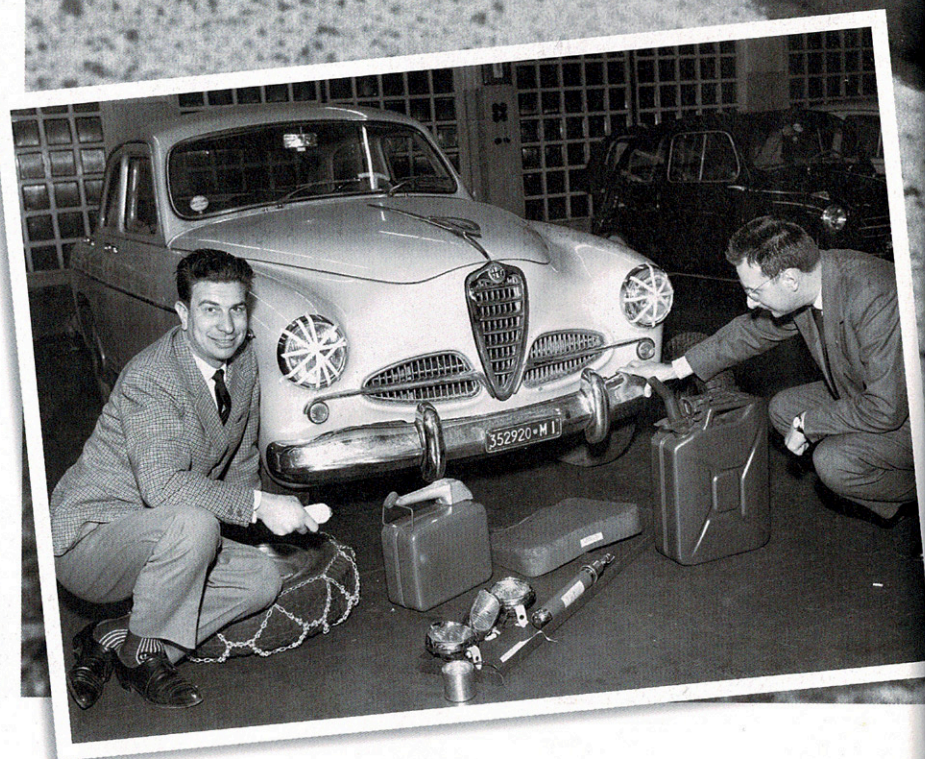


La Fiat "8V" Zagato di Dore e Carlo Leto di Priolo mostra le conseguenze di una uscita di strada alla Stella Alpina del 1953. In basso, a sinistra, Dore Leto di Priolo, scomparso nell'ottobre scorso.

La versione Zagato della Fiat "8V" fu "inventata" in pochissimi giorni, quindici. Ricorda Elio Zagato, giusto il tempo per spogliare e rivestire la berlinetta progettata da Dante Giacosa e disegnata da Fabio Luigi Rapi. Non fu tuttavia quest'ultimo, che pure era stato uno stretto collaboratore di Zagato, a determinarne quella linea modernissima e così diversa dal modello di serie. La nuova vettura nacque senza disegni preparatori, direttamente sul ceppo del battilastra, replicando, in scala maggiorata, l'esperienza maturata sulla precedente Fiat "1100 E". Tempi così ristretti per la trasformazione erano stati imposti a Zagato dal committente, Ovidio Capelli, pilota della Scuderia Ambrosiana, dopo la Mille Miglia del 1952. L'originaria "8V", allora al suo esordio sportivo, non aveva dato buoni risultati nella corsa bresciana. Troppo pesante. A Zagato venne chiesto di alleggerirla per metterla in condizione di correre con maggior successo la gara successiva, il Giro della Toscana. Due settimane dopo Capelli corse e si classificò terzo. Poi, nel prosieguo della stagione, ottenne altri buoni risultati e due vittorie, alla 12 Ore di Pescara e alla Stella Alpina. Alla fine fu campione italiano della classe 2000. Con lui era nata una stella. Ma a renderla ancora più brillante furono i fratelli Leto di Priolo, Dore, Carlo e Massimo che, acquistata la vettura, accumularono per molti anni continui successi. L'immagine che vediamo qui accanto, scattata alla Stella Alpina del 1953, non documenta tuttavia alcuna vittoria. Anzi. Dore e il fratello Carlo giunsero quell'anno addirittura ultimi, dopo aver danneggiato l'auto in un tornante del percorso. Ma non è il primato sportivo della vettura che qui volevamo ricordare, bensì Dore Leto di Priolo, recentemente scomparso. Figura meritoria nella storia del collezionismo italiano (già nell'anteguerra fu tra i primissimi a promuovere l'amore per le automobili del passato), dobbiamo a lui anche la nascita di un "mito" automobilistico del collezionismo di oggi. Nell'assecondare la sua passione per le corse favorì infatti lo sviluppo della "Giulietta SVZ". Fu lui a sollecitare ancora una volta Zagato affinché trasformasse la sua "Sprint" in un bolide invincibile. Fu lui l'innesco. E quando la bomba esplose, nel 1956, rinacque il vecchio e glorioso binomio Alfa-Zagato, con tutto quello che ne seguì. Come dimenticarlo?



## Un mito costruito in quindici giorni

