

# QUALCOSA SI MUOVE

Aston Martin, Jaguar, Lister, Alvis, Shelby... "continuation cars", "sanction II" e "sanction lost" sono diffuse nel mondo anglosassone. E in Italia? FCA Heritage e Zagato hanno fatto la Tac all'Alfa TZ2

Testo di Gilberto Milano - foto di Alessandro Barteletti

R

estomod? Non sono nei nostri piani. Reintrodurre nel sistema qualcosa di alterato significa solo effettuare l'attualizzazione di un modello. Si tratta di nuovi prodotti, non di auto storiche". Roberto Giolito, responsabile di FCA Heritage e presidente del Riar, il Registro Italiano Alfa Romeo, ha le idee chiare in me-

rito ad alcune nuove tendenze del collezionismo: le rifiuta. Non vede problemi invece nel mettere a disposizione dei collezionisti e degli appassionati le parti di ricambio necessarie per ripristini eseguiti a regola d'arte. Nessun dubbio per Giolito nemmeno nel riconoscere il valore storico delle "sanction lost", modelli unici distrutti o scomparsi, ricostruiti interamente sulla base di vecchie foto e telai di vetture d'epoca, esattamente com'era avvenuto al

## Archivio digitale

Roberto Giolito (a sinistra) e Andrea Zagato a fianco della Giulia TZ2 del 1965 esposta al museo Alfa Romeo di Arese. La vettura sarà la prima di una lunga serie di modelli a essere sottoposta alla Tac (Tomografia Assiale Computerizzata) per ricavare in digitale le misure di ogni suo componente senza doverlo smontare o aprire. Questo consentirà di renderlo facilmente riproducibile e di formare un immenso archivio digitale di parti di ricambio.



### La GTO dell'Alfa

La Giulia TZ2 è considerata una delle più affascinanti e rare vetture sportive Alfa Romeo. Erede della TZ, è costruita sullo stesso telaio a traliccio in tubi di acciaio, ma è più bassa e aerodinamica, con carrozzeria in vetroresina, motore 1600 a doppia accensione, 170 CV per 250 km/h. La firma è di Ercole Spada. Solo 11 i telai prodotti, di cui 9 carrozzati dalla Zagato. Oggi ha un valore di circa due milioni di euro.

l'epoca per le versioni originali. "Tutto il resto sono repliche. E le repliche le fanno i falsari" aggiunge Andrea Zagato, nipote del fondatore della storica carrozzeria, interpellato da Ruoteclassiche insieme a Giolito sullo stesso tema. Zagato parla a ragion veduta: le "sanction II" (auto storiche ricostruite esattamente come un tempo, utilizzando numeri di telaio intermedi non assegnati all'epoca, a differenza delle "continuation",

con numeri, appunto, successivi) le ha "inventate" la sua Maison nel 1989 ricostruendo, su richiesta della Casa inglese, quattro Aston Martin DB4 GT Zagato. E in tempi recenti allestendo alcune "lost" come la Lancia Aprilia Barchetta Sport del 1937, primo progetto "sanction lost" realizzato da Zagato con il patrocinio di Lancia (partendo dal telaio di una normale Aprilia berlina) o come le nove Porsche 356 Carrera Speedster

Zagato (un unico esemplare costruito nel '57 e distrutto in gara), assemblate oggi utilizzando i telai di altrettante 356 A o B.

"La differenza con le repliche è concreta" spiega Zagato "I contenuti possono anche essere identici, ma le 'continuation cars' o le 'sanction II' e le 'lost' le possono realizzare solo coloro che possiedono la proprietà dei diritti intellettuali, dei marchi e dei diritti di forma, ovvero le Case che le hanno



prodotte originariamente". Operazione già realizzata dalla Jaguar con la E Type Lightweight, con l'XKSS e con la D Type; oppure dalla Lister con la Knobbly; dalla Alvis con addirittura cinque modelli, tutti rigorosamente "continuation series"; e ancora dalla Aston Martin con la DB4 GT; dalla Shelby con la Cobra 289; dalla Lola con la T70 MK3 B e altre ancora. Tutte iniziative che portano visibilità, immagine e prestigio alle Case che le hanno ricostruite e che contemporaneamente tendono a soddisfare i desideri dei loro facoltosi clienti.

"Continuation cars' e 'sanction II' sono un fenomeno prettamente britannico, dove le omologazioni sono più semplici" dice Giolito. "Fino a quando costruisci auto da corsa che usi in pista non ci sono problemi, ma tutto cambia con le versioni stradali: nel resto d'Europa queste vetture sono inutilizzabili, sono considerate macchine nuove, con le quali però non si può circolare". Non solo, in alcuni casi non sono nemmeno ammesse alle manifestazioni per auto storiche. Per esempio, sono bandite da tutte quelle organizzate da Lord March nella sua tenuta di Goodwood.

Giolito e Zagato non sono però solo due autorevoli opinionisti del mondo heritage interpellati casualmente da Ruoteclassiche: sono anche i protagonisti di una partnership che sta affrontando il tema della "ricostruzione" con un approccio didattico e culturale unico nel suo genere. Ovvero, quello di sfruttare le più moderne tecnologie di rilevazione digitale in possesso di FCA e Zagato per "matematizzare" (trasformare in formula matematica un oggetto tridimensionale) ogni singolo componente di un'auto, fino a coprire ognuna delle oltre 400 tra Alfa Romeo, Lancia, Fiat e Abarth storiche che compongono la collezione di FCA Heritage. "Un'operazione che attraverso il rilievo fotogrammetrico di ogni singolo componente di queste vetture (una sorta di Tac, vedi box a pag. 74) porti a creare un archivio digitale di informazioni come non abbiamo mai avuto fino a oggi" dice Giolito. "Quando sarà completo potremo mettere a disposizione di tutti la più profonda conoscenza su ognuno di questi mezzi ed effettuare la riproducibilità all'infinito di tutte le loro parti di ricambio in modo da soddisfare qualsiasi richiesta dei nostri collezionisti". Esperimento che

però potrebbe preludere in futuro anche alla produzione di "continuation cars", nonostante sia Giolito sia Zagato neghino questa intenzione. E una delle prime potrebbe essere magari l'Alfa Romeo Giulia TZ2 del 1964 da cui ha preso spunto il nostro servizio. La bella sportiva del Biscione, prodotta in soli 11 telai, è infatti la prima protagonista di questo ambizioso programma di rilevazione digitale. Va da sé che il passaggio dalla rilevazione tridimensionale di tutte le parti di un'auto, comprese quelle più impegnative (come un blocco motore o un telaio), alla riproposizione di un esemplare completo potrebbe essere tutto sommato breve. Per testare la qualità e l'affidabilità reale dei singoli componenti sarà comunque necessario "mettere insieme" almeno un esemplare completo di TZ2. E dato che nel 2019 cade il 100° anniversario della nascita della carrozzeria Zagato, mentre nel 2020 correranno i 110 anni dalla fondazione dell'Alfa Romeo, la riproposizione di un modello completo di Giulia TZ2 potrebbe essere un bel cameo da esibire con orgoglio durante le celebrazioni di questi due anniversari. Non resta che attendere. **R**

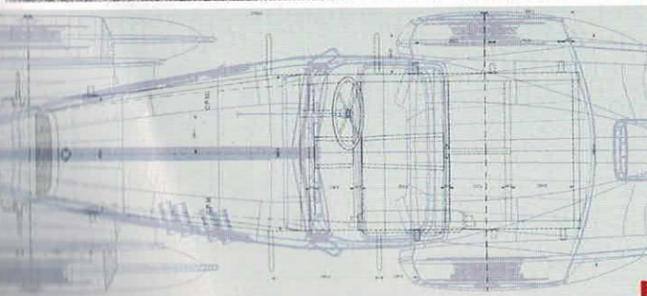
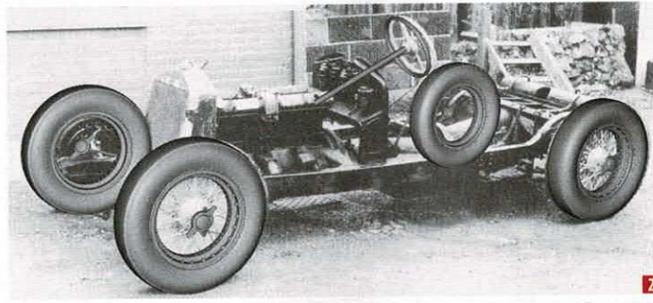
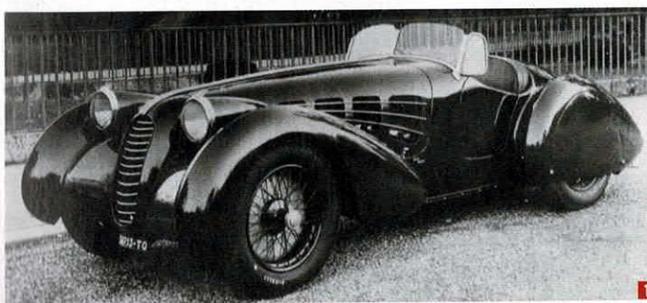
## NUOVE TECNOLOGIE

### COME SI PRODUCE UNA SANCTION LOST

In genere tutto parte da una foto in bianco e nero sbiadita (1): perché non riprodurre una vettura scomparsa che il mondo non conosce o non ha più visto? Il passaggio da quella immagine, o da quello che resta di una vettura scomparsa, alla sua ricostruzione completa non è mai stato così "semplice": basta disporre delle moderne tecnologie digitali, come

quelle, per esempio, in possesso della Zagato e del gruppo FCA e il risultato è sotto i vostri occhi. L'ultimo esempio realizzato da Zagato è questa Alfa Romeo 8C Aerodinamica del 1937, scarrozzata nel 1940 e data per dispersa, che il carrozziere milanese ha appena finito di riprodurre. Attraverso un processo "fotometrico", da quella famosa

foto si possono infatti ricavare tutte le informazioni utili a rilevare forme e misure. Quindi a ricavare gli ingombri, a verificarli magari sovrapponendoli a un'immagine del telaio (2); successivamente a riportarli su carta con tutte le misure del caso (3) e infine a procedere alla modellazione in 3D (4). Il passo successivo è quello della produzione.



### Reale e virtuale

Qui sopra, il processo di certificazione di conformità con la sovrapposizione tra il software di una Fiat 8V Zagato d'archivio e le forme digitali ricavate da un modello reale. In alto, Andrea Zagato e Roberto Giolito davanti all'Alfa 159 con cui Giolito vinse il Mondiale F.1 nel 1951.