato statunitense, non è dotata di capote, ma solo di un telo parapioggia per proteggere l'elegante interno in pelle quando la vettura è parcheggiata all'aperto.

Ferrari 575 GTZ - 2006
A destra, per celebrare i 50 anni dall'allestimento della sua prima Ferrari 250 GT, la Zagato ha realizzato nel 2006 la 575 GTZ sulla meccanica della 575 M Maranello (motore V12, 5748 cm^3, 515 CV). È stata prodotta in sei esemplari. Sopra, la 550 Barchetta Z del 2007, realizzata in tre esemplari.

Maserati GS - 2007
La Maserati ha proposto al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este la GS con motore V8 di 4244 cm^3 (400 CV a 7000 giri/minuto), trasmissione transaxle con cambio costruito in blocco col differenziale. La carrozzeria, in alluminio, ha inteso riproporre le suggestioni delle Maserati allestite da Zagato a cavallo degli anni 40-50.

Bentley Continental GTZ - 2008
Sulla scena è apparsa quell'anno la Bentley GTZ, realizzata sulla meccanica della Continental GT (motore W12, 5998 cm^3 biturbo, 560 CV a 6100 giri/minuto), una delle vetture più prestigiose prodotte in Europa.

ALFA ROMEO TZ3 – 2010

Nel 2010 in occasione del centenario dell'Alfa Romeo viene presentata la TZ3 Corsa, costruita in esemplare unico (foto a sinistra). Dopo un anno la Zagato realizza la TZ3 Stradale, proposta sulla meccanica della Dodge Viper SRT con motore V10 (8360 cm^3, 612 CV a 6100 giri/minuto), nel quadro di una aperta collaborazione con il gruppo Fiat Chrysler Automobiles. Ne vengono prodotti 9 esemplari.

Fiat 500 Coupé - 2011
Allo stand Fiat del Salone di Ginevra 2011 la Zagato ha sfoggiato la piccola 500 Coupé con il frontale derivato dalla vettura di serie e il padiglione a doppia gobba che le ha conferito una spiccata personalità.

Aston Martin V12 Stradale - 2012
Al Salone di Ginevra del 2012 ha debuttato l'Aston Martin V12 Stradale, a meno di un anno di distanza dall'esordio della versione Corsa, svelata a Villa d'Este. La produzione è stata di 101 esemplari.

BMW Coupé-Roadster - 2012
La Zagato è intervenuta nel 2012 anche sulla meccanica della BMW Z4 (motore 6 cilindri, 2979 cm³, 306-340 CV a 5900 giri/minuto) con una carrozzeria contraddistinta dalla fiancata percorsa da una lunga feritoia di sfogo aria dal vano motore. La coda presenta uno specchio rigorosamente tronco con un bordo superiore fortemente sagomato. Pochi settimane più tardi è apparsa la Roadster, derivata dalla coupé a eccezione dello specchio di coda, dalle linee inedite.

segue da pag. 108

introdotta solo sei settimane dopo a Pebble Beach in California.

Nel luglio 2013, per i 100 anni della Aston Martin, Zagato ha voluto festeggiare questo importante traguardo con un nuovo progetto: alla grande esposizione tenutasi a Kensington Garden, nel centro di Londra, sono state svelate la DBS Coupé Centennial e la DB9 Spyder Centennial. Nel 2014 la trilogia si è completata con la Virage Shooting Brake, consegnata al cliente in occasione del concorso Chantilly Arts & Elegance in settembre. Le Centennial hanno reso omaggio alla storia della blasonata Casa di Newport Pagnell e alla collaborazione fra i due marchi, avviata nel 1960 con la DB4 GTZ, con una formula molto particolare: tre esemplari unici, allestiti su tre meccaniche differenti, con tre tipi diversi di carrozzeria, venduti ad altrettanti estimatori provenienti rispettivamente da Europa, America e Asia. Nello stesso 2014 la Zagato ha poi inteso commemorare i 50 anni della Lamborghini 350 GT e i 95 anni della sua attività con la 5-95, supercar (cinque esemplari) nata su base Gallardo LP. L'ultima interpretazione in ordine di tempo della Zagato è la Mostro, il cui primo esemplare è stato consegnato al concorso di Villa d'Este a maggio 2015. Ispirata alla Maserati 450 S coupé Costin-Zagato allestita per Stirling Moss in vista della 24 Ore di Le Mans del '57, è un'auto da pista, ma in regola con l'omologazione stradale: telaio monoscocca e carrozzeria in carbonio, motore anteriore-centrale V8 Maserati (420 CV), cambio meccanico sequenziale, 1000 chili di peso, cinque esemplari previsti. R

SANCTION II

Rivivono le Zagato perdute

Nell'attività quasi secolare della Zagato molti modelli di grande importanza sono andati perduti: distrutti in un incidente, smantellati per utilizzarne la componentistica, demoliti, o, semplicemente, svaniti nel nulla e mai più ritrovati. Per ridare vita a quelle automobili uniche Zagato, attraverso l'utilizzo della più moderna tecnologia di progettazione, ha ricreato carrozzerie delle quali non esistevano che poche, sbiadite, fotografie in bianco e nero. Con la ricostruzione fedele attraverso la tecnica del processo fotometrico, oggi questi modelli sono realizzati in serie limitata su meccanica originale utilizzando gli stessi materiali e le stesse tecniche esecutive dell'epoca. All'interno di questo progetto denominato Sanction II, la prima vettura ultimata è stata nel 2006 la Lancia Aprilia Sport del 1938 (foto 1), in occasione dei 100 anni della Casa torinese. Dopo di lei l'atelier ha ricostruito per un appassionato collezionista la carrozzeria della prima Ferrari Zagato della storia, commissionata da Antonio Stagnoli nel 1949. Successivamente, nel 2013, è stato varato il progetto per nove esemplari della Porsche 356 Carrera Zagato Speedster su meccanica 356 A, allestita nel '57 per il pilota gentleman Claude Storez e distrutta in un incidente (foto 2). Attualmente Zagato sta valutando la realizzazione, su base 356 B, della "vera" 356 Carrera Abarth GTL (foto 3), disegnata nel 1959 su commissione di Carlo Abarth (all'epoca responsabile del progetto), ma poi realizzata - con numerose modifiche - dalla Motto di Torino.

1

2

3

Trilogia Aston Martin - 2013-14
Nel 2013 la Zagato ha presentato per festeggiare i cento anni di fondazione della Aston Martin la DBS Coupé Centennial, affiancandola alla DB9 Spyder Centennial (foto a sinistra). La trilogia si è completata l'anno dopo con la Virage Shooting Brake (foto in alto), interpretata dalla Zagato con una filante carrozzeria due porte e portellone. Tutte sono rimaste esemplari unici.

Lamborghini 5-95 - 2014
Per celebrare i primi 95 anni della Zagato è apparso nel 2014 questo prototipo sulla meccanica della Gallardo con motore V10 da 550 CV. Le prese d'aria sulle fiancate per il vano motore sono integrate da un'altra sul tetto, che ben si armonizza con la tipica doppia gobba del padiglione.

Mostro - 2015
Sotto, la Mostro, presentata nel 2015, celebra la Maserati 450 S di Costin-Zagato del 1957: telaio e carrozzeria in fibra di carbonio, motore Maserati V8 di 4,2 litri (420 CV), peso a vuoto di 1000 kg. Previsti soltanto cinque esemplari.

RUOTECLASSICHE

I CAPOLAVORI DELLO STILE ITALIANO

FANTASIA E AUDACIA CREATIVA DI TRE STRAORDINARI PROTAGONISTI DEL CAR DESIGN MONDIALE

IN LIBRERIA EURO 24,90

MODELLI DI SERIE, FUORISERIE E PROTOTIPI CHE HANNO SEGNATO L'EVOLUZIONE E IL SUCCESSO DELLO STILE.

- BOZZETTI D'EPOCA
- FOTO D'ARCHIVIO
- APPROFONDIMENTI

• 3 FASCICOLI • 390 PAGINE TOTALI
• UN ELEGANTE RACCOGLITORE

Dalla **Hispano-Suiza** del 1930 fino alla **BMW** Gran Lusso Coupé del 2013, l'**Alfa Romeo Bat** degli anni '50, la **Lamborghini Miura**, le **Marzal** e **Carabo**, la **Fiat 850** Spider, la **Lancia Stratos**, le **Fiat X1/9**, la **Giulietta Spider**, le **Ferrari**, le **Lancia**, le **Maserati** e molte altre.

UNA PREZIOSA RACCOLTA DA NON PERDERE!

ED EditorialeDomus

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA·FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Una Carezza per la Tua Passione

SEGUICI SU

IN VENDITA SU **www.autospa.it**