

Destinazione Barcellona

Alla fine degli anni 80 il collezionista Guido Lamperti scovò questo prototipo derivato dalla "Fulvia Sport 1,3" in Spagna, dove era stato portato dal carrozziere milanese nel lontano 1969 nella speranza, poi delusa, di ricevere una commessa per avviare una piccola serie. Dei due prodotti, è il solo sopravvissuto



Zagato spyder

Era in Spagna, un po' "pastrugnata" e riverniciata di colore nero. La trovammo insieme, Guido Lamperti (grande collezionista Lancia) ed io (allora giovane addetto stampa della Zagato), partendo da una segnalazione che ci aveva condotto fin laggiù. A confermare che quell'auto era proprio la "Spyder" che cercavamo, il prototipo realizzato dal carrozziere milanese su base "Fulvia Sport 1,3" visto al Salone di Torino del 1968 e poi misteriosamente scomparso, fu Elio Zagato stesso. Era stato lui a portarla in Spagna, su richiesta di un importatore parallelo che sperava di ottenere una rappresentanza della carrozzeria milanese. Questi l'avrebbe esposta nel suo stand, al Salone

dell'auto di Barcellona e, in caso di successo, forse ne avrebbe commissionata una piccola serie. Elio aveva accolto l'invito con entusiasmo. Certo lo allettava l'affare, ma gli piaceva anche l'idea di trascorrere una settimana di vacanza nella città catalana. Ad accompagnarlo in quella trasferta, l'amico e socio della carrozzeria Miro Galluzzi, che vantava molte conoscenze importanti a Barcellona. Le cose andarono più o meno come Elio aveva previsto: l'auto, presentata al Salone nell'aprile del 1969, ebbe successo e fu subito

Segue a pagina 51 >

Rifiutata dalla Casa

L'esemplare illustrato, l'unico ancora esistente, è denominato "Spyder" Zagato. La Lancia infatti non accolse la proposta del carrozziere milanese di affiancare alla "Sport" anche la versione aperta.



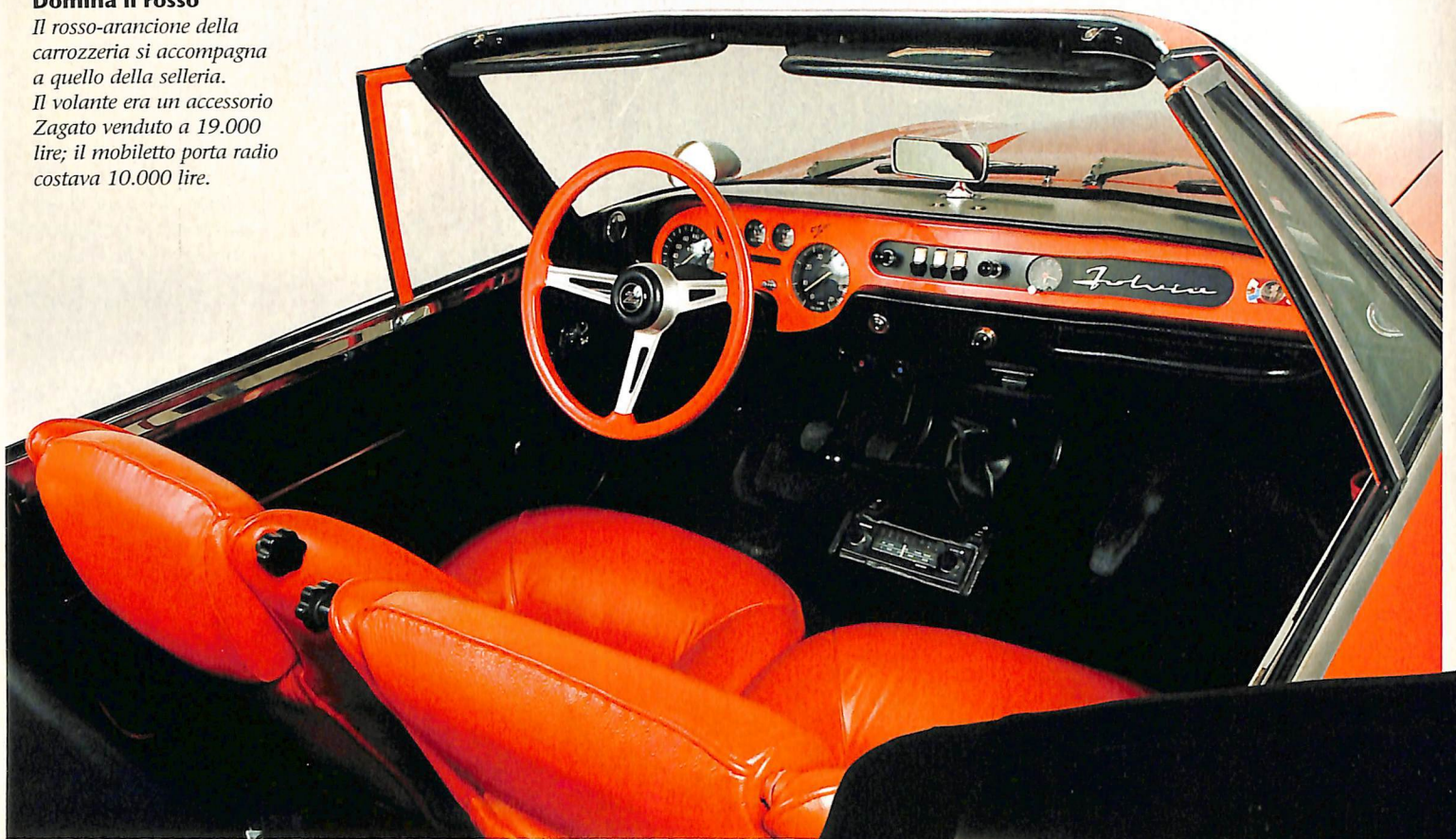
Rivale della "Duetto"

Difficile trasformare una coupé in spider. La vettura che ne deriva risulta spesso priva di personalità. In questo caso invece accade il contrario. Sarebbe stata una seria rivale della "Duetto".

Domina il rosso

Il rosso-arancione della carrozzeria si accompagna a quello della selleria.

Il volante era un accessorio Zagato venduto a 19.000 lire; il mobiletto porta radio costava 10.000 lire.



venduta dall'aspirante concessionario; Elio e Miro incontrarono molti personaggi noti e alla fine tornarono a casa soddisfatti. Solo la piccola serie promessa non fu fatta. La Lancia infatti, dopo le proteste dell'importatore ufficiale spagnolo, fece capire che non gradiva l'operazione. Anzi, se Zagato avesse insistito, quell'auto sarebbe stata "disconosciuta". Un piccolo indizio di questo "screzio" sta nella denominazione che appare sul baule della vettura: non "Fulvia Spyder", come ci si sarebbe aspettato, ma semplicemente "Spyder" Zagato. Alla Casa di Chivasso quel prototipo era comunque piaciuto: "Bello - avevano detto i dirigenti in visita allo stand di Torino - ma non si farà; la gamma 'Fulvia' è troppo affollata". Un modo elegante per dire che la modesta capacità produttiva della piccola carrozzeria milanese non dava affidamento. Già la fornitura della coupé "Sport" avanzava troppo lentamente rispetto alle richieste del mercato; figuriamoci se si fosse aggiunta anche la versione aperta. In verità erano tutte scuse. Come quella che aveva bocciato l'anno prima la "Flavia Super Sport" perché non aveva raggiunto i 200 km/h dichiarati da Zagato. La verità era che la Lancia si trovava con l'acqua alla gola e i creditori alla

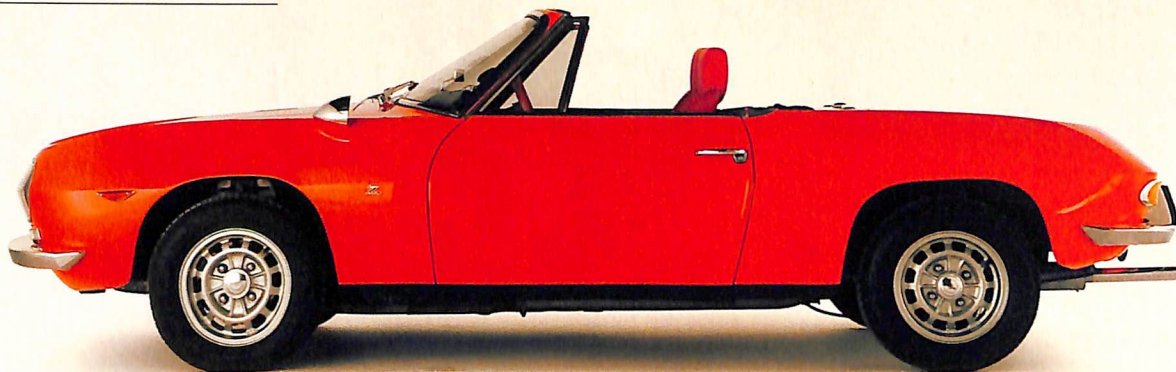


◀ **Quasi speculare**
Rispetto alla "Fulvia Sport" venne ridisegnata solo la coda, prendendo ispirazione dalle linee della parte anteriore. La selleria ricorda quella dell'Alfa Romeo "Junior Z".

▲ **Firma in bella vista**
Sul cruscotto compare la firma di Elio Zagato. I lamierati sono quelli delle prime "Sport" (acciaio e alluminio). Ce lo ricorda anche l'apertura "a libro" del cofano motore.

porta. Altro che investire in nuovi modelli. Pochi mesi dopo infatti il finanziere bergamasco Carlo Pesenti cedeva la Casa alla Fiat, chiudendo così la sua avventura nel settore automobilistico. In Zagato questo cambio di proprietà costò la commessa, ma siccome nella piccola carrozzeria di Terrazzano non si buttava via niente, si cercò subito una soluzione alternativa, perfino spregiudicata. L'ipotesi della Spagna sembrò quella giusta. A Barcellona non fu tuttavia presentata la stessa vettura esposta a Torino (ceduta alla Lancia e successivamente andata perduta), ma un secondo esemplare: l'auto che appare nel nostro servizio. Riportarla in Italia (era la fine degli anni Ottanta) non fu facile. Guido Lamperti si diede subito da fare per convincere il proprietario (che ancora utilizzava la vettura con grande soddisfazione) a cedergliela. Quando finalmente ci riuscì, non ebbe meno problemi per il suo restauro. La documentazione fotografica su cui basare l'intervento riguardava infatti la prima "Spyder" esposta a Torino, diversa per alcuni

Segue a pagina 53 >



Capote a scomparsa

La capote è a completa scomparsa. Una volta abbassata si raccoglie interamente nel vano dietro i sedili eliminando ogni antiestetico rigonfiamento. Lo spazio bagagli risulta però molto ridotto.

CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore, 4 cilindri a V • Cilindrata 1298 cm³ • Alaggio 77 mm • Corsa 69,7 mm • Potenza 86 CV a 6000 giri/min • Rapporto di compressione 9:1 • Coppia 11,5 kgm a 4600 giri/min • Due carburatori doppio corpo Solex C32 PHH/PHH 1 • Valvole in testa, con un asse a camme per bancata e bilancieri, catena.

Trasmissione

Trazione anteriore • Cambio a 4 marce sincronizzate • Comando a leva centrale • Frizione monodisco a secco.

Corpo vettura

Spider 2 posti • Carrozzeria in acciaio e alluminio • Sospensione anteriore a ruote indipendenti, balestra trasversale con barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici • Sospensione posteriore ad assale rigido, balestre longitudinali con barra

di reazione trasversale e barra stabilizzatrice • Freni a disco • Sterzo a vite e rullo.

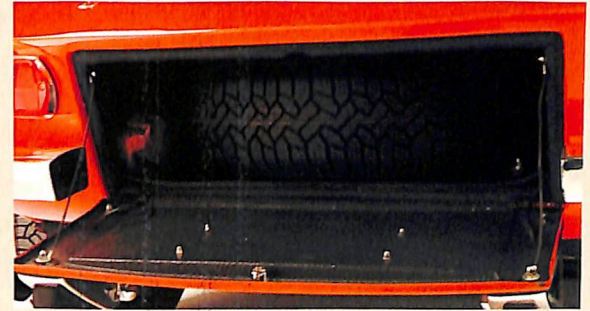
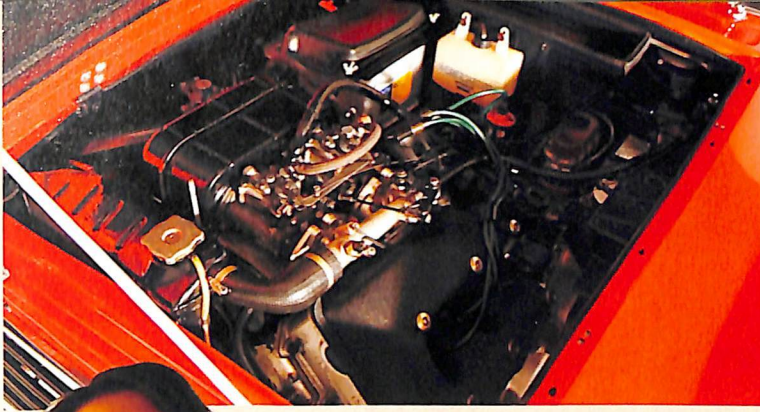
Dimensioni e peso

Passo 2330 mm • Lunghezza 4090 mm • Larghezza 1570 mm • Altezza 1200 mm • Peso 900 kg.

Note

Prototipo costruito in due esemplari su base Lancia "Fulvia Sport 1,3". Nel comunicato stampa diffuso al Salone di Torino del 1968 la Casa dichiarò una velocità massima di 180 km/h contro i 176,03 della "Sport".





▲ **"Sport" docet**

Il motore deriva da quello della "Sport 1,3". Alla ruota di scorta, ospitata in un apposito vano, si accede attraverso una spondina: tale soluzione, già presente sulla "Sport", era elegante, ma costosa.

Piccoli ritocchi

Rispetto alla "Sport", la mascherina fu rivisitata. Inedite le carenature in plexiglas per i fanali e le nicchie-faro in nero opaco (poi adottate sulle ultime versioni della "Sport").

particolari da quella portata a Barcellona. Di quest'ultima c'era molto meno. Mancavano poi, in entrambi i casi, le immagini della capote. Volendo che ogni particolare rispondesse alle specifiche d'origine, Guido Lamperti scelse per il restauro il maggior esperto Lancia, Giancarlo Cappa; per la documentazione si rivolse direttamente alla Zagato. Ovviamente fu sentito lo stilista Ercole Spada, che prima della "Spyder" aveva definito le linee della "Fulvia Sport" (1965). "Fu un intervento - racconta Spada - apparentemente semplice. Il disegno della coupé si prestava a essere rivisitato senza porre particolari problemi. Bastò accorciare la vettura di 15 centimetri (mantenendo inalterato il passo) e utilizzare buona parte dei lamierati già esistenti in carrozzeria per creare un modello perfettamente in linea con la "Sport". La coda, unica parte veramente inedita, risultò particolarmente omogenea rispetto al resto della vettura grazie al recupero delle caratteristiche linee del cofano motore, che si ritrovano "specchiate" nella parte posteriore. "Se mai le maggiori discussioni si ebbero sulla scelta dei particolari. Il colore della carrozzeria fu uno dei temi più dibattuti. Lo si trovò sfogliando un campionario di pezze per interni in finta pelle. Tra queste ce n'era una che aveva una particolare tonalità rosso arancione. Ci piacque a tal punto che la utilizzammo per personalizzare praticamente tutta la vettura". In effetti l'arancione trionfa ovunque: di questo colore sono infatti la corona dello speciale volante disegnato dalla stessa Zagato, la plancia e la selleria. "La mascherina fu ristilizzata (divenne nera mantenendo un solo listello orizzontale lucido), mentre le nicchie che ospitavano i fari, in origine cromate, divennero nere opache per creare un più forte contrasto con l'acceso colore della carrozzeria. I proiettori vennero poi dotati di carenature in plexiglas". La "Spyder" evidenziava una ricca dotazione di accessori (gli stessi presenti anche sulla piccola serie "Sport Vip" o "Lusso"): sedili anatomici con poggiatesta, tappeti in moquette, vetri elettrici, mobiletto radio, terminale del tubo di scarico in acciaio inox, cerchi ruota in lega leggera e cinture di sicurezza. Il nero opaco delle nicchie-faro fu il solo particolare della "Spyder" lasciato in "eredità" alle successive versioni: comparve infatti sulla "Fulvia Sport 1,3 S" seconda serie e sulla "1600" a partire dal 1971.