

LANCIA FULVIA SPIDER

Un taglio di Spada

di Michele Marchionni

Nel 1968 la Fulvia Sport era già una vettura di successo. Zagato ne costruiva a centinaia, ma mai abbastanza, tante erano le richieste. Così pensò di cavalcare l'onda e lanciare una versione spider. Il responsabile dell'ufficio progetti, Ercole Spada, che già aveva firmato il coupé, non ci pensò due volte: con un taglio netto tolse alla vettura il padiglione e con pochi tratti di matita disegnò una piacevole coda. Risultato: un due posti secco, giovanile e divertente che, se costruito, avrebbe fatto sicura concorrenza all'Alfa Romeo Duetto. Ma la Lancia non lo volle. Così lo spider finì "esiliato" in Spagna...

In basso, la Fulvia spider realizzata da Zagato nel 1968. Nella pagina accanto, Ercole Spada, designer della carrozzeria di Terrazzano negli anni Sessanta.

Nei programmi Lancia non era previsto che la Fulvia avesse una versione spider. Di modelli ce n'erano fin troppi. Ma Zagato che produceva già la Sport, volle farla ugualmente. La decisione fu però presa autonomamente, sulla base di due circostanze apparentemente di scarsa importanza. Elio Zagato aveva conosciuto un importatore "parallelo" di Barcellona che lo aveva sollecitato più volte a pro-

durare per lui qualche "fuoriserie", garantendogli un sicuro successo di vendita. Contemporaneamente l'amico di sempre, Miro Galluzzi, lo aveva introdotto in alcuni salotti-bene della città dove aveva fatto molte simpatiche conoscenze, comprese alcune femminelli che lo avevano particolarmente affascinato.

La Spagna era così diventata meta di alcuni suoi viaggi e quando fu invitato a partecipare al locale Salone dell'Auto, accettò, pensando che avrebbe trascorso una piacevole settimana a Barcellona e nello stesso tempo concluso qualche buon affare per la sua carrozzeria. Il tempo a disposizione per prepararsi era tuttavia, come sempre, poco. A Milano stavano approntando la nuova versione della Fulvia Sport, una vettura su cui la carrozzeria di Terrazzano si giocava molto. Se Zagato fosse riuscito a farle raggiungere i 200 km/h senza toccare il motore, la Lancia l'avrebbe prodotta. In caso contrario avrebbe perso la commessa.

Per il Salone di Barcellona si sarebbe perciò dovuto realizzare solo qualcosa di molto facile e immediato. Magari tenendo conto delle aspettative del mercato spagnolo: uno spider, una Fulvia spider. Ecco l'idea! Zagato aveva già tutto in casa. Nel nuovo stabilimento di Terrazzano, a quindici chilometri da Milano e con l'Alfa Romeo che quasi si vedeva oltre la città







Non è facile trasformare un coupé in spider. La vettura che ne deriva manca spesso di personalità. Nel caso della Fulvia spider l'operazione viene risolta brillantemente. La nuova coda è di una tale disarmante semplicità da lasciare sconcertati. Le sue linee "agrecchiano" perfettamente quelle della parte anteriore della vettura. Risultato: una immaginaria "barbetta" anni Settanta.

degli alberi, si costruiva dal 1965 la Fulvia Sport a ritmi sempre crescenti. L'intervento poteva perciò essere effettuato senza problemi su una delle tante scocche presenti in magazzino.

Il progetto fu perciò affidato senza esitazione al responsabile dell'ufficio prototipi, Ercole Spada che, avendo già disegnato la Sport, ne conosceva tutti i segreti. L'unico problema era il tempo, visto l'impegno che richiedeva invece la realizzazione della nuova Flavia.

Ma, come capita spesso a certi "artisti", in quegli anni Spada viveva un inesauribile furore creativo. Da quando era arrivato alla Zagato, nel 1960, nonostante fosse privo di qualsiasi precedente esperienza nel settore automobilistico, aveva disegnato auto a ritmo sempre crescente. E che auto! Tra le altre, l'Aston Martin DB4 GTZ, la OSCA GT 1600, l'Alfa Romeo 2600 SZ, la Giulia TZ, la Lancia Flaminia SS.

La Fulvia Sport era arrivata nel 1965. Al Salone di Torino, nonostante la modernità della sua linea, era piaciuta anche ai tradizionalisti, tanto che Zagato si era trovato in gravi difficoltà nello smaltire gli ordini che gli piovono dalla Lancia.

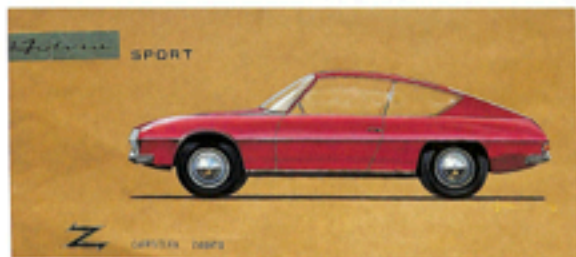
Forse anche per questo a Chivasso il progetto spider fu

visto come una pericolosa distrazione. Zagato invece non ci pensò due volte. Comunque sapeva che il prototipo sarebbe stato venduto. E questo gli bastava per dare il via ai lavori.

Spada, come era sua abitudine, fece i primi schizzi su un quaderno a quadretti dove raccoglieva spunti e idee. Poi concretizzò la soluzione definitiva in un bozzetto a colori che presentò a Elio e Gianni Zagato. Il disegno piacque e l'auto fu messa subito in cartiere. Si trattava in effetti di un intervento semplice. All'atto pratico tutto si risolveva nel togliere il tetto a una vettura. L'impresa è però facile solo sulla carta. Gli spider derivati dai coupé danno quasi sempre l'impressione di qualcosa di improvvisato, di raccogliaccio.

Sarebbe stato così anche per la Fulvia spider?

Il risultato smorza ogni dubbio. Anzi, oggi possiamo dire che fu un vero peccato che questo modello non sia mai stato prodotto. Siamo certi che avrebbe potuto essere un valido concorrente dello spider Duero. Va però ricordato che la vettura nacque in circostanze veramente disgraziate. In quegli anni la Lancia si trovava in gravi difficoltà finanziarie e l'ingegner Carlo Pesenti già ipotizzava una possibile cessione



Qui accanto
il bozzetto originale
della Lancia Flavia Sport
disegnata da Ercole Spada.
Sopra la versione spider
realizzata nel 1968.

Sotto,
gli originali interni
in finta pelle rossa.
Anche il volante Zagato
è rivestito
dello stesso materiale.

della società alla Fiat (operazione che poi si concretizzò effettivamente nel 1969). Il 1968 fu perciò un anno grigio, il peggiore per chi sollecitava iniziative. Ad ottobre, al Salone di Torino, Zagato lo sperimentò sulla propria pelle: la sua nuova Flavia Super Sport, anche se bella e applaudita, fu inesorabilmente "boccata" dall'ingegner Fessia. Si trovò la scusa che la vettura non era riuscita a toccare, anche se solo per un soffio, quei fatidici 200 km/h promessi! La Flavia spider non ebbe invece nemmeno la soddisfazione di essere presa in considerazione.

Quando però, in primavera, si era incominciato a farla si era ancora ottimisti. Perciò Zagato non aveva esitato a prendere un telaio del coupé e consegnarlo al suo ufficio progetti per la trasformazione in spider. Spada lo accorciò di 15 cm, per rendere la vettura più compatta. Quindi tagliò il padiglione lungo la linea di cintura che raccorda la fuscata alla coda. L'abitacolo, diceva il progetto, avrebbe avuto due posti secchi più un piccolo spazio posteriore per alloggiare la capote. Il baule sarebbe stato molto ampio e la sua linea avrebbe specchiato il disegno del cofano anteriore. Un intervento dunque piuttosto facile da eseguire, economico nell'eventualità di una trasposi-





ERCOLE SPADA E LA ZAGATO

Ercole Spada, nato a Busto Arsizio nel 1937, è stato designer della carrozzeria Zagato dal marzo 1960 al marzo del 1965. Appena assunto gli viene assegnato il compito di realizzare un coupé leggero su telaio accorciato Aston Martin DB4 che nell'ottobre successivo, con la vettura GTZ, ottiene un grande successo al Salone di Londra. Nel frattempo mette mano a un vecchio autotelaio Bristol 2 litri da cui riesce a ricavare una splendida berlina che Giovanni Luzzi, su Auto Italiana, definisce un piccolo capolavoro di eleganza e funzionalità, incoraggiato dai fratelli Elio e Gianni Zagato. Spada, che fino a quel momento non aveva alcuna esperienza di design automobilistico, realizza una serie di vetture una più bella dell'altra. Sono il disegno della Ocea 1000 GTZ (1960), la cui linea inaugura una nuova stagione stilistica della Zagato.

Sono il rifacimento del muso e della Giuletta SZ (1961), sia è soprattutto la coda tronca che realizza in collaborazione con Elio Zagato. Dopo essersi sperimentato felicemente su un telaio BMC Mini (Minicat), disegna per il Salone di Ginevra del 1962 la Fiatla Sport, e per quello successivo di Torino, l'Alfa Romeo 2000 SZ e la stupenda Giulia TZ, vettura sportiva che diventerà leggendaria nella storia della Casa di Arese. L'evoluzione TZ2, è un progetto dell'anno successivo e anche la sua opera più bella. Tra il 1963 e il 1965 quest'auto sarà leader indiscussa nella sua categoria. Nel 1964 studia per Zagato la Zimp, su telaio Hillman Himp, ma quello stesso anno si fa notare per l'ottimo restyling della Flaminia SS, il coupé Lamborghini 350 GTZ è del 1965. Ma è la Lantra Fulvia Sport a ottenere quell'anno il più grande successo. Dal 1965 al 1968 firma con Zagato numerosi prototipi. Tra questi la Fulvia spider, e alcune auto poi messe in produzione come l'Alfa Romeo 1750 Gran Sport Omologamento e la Junior Z.





Contrariamente alla vettura di serie questo modello non porta sulla carrozzeria le scritte Lancia Fulvia, ma solo "Zagato spider". La Lancia aveva chiesto espressamente a Zagato, che la voleva esporre al Salone dell'Auto Barcellona, di togliere il suo marchio in quanto la vettura sarebbe stata presentata nello stand di un rivenditore non autorizzato dalla Casa.

zione industriale, assai gradevole alla vista. Con il minimo sforzo era stato ottenuto insomma il massimo risultato.

Si potrebbe quasi dire che impegnò più la scelta dei particolari. Il colore della carrozzeria lo si trovò sfogliando un campionario di pezzi di finta pelle. Tra questi ce n'era una che aveva una insolita tonalità rosso arancione che piaceva a tutti e che fu perciò scelta per rivestire i due sedili anatomici e il volante, che era di tipo speciale, costruito dallo stesso Zagato. Lo stesso rosso fu anche utilizzato per colorare il quadro strumenti. Mentre il nero rimane solo per le pannellature delle portiere e la plancia.

L'auto, dopo la sua fagace apparizione al Salone di Torino nello stand Zagato, accanto alla Flavia Super

Sport, ebbe maggior fortuna sulle pagine dei giornali. Epoca, in un inserto speciale, la fa addirittura entrare ufficialmente nella famiglia delle nuove Fulvia, accanto alla HF 1.6 e alla berlina GTE, ipotizzando per lei il nuovo motore da 103 CV. In realtà nulla di tutto questo avvenne.

Anche la sorte di quel prototipo è incerta. Forse fu "rivisitato" dalla stessa Lancia, ma non se ne hanno prove ufficiali. Comunque andò perduto.

È sopravvissuto invece il secondo, quello che Elio Zagato aveva pensato, fin dall'inizio, di portare al Salone dell'Auto di Barcellona, e che fu costruito per onorare l'impegno. Anche in questo caso la Lancia si dimostrò ostile, criticando la trasferta spagnola.

Aveva infatti saputo che la vettura sarebbe stata esposta nello stand di un importatore "parallelo" e non in quello dell'importatore autorizzato della Casa di Chivasso. Perciò pretese che durante i giorni del Salone fosse tolto il proprio nome dalla vettura.

Cosa che avvenne, anche se subito dopo marchi e simboli furono ripristinati. Di questo episodio resta solo una piccola traccia: le scritte posteriori che indicano per esteso il modello della vettura, contrariamente alla serie del coupé, sullo spider non ci sono. Al loro posto se ne legge una sola: Zagato spyder.

Intanto, anche se sconosciuta dalla Casa, trovò comunque un compratore che l'ha conservata per anni in Spagna. Qualche tempo fa è stata ritrovata, ancora funzionante e in buono stato. Le avevano cambiato colore, ma nel complesso era assolutamente integra. Riportata in Italia, oggi completa la storia della Fulvia, forse tra le più belle della Lancia.

È solo un piccolo tassello, d'accordo, ma non privo di qualche significato. Alcune piccole soluzioni stilistiche che vi compaiono furono infatti poi riprese dalla stessa Zagato sul coupé 1600 Sport, come la calandra e le ogive dei fari brunite. Un piccolo segnale per ricordare che anche lo spider ha, in qualche modo, contribuito all'evoluzione del modello di serie.

