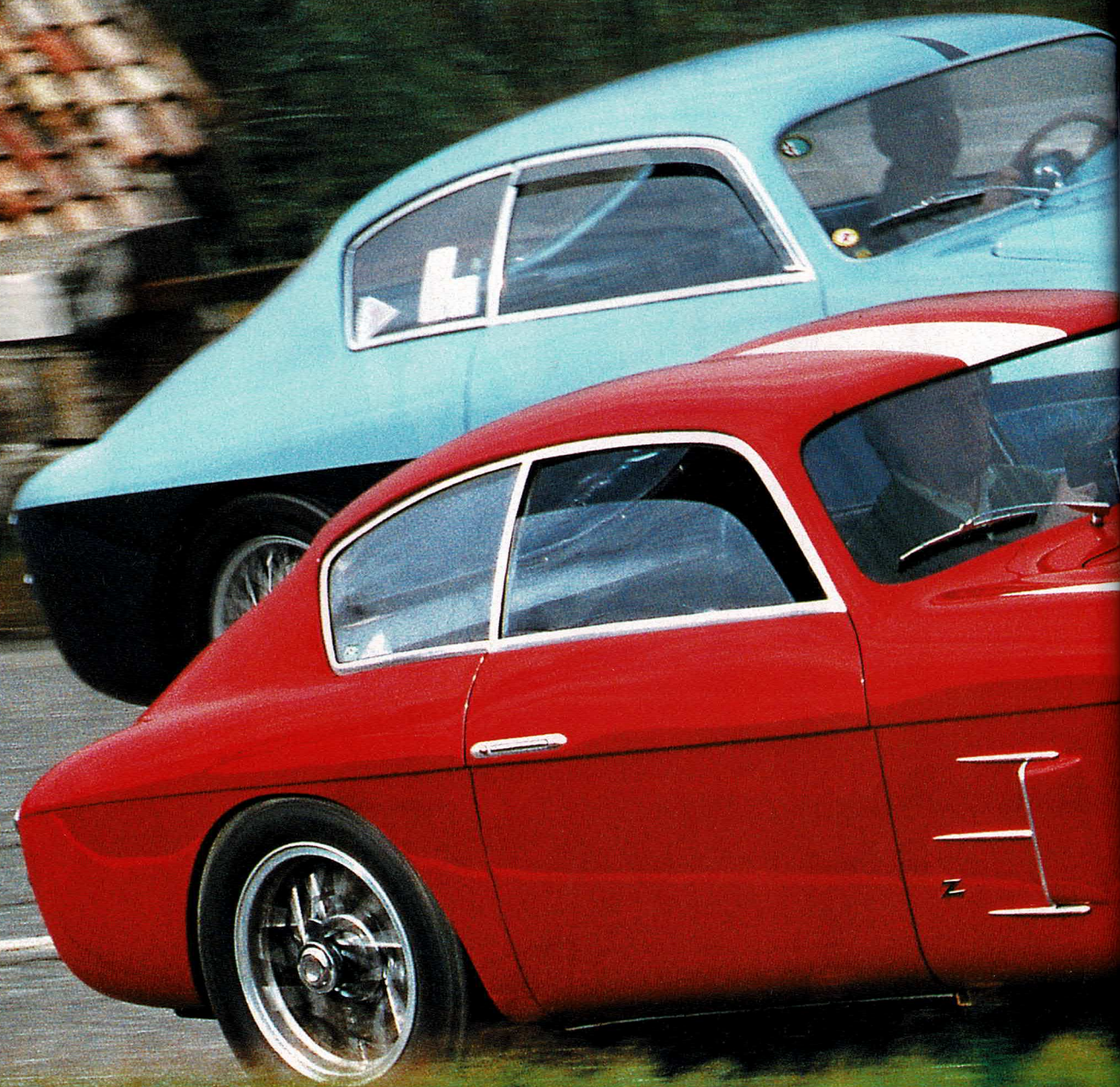


TEST A TEST
FIAT «8VZ» - ALFA ROMEO «1900 SSZ»

SEGNO



Diversi i marchi, ma diversi anche i punti di contatto: la cilindrata, la vocazione sportiva, l'età. E soprattutto la paternità delle carrozzerie, entrambe di Zagato, che hanno elementi stilistici comuni. Negli anni 50 duellarono nelle gare su strada con alterne vicende. Oggi tornano a misurarsi per una volta ancora

di Renzo Zurlini, foto di Alfredo Albertini

PARTICOLARE: LA



Due supersportive, costruite in pochissimi esemplari, si affrontano per Ruoteclassiche sulle curve della Parma-Poggio di Berceto, una delle più belle strade dell'Appennino. E che sportive: sono la Fiat «8V» e l'Alfa Romeo «1900 Super Sprint», entrambe figlie di Zagato, entrambe classe 1953. La «8VZ», telaio numero 83 (motore numero 53), venne usata personalmente da

Elio Zagato. La «1900 SSZ», telaio 01745, è il primo prototipo, commissionato all'epoca da Miro Galluzzi della Scuderia Sant'Ambroeus e schierato anche alla Mille Miglia. Le osserviamo una di fianco all'altra e ritroviamo molte soluzioni tipiche di Zagato: la carrozzeria in alluminio, i vetri in plexiglass, le ruote a raggi, le maniglie a scomparsa e le tante bombature frutto di una primordiale ricerca

La Fiat «8VZ» (in primo piano) e l'Alfa Romeo «1900 SSZ» furono allestite da Zagato nel 1953. Eccole in azione su di una curva dell'Appennino parmense.



Soprattutto nella vista laterale si riconosce la mano dell'autore delle forme. Sul prototipo della «1900», destinato a Miro Galluzzi, Zagato sperimentò per la prima volta il tetto con le doppie gobbe (ci sono anche sulla «8V»), alla ricerca di una migliore aerodinamica. Ma all'ultimo momento il proprietario decise di eliminarle.

Entrambe costruite su richiesta di due gentleman driver, ma la Fiat ha attitudini sportive più spiccate

aerodinamica. Nate quasi contemporaneamente, sotto alcuni aspetti sono simili, anche se, dal punto di vista strutturale, sono radicalmente diverse. La «1900» ha una scocca portante alla quale Zagato saldò una struttura, realizzata con elementi scatolati di diverse sezioni, compatta e leggera al tempo stesso, sulla quale era poi montata la «pelle» in alluminio. Per l'allestimento della «8V», Zagato partì invece da un telaio a longheroni. Soltanto dal 1954 fu disponibile un'intelaiatura della scocca in tubi, molto più semplice da «vestire».

La «8VZ» colpisce per le sue dimensioni compatte. Nessuna concessione al lusso, eccezione fatta per i sedili, rivestiti in pelle. La strumentazione è ben visibile, peccato che il volante sia di diametro troppo

ampio; sarebbe stato preferibile un modello più piccolo, che avrebbe esaltato maggiormente le doti dello sterzo nella guida sportiva. «L'ho trovata così e non ho intenzione di modificarla» precisa il suo proprietario, un collezionista emiliano. Prima di partire, ci ricorda di tenere sempre inserita l'elettroventola supplementare per il raffreddamento del radiatore: un'astuzia che permette di far «respirare» meglio il prezioso motore: una sua eventuale rottura sarebbe infatti imperdonabile: non esistono pezzi di ricambio per l'otto cilindri Fiat di due litri e 105 CV. Si guida con le gambe completamente di-

stese e sembra di essere seduti per terra; ciononostante, il confort di guida è ottimo. Eccezionale la maneggevolezza, sembra di guidare un'utilitaria, se non fosse per il suono cupo e secco del motore, in grado di riprendere in quarta già da 40 all'ora con uno scatto da centometrista. Il cambio si impunta spesso e richiede una certa confidenza: consigliabile la doppietta. Sulle rampe di Berceto, la «8VZ» esalta quella che è la sua dote principale, l'eccezionale tenuta di strada. Una volta impostata la curva, la vettura non scoda mai e disegna perfettamente la traiettoria. In uscita dai tornanti, si corregge facilmente il sovrasterzo di potenza con un deciso colpo di volante. Proviamo a mettere sotto sforzo i freni: anche questi rispondono a



RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 18° C, umidità 65%, vento da 2 a 5 metri/sec.
 Peso delle vetture durante le rilevazioni
 (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):
 kg 1190 (Fiat) e kg 1290 (Alfa Romeo)

VELOCITÀ MASSIMA

Fiat: km/h 195,800 in IV marcia
 Alfa Romeo: km/h 199,220 in IV marcia

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo:
 Fiat: sec. 17,2 (vel. d'uscita km/h 141,3)
 Alfa Romeo: sec. 18,3 (vel. d'uscita km/h 136,7)

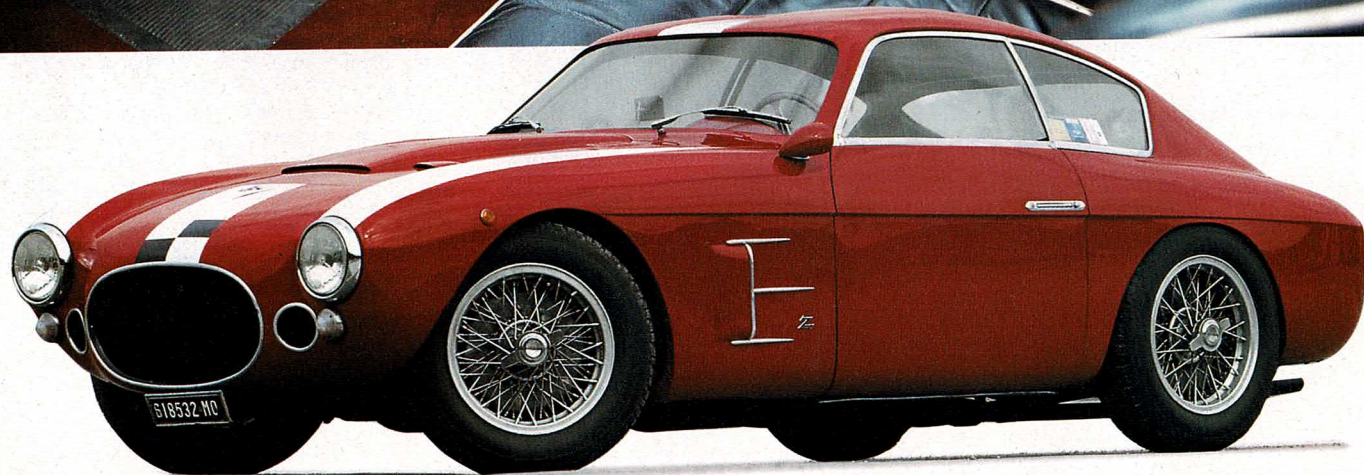
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Fiat	Alfa Romeo
0 - 60	4,4	4,7
0 - 80	6,2	6,9
0 - 100	9,4	10,0
0 - 120	11,0	12,9
0 - 140	16,8	17,5
0 - 160	27,9	29,5
0 - 180	40,4	44,0

RIPRESA

Nel rapporto più alto
 400 metri con partenza da 70 km/h
 Fiat sec. 14,9 (vel. d'uscita km/h 124,9)
 Alfa Romeo: sec. 15,0 (vel. d'uscita km/h 120,5)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Fiat	Alfa Romeo
70 - 80	3,0	3,1
70 - 100	8,5	9,1
70 - 120	13,8	14,9
70 - 140	18,9	20,1
70 - 150	27,2	27,8
70 - 160	36,4	37,6





Il segreto della «8V»? Un'impostazione di guida da vera macchina da corsa

dovere perdendo parte della loro efficacia soltanto dopo parecchie staccate al limite nei tornanti. Comunque, Elio Zagato ammoniva: «La «8V» si guida solo con acceleratore e cambio...».

Un forte elemento di distinzione dell'Alfa Romeo «SSZ» è il musetto affusolato, simile alla fusoliera di un aereo; in realtà si arrivò a questa soluzione non tanto per motivi aerodinamici, quanto per problemi tecnici: il propulsore è lungo e stretto, con un radiatore di generose dimensioni.

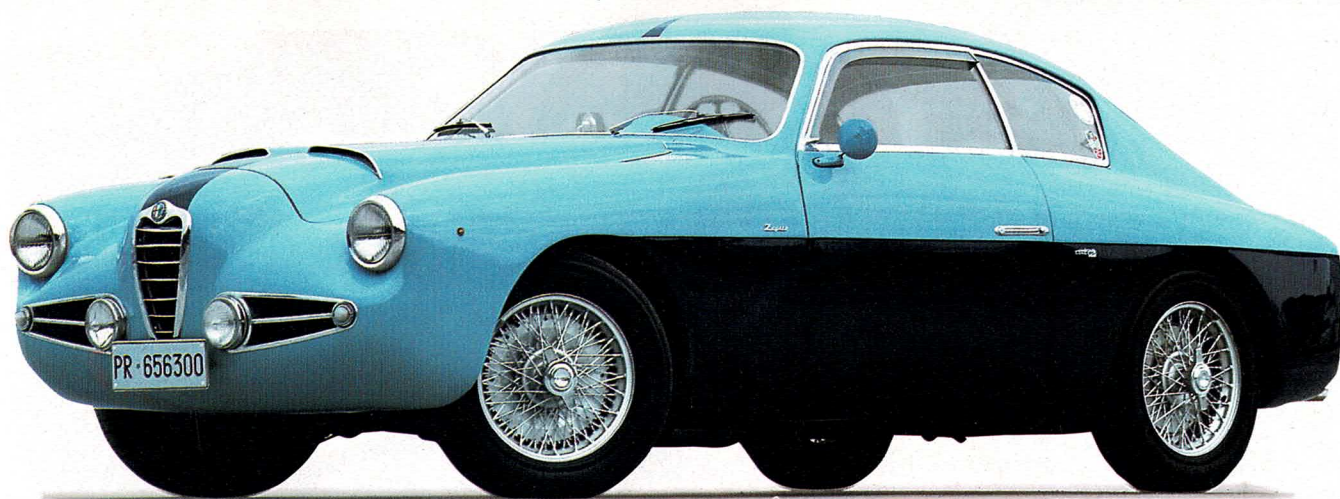
Il volante di ampio diametro è l'unico elemento di «disturbo» in un interno studiato appositamente per le competizioni.

Mancano qui le doppie gobbe del tetto, tipiche delle GT disegnate da Zagato: all'ultimo momento, Galluzzi aveva preferito una soluzione a tetto liscio.

Costruita su ordinazione, la «1900 SSZ» doveva essere esclusivamente una vettura da corsa. Questa sensazione è netta, non appena si apre la portiera. Nonostante le

grandi dimensioni, è leggera come una piuma: una foglia di alluminio, il finestrino in plexiglass, le maniglie e niente più.

Il processo di eliminazione del peso superfluo procede anche all'interno, con la plancia che ricorda quella della versione Touring soltanto nella strumentazione, completa come poche: contagiri, contachilometri, pressione e temperatura dell'olio, indicatore benzina e temperatura acqua, più una serie di spie per tenere sempre sotto controllo il quattro cilindri



Sulla «1900» la visibilità è limitata dal muso a forma di fusoliera

bialbero. Volante Nardi con razze in alluminio, pedaliera di tipo sportivo e sedili «racing» simili a quelli della «8VZ» completano il look aggressivo della «1900 SSZ», che pesa circa 120 chili in meno del coevo modello Touring, ma un centinaio in più rispetto alla «8VZ». Mettiamo in moto e riconosciamo il tipico suono Alfa, anche se, a un ascolto più attento, la sua voce sembra più roca del solito. Il proprietario ci avverte che è il risultato della preparazione Conrero, grazie

Gli interni dell'Alfa risultano meglio rifiniti. La strumentazione comprende anche il termometro dell'olio.

alla quale il quattro cilindri di 1975 cm³ eroga ben 140 CV. Nonostante questa iniezione di potenza, per guidarla bene bisogna essere... Consalvo Sanesi, il famoso pilota della Casa del Portello negli anni Cinquanta. Prima di tutto, per l'impostazione di guida: mentre sulla «8V» si scende, qui si sale. Poi, quel muso affuso-

lato ostacola non poco la visibilità: soltanto le persone alte di statura, come Miro Galluzzi che l'acquistò, sono avvantaggiate. Lo sterzo è duro, impegnativo: richiede continue correzioni e alle alte velocità si alleggerisce troppo. La potenza poi, rispetto alla «8VZ», non arriva subito, bisogna far lavorare il motore, tirare le marce. Ed inoltre l'assetto è simile a quello della «1900» di Touring, più da granturismo che da sportiva *tout court*. Di conseguen-

Fiat «8VZ»

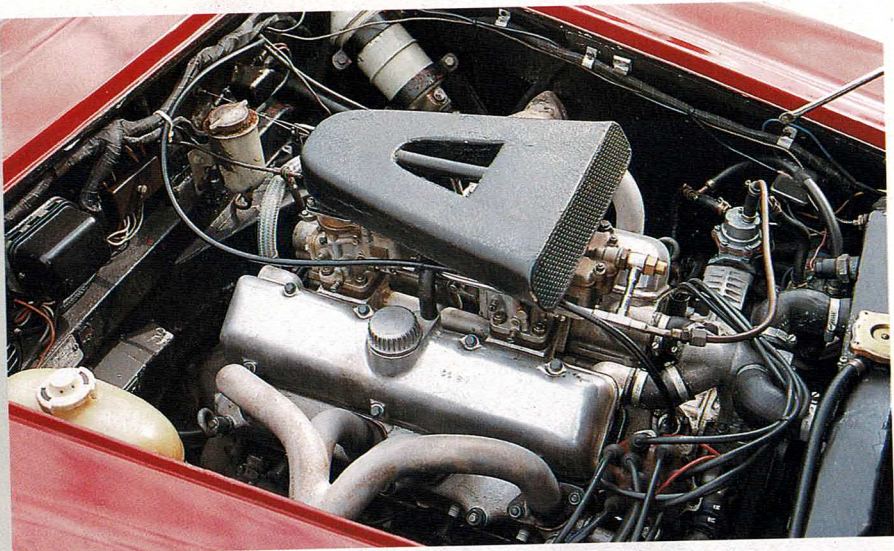
Motore: 8 cilindri a V (70°), cilindrata 1996 cm³, potenza 105 CV a 6000 giri/min, rapporto di compressione 8,5:1, alimentazione con due carburatori doppio corpo Weber 36 DCF3.

Trasmissione: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM, pneumatici Pirelli 165x400.

Corpo vettura: sospensione ant. e post. a ruote indipendenti; ant. con quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice; post. con molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e telescopici, freni a tamburo, sterzo a cremagliera.

Dimensioni e peso: passo 2400 mm, carreggiata anteriore 1290 mm, carreggiata posteriore 1290 mm, peso a vuoto 1051 kg.

Prestazioni: velocità 200 km/h.



Alfa Romeo «1900 SSZ»

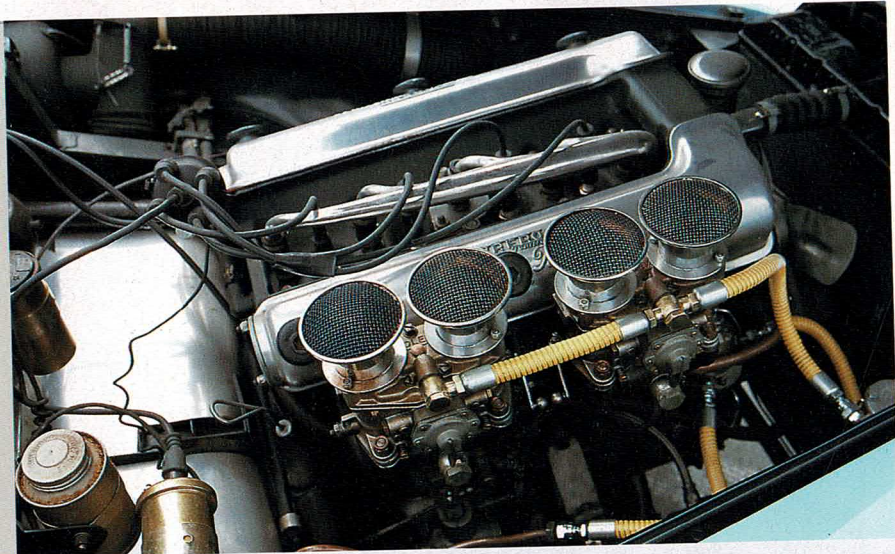
Motore: 4 cilindri in linea, cilindrata 1975 cm³, potenza 140 CV a 6800 giri/min, rapporto di compressione 8,5:1, alimentazione con due carburatori Solex 40P11.

Trasmissione: trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM, pneumatici Michelin 165x400.

Corpo vettura: sospensione ant. a ruote indipendenti e quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice, sospensione post. a ponte rigido, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, freni a tamburo, sterzo a vite globoidale.

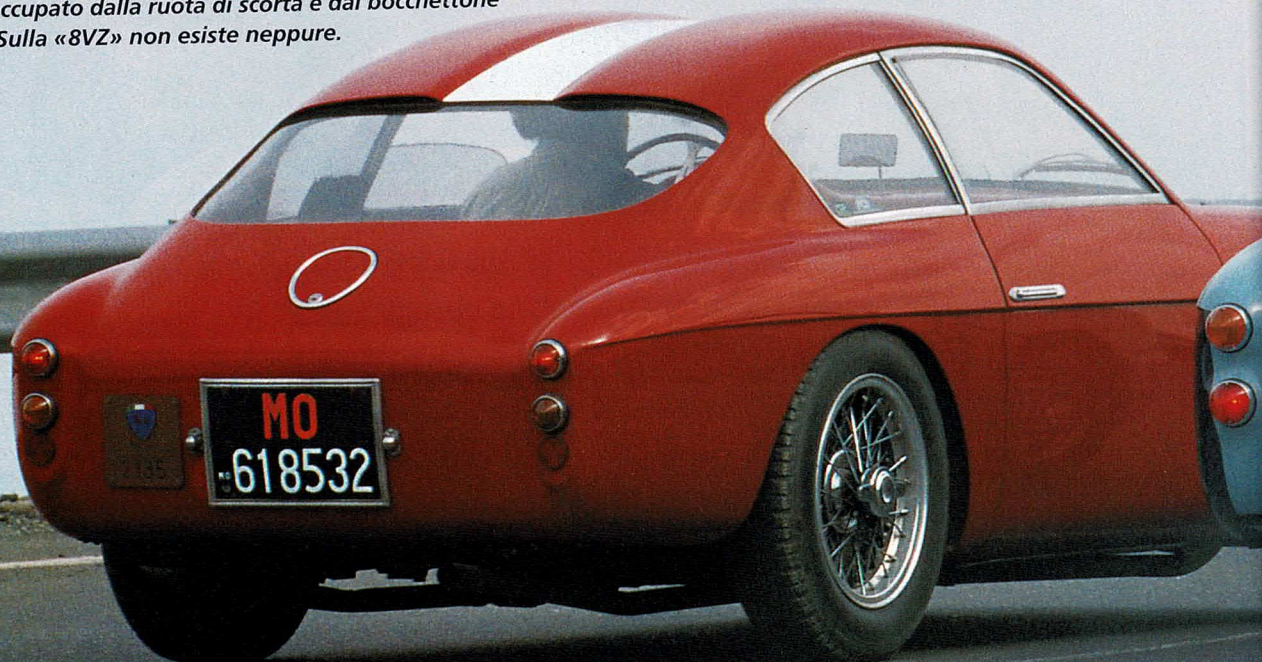
Dimensioni e peso: passo 2500 mm, carreggiata anteriore 1325 mm, carreggiata posteriore 1325 mm, peso a vuoto 1153 kg.

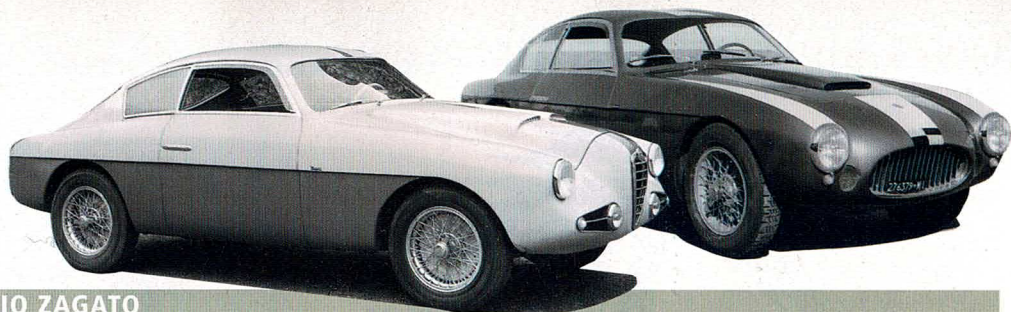
Prestazioni: velocità 210 km/h.



I BAGAGLI? NON SCHERZIAMO

Viste di coda le due vetture sono praticamente identiche: il baule della «1900» è occupato dalla ruota di scorta e dal bocchettone del carburante. Sulla «8VZ» non esiste neppure.





ELIO ZAGATO

«Papà preferiva la "1900", io correvo con la "8V"»

Elio Zagato prima di fare l'imprenditore, seguendo le orme di papà Ugo, è stato anche un buon pilota. Il suo esordio avvenne nel '47, con una «Topolino» ricarcozzata, al Circuito di Piacenza. «La vettura che ricordo più volentieri è l'"8V", che considero anche la più bella delle Zagato. La "1900" era più raffinata, oltre ad essere la preferita di mio padre. Spesso con la "8V" ho lottato proprio contro la "SSZ": un'avversaria temibile. Ricordo che proprio grazie a quest'auto riuscimmo a riallacciare i rapporti con l'Alfa Romeo, creando poi una serie di vetture di successo». La vittoria più prestigiosa di Elio Zagato fu quella ottenuta nel '55 sul circuito dell'Avus, in Germania, quando sbaragliò la squadra ufficiale Porsche. «Ho avuto quattro o cinque "8V" - ricorda - una delle quali è proprio quella che compare in queste pagine. Il motore era strettamente di serie, mentre la carrozzeria ha seguito una costante evoluzione: prese d'aria sul cofano e laterali, doppie gobbe, coda rastremata. Eravamo sempre alla ricerca della migliore aerodinamica». Di recente Elio Zagato si è candidato per le elezioni al Parlamento europeo. Nel suo programma molte idee in favore dell'automobile: dalle proposte in difesa delle auto storiche alle agevolazioni burocratiche ed economiche per chi si avvicina alle corse.



za, le rampe della Cisa diventano un banco di prova assai impegnativo. La «1900» si corica parecchio in curva e perde decisamente terreno; lo riguadagna in rettilineo, là dove i 30 CV in più si fanno sentire, eccome. All'uscita dei tornanti, si manifesta prepotentemente la tendenza sottosterzante, che va controllata con un filo di gas e un po' di esperienza.

Le due GT di Zagato sono state avversa-

rie in pista negli anni Cinquanta: tante le battaglie, due delle quali memorabili. Nel 1954, in occasione della sesta edizione della Coppa Intereuropa, l'Alfa Romeo chiese in prestito a Galluzzi la vettura per affidarla a Consalvo Sanesi. Ma la gara venne vinta da Elio Zagato con la «8VZ»: partito subito in testa, il carrozziere milanese riuscì a tenere dietro di sé il pilota aretino fino all'arrivo. Nel 1955, nel cor-

so della competizione riservata alle GT a Rabelöv, in Svezia, si rinnovò la sfida tra le «8V» guidate da Dore e Massimo Leto di Priolo e Joakim Bonnier, idolo locale con l'Alfa Zagato. Quest'ultimo, partito male e costretto a una difficile rimonta, riuscì a spuntarla su quel difficile circuito, ricavato lungo un anello stradale di quasi 6 chilometri, distanziando di circa 11 secondi Massimo Leto di Priolo. □

