



Centomila e l'ho

testo e foto di Gaetano Derosa



portata via

IMPRESSIONI DI GUIDA

Fiat Zagato
«750 derivata MM» 1952



«Era in un salone. Chiesi il prezzo. Mi risposero "Offerta a piacere"». Ha fatto un affare Flavio Chiesa, collezionista di Piacenza, che si è assicurato una delle trenta berlinette costruite da Zagato per la Mille Miglia. Telaio e motore derivati dalla «Topolino», carrozzeria d'alluminio, 140 km/h. È spartana, ha finestrini fissi e mostra decine di fori fatti ad arte per conseguire la massima leggerezza

Centomila lire: questo il prezzo pagato nel 1978 per una «750 Mille Miglia» Zagato, che oggi vale novanta milioni. «È quanto mi ha offerto un collezionista giapponese lo scorso anno» dice il proprietario, Flavio Chiesa, collezionista di Sarmato, vicino a Piacenza: una somma giustificata dalla firma e dalla rarità. Basti dire che questa è una delle cinque rimaste delle trenta costruite da Zagato per correre la Mille Miglia tra le Granturismo di Serie, categoria creata agli inizi degli anni Cinquanta per venire incontro ai concorrenti giovani e agli esordienti. Occorrevano soltanto trenta esemplari per ottenere l'omologazione: per il resto, bastava che avessero due posti, carrozzeria chiusa e meccanica del medesimo costruttore. Era un'opportunità ghiotta per Zagato, che da semplice carrozziere si trasformò in costruttore. Al via dell'edizione 1952, egli schierò ben dieci «750 MM» su ventinove partenti nella classe. Non vinse la categoria, ma arrivò secondo con l'equipaggio Zafferi-Crivelli.

L'esemplare di Chiesa (telaio 311129, motore 315811) venne immatricolato il 30 maggio 1952. Fino a novembre rimase di proprietà della stessa Zagato e fu usato da Elio Zagato in diverse gare in salita. Nei successivi cinque anni registrò ben otto passaggi di proprietà. «Io l'ho trovata a Milano quindici anni fa» racconta Chiesa «in un salone multimarche. Era sicuramente ferma da parecchi anni, in attesa di un estimatore. Chiesi il prezzo. Mi risposero: "Offerta a piacere, basta che se la porti via". Pensai che davvero la macchina non valesse niente, che magari il motore non fosse il suo, che la carrozzeria fosse una ricostruzione di fantasia. Ma quando portai la macchina a casa e potei esaminarla con calma, mi resi conto che lamiera, motore, sospensioni, accessori, tutto era originale. Non solo: la vettura non era mai stata restaurata». Lasciamo ancora parlare il Chiesa che, essendo figlio di un carrozziere, esaminò la situazione con occhio competente e decise come procedere: «L'alluminio era completamente ondulato, perciò ▶

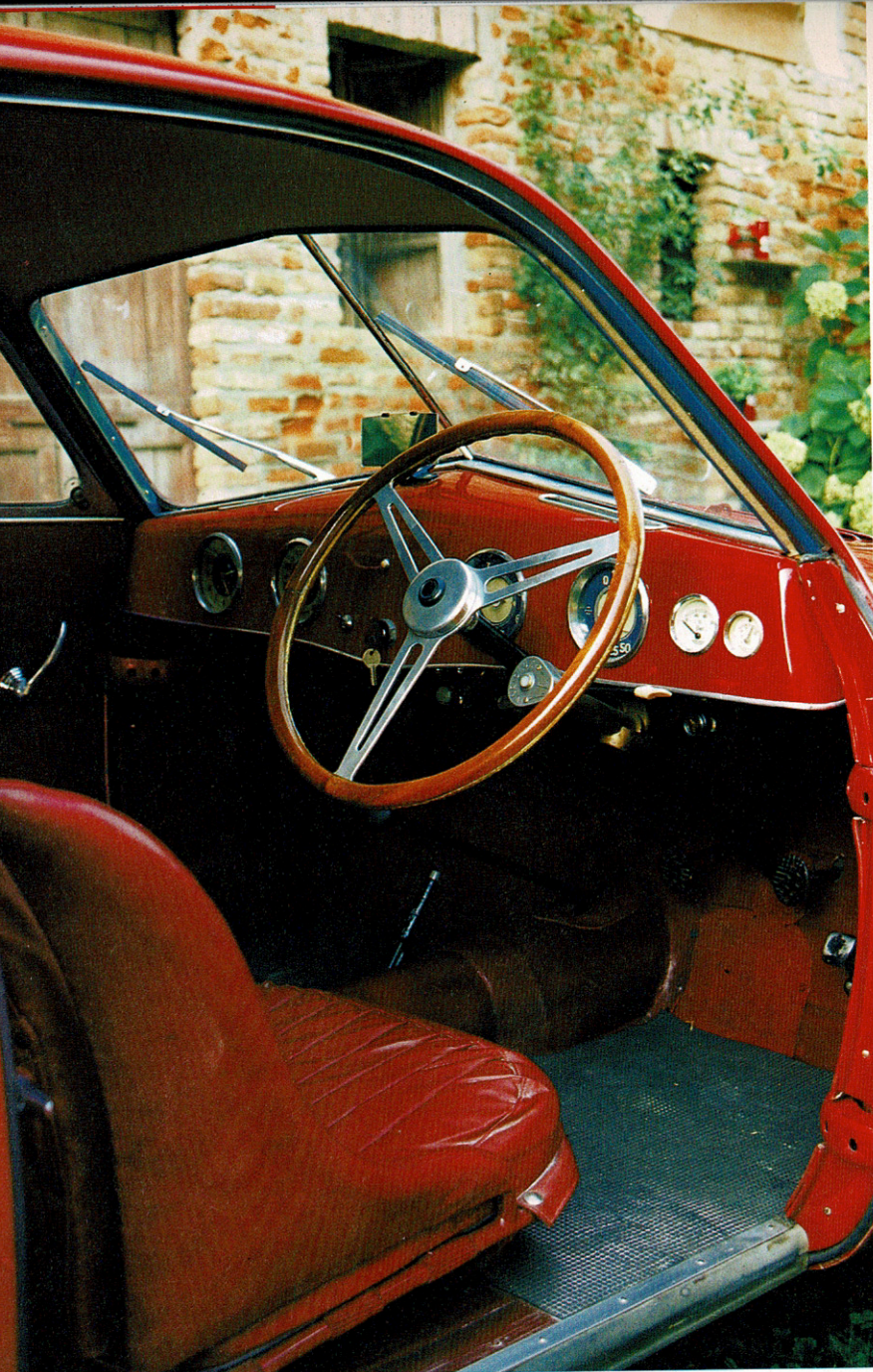
MARCHIO RARO

Lo stemma creato ad hoc per la berlinetta carrozzata da Zagato su autorizzazione della Fiat. Fra i trenta esemplari realizzati in due anni c'erano minime differenze estetiche e numerose varianti meccaniche a seconda dell'impiego sportivo o turistico.

CARO ALLUMINIO

Nel 1952 costava 870.000 lire, 200.000 in più della normale «500 C». Zagato giustificava l'alto prezzo con la difficoltà di reperire l'alluminio e di lavorarlo.





Fiat Zagato
«750 derivata MM» 1952

► chiesi a mio padre di ribatterlo a mano: un lavoro da certosino, che oggi sono in pochi a saper fare». Il telaio e tutta la parte interna della scocca presentano innumerevoli fori di alleggerimento. Sono forati come groviera perfino la pedaliera, le cerniere delle portiere, la leva del cambio e i telai dei sedili, che infatti reggono al massimo piloti di ottanta chili. «Una volta» racconta Chiesa «ho fatto fare un giro a un amico, un tipo robusto: ebbene, il telaio del sedile s'è piegato...». A forza di fori, si riusciva a stare nei 600 kg previsti per le vetture di questa categoria. Ma i bravi carrozzieri come Zagato sapevano scendere molto vicino ai 500 kg, come nel caso del nostro esemplare. La ricerca della leggerezza si vede anche negli accessori, come i vetri laterali e il lunotto, che sono in plexiglass e fissi. Gli unici sfoghi d'aria sono costituiti da piccoli deflettori e dai vetri posteriori a compasso, con la conseguenza che d'estate, sotto il sole, la temperatura nell'abitacolo sale a livelli paurosi. Gli interni sono spartani, pensati per un uso agonistico, in particolare i sedili, ben profilati e modellati per trattenere bene in curva.



Il volante Nardi è un po' troppo orizzontale e le sue grandi dimensioni contrastano con quelle modeste del parabrezza sdoppiato, che consente poca visibilità. Ovunque lamiera nuda, fili elettrici e viti a vista. Sul cruscotto, oltre al tachimetro, l'indicatore carburante, la temperatura acqua, il contagiri e l'orologio, caratterizzati dalla scritta «750 Zagato MM» al centro della grafica. «Il contagiri è utile davvero» spiega Chiesa «perché oltre i cento all'ora i rumori sono tanti e tali che sovrastano quello del motore e non riesci a capire il regime della vettura. Io, per sicurezza, non ho mai superato i cinquemila giri». Il motore deriva da quello della «Topolino 500 C», ma dell'originale Fiat rimane per la verità ben poco: i pistoni sono Borgo, le bronzine Gerli, il collettore Nardi, l'albero motore Violini, la pompa acqua Modauto, il carburatore è, su questa «750», un doppio corpo Weber, le valvole sono Isocok, la marmitta è Abarth, il blocco motore ha tre supporti invece dei due originali. Alla fine, però, questo «esserino» sfiora i 140 all'ora, con un'autonomia di quasi seicento chilometri come serviva per la Mille Miglia. I pneumatici 4.25-15 della «500 C» sono assolutamente inadeguati alle prestazioni. Lo stesso dicasi per l'assetto: a novanta all'ora lo sterzo diventa insensibile, a centoventi sembra di volare e l'istinto è di sollevare il piede dall'acceleratore. Le sospensioni a balestra sono infatti rudimentali, gli ammortizzatori non sono adeguati, lo sterzo è quello che è, ma una volta non si dava peso a questi «dettagli»: a tutto si rimediava col coraggio. ■

QUASI NUDA

Alla normale strumentazione era possibile aggiungere a richiesta il contagiri e l'orologio (a sinistra del volante). Nella foto a destra, il piccolo deflettore, unica possibilità d'ingresso dell'aria concessa all'equipaggio (per il ricambio si aprono anche i vetri dietro).

LA TECNICA

Motore

4 cilindri in linea - Tre supporti di banco - Cilindrata 730 cm³ - Alesaggio 54,5 mm - Corsa 78 mm - Potenza 30 CV a 5200 giri/min - Rapp. compr. 8:1 - Valvole parallele in testa - Albero a camme laterale - Basamento e cilindri in ghisa, testata in lega leggera - Alimentazione con due carburatori Solex 26 (l'esemplare del servizio monta un Weber doppio corpo).

Corpo vettura

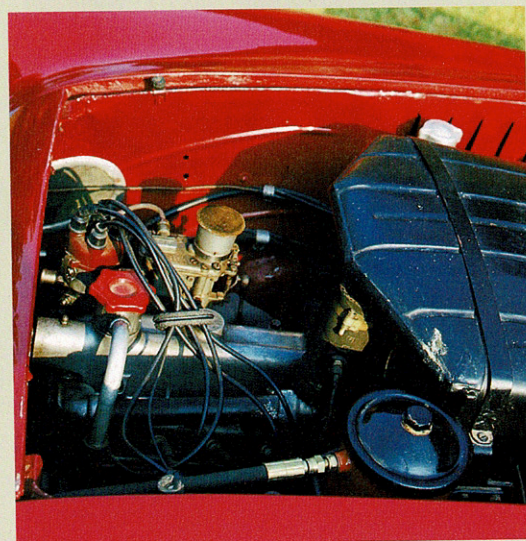
Berlinetta 2 posti, 2 porte - Carrozz. in alluminio su struttura in acciaio - Sosp. ant. a ruote indipendenti, balestra superiore - Sosp. post. a ponte rigido, balestre longitudinali - Barra stabilizzatrice - Freni a tamburo - Sterzo a vite e rullo - Frizione monodisco a secco - Cambio a quattro marce non sincronizzate.

Dimensioni e peso

Passo 2000 mm - Carreggiata ant. 1145 mm - Carreggiata post. 1083 mm - Peso a vuoto 550 kg.

Prestazioni

Velocità 140 km/h - Consumo medio 6 litri/100 km.



IN REGOLA

Al fanalino posteriore rosso sono stati aggiunti il ripetitore di direzione e il catarifrangente, come previsto dal Codice.

TUTTA BUCHI

All'epoca, un modo sbrigativo per alleggerire la vettura consisteva nell'asportare materiale ove possibile. Ne sono un esempio i pedali del freno e della frizione.

