

IL SOGNO NEL CASSETTO



Lancia Fulvia Sport Zagato e derivate

Lo stile del carrozziere milanese aggiunse ulteriore personalità a una meccanica particolare

NEL 1965 LA LANCIA DIEDE a Zagato l'incarico di realizzare la versione 'Sport' della Fulvia, dotata di carrozzeria aerodinamica e leggera e con motore V4, proseguendo una tradizione consolidata già con Appia, Flavia e Flaminia. Il corpo vettura, disegnato da Ercole Spada, era caratterizzato da una linea estremamente filante; la meccanica è la stessa della coupé, rispetto alla quale però raggiungeva maggiori velocità di punta grazie alle migliori doti aerodinamiche. Nonostante ciò non fu mai impiegata nei rally, a causa della maggior delicatezza della monoscocca su cui poggiava la carrozzeria in alluminio e dalle caratteristiche generali più adatte all'impiego in pista che sugli sterrati. Più che in base all'evoluzione tecnica (che seguì passo passo quella delle coupé), si possono distinguere le varie serie della Sport in base al materiale impiegato per la carrozzeria. Si adottò una carrozzeria integralmente in peralluman solo tra il

1965 e il 1967. Nel periodo 1968-70 divenne in acciaio, con cofani e sportelli in peralluman. Dal 1970, sino a fine produzione, si passò alla carrozzeria totalmente in acciaio. Di grande interesse collezionistico è la serie definita 'Competizione': 27 esemplari totalmente in peralluman ordinati da Cesare Fiorio nel 1968, quando il montaggio delle carrozzerie in lega era già in disuso. Si tratta di vetture iper-alleggerite non solo grazie alle finiture spartane e alla vetratura in plexiglas, ma anche grazie alla maniacale foratura di molti lamierati. Specifici anche due telai denominati 'Daytona', realizzati per l'omonima gara e altri due per realizzare altrettanti prototipi con carrozzeria spider, versione mai entrata in produzione. Prodotta in un complessivo di poco più di 7000 esemplari, oggi si stima che non ne siano sopravvissuti più di duemila. Il loro valore varia tra i diecimila e i ventimila euro. **Pierluigi Gallo**

I suoi numeri

1965 Inizia la produzione della 1.2 prima serie (80 CV - 169 km/h) 818.132/133: 202 gli esemplari prodotti fino al 1967, tutti con pannelli esterni in peralluman.
1967 Debutta la 1.3 prima serie (87 CV - 176 km/h) 818.332/333: 1602 le unità prodotte fino al 1969 (dal numero di telaio 1912: carrozzeria in acciaio con cofani e sportelli in peralluman).
1968 Tocca alla 1.3 S prima serie (90 CV - 180 km/h) 818.362/363: 1898 gli esemplari prodotti fino al 1970 (carrozzeria in acciaio con cofani e sportelli in peralluman).
1970 Arriva la 1.3 S seconda serie (90 CV - 180 km/h) 818.650/651: 2600 le unità prodotte fino al 1972 con carrozzeria in acciaio.
1971 La più potente è la 1.6 (114 CV - 190 km/h) 818.750/751: è stata prodotta in 800 esemplari fino al 1972 e con carrozzeria in acciaio.

PUNTO DI VISTA

Inglesine

Max Bontempi
I consigli di un esperto per comperare un'auto 'british'



CHE SIA UNA Mini Cooper, con cui affrontare l'inverno su innevate strade di montagna, ovvero una Sptifire su cui trascorrere i primi tiepidi week end di primavera col vento tra i capelli, una 'inglesina' oggi è un acquisto pressoché irrinunciabile. Spesso accusate di scarsa affidabilità o denigrate per il loro blando valore collezionistico, le piccole Austin, Morris, MG e Triumph degli anni Sessanta sono in realtà uno sfizio intelligente al prezzo di una moderna utilitaria; costruite in decine di migliaia di esemplari ed in svariate serie per quasi un ventennio, godono infatti di tutti i vantaggiosi standard tipici dell'industria automobilistica britannica di quel periodo. La grande disponibilità anche odierna di ricambi originali, nonché l'intercambiabilità di componenti elettrici e meccanici e la facile manutenzione ordinaria, hanno fatto riscoprire le 'inglesine' a molti giovani appassionati che si avvicinano ben volentieri a questo mondo, nel quale si fondono robustezza produttiva e gradevolezza del design, quasi sempre 'contaminato' dallo stile italiano. Tra le più belle, da acquistare subito a cuor sereno un'Austin Healey Sprite Frog Eye o una Triumph GT6 prima serie ad un prezzo compreso tra 15 ed i 20.000 euro; tra le meno costose, invece, le MG Midget 1500 prodotte dopo il 1973 e le paciose (e molto meno divertenti) Minor 1000 (da non confondere con le Mini!) costruite fino al 1971 in più di 300.000 unità.

Max Bontempi è nato a Brescia 51 anni fa. Esperto di automobili d'epoca prodotte dagli Anni 20 agli Anni 50, fondatore e general manager di Motoristica, da un decennio alterna l'attività commerciale a quella di 'advisor' di importanti collezionisti europei.

Con De Tomaso la Mini divenne molto più 'cattiva'



Nel 1977 la leggendaria Mini Cooper trova un'erede, la Mini De Tomaso, versione sportiva della Mini 'squadrata'. Disegnata da Bertone per l'Innocenti, ormai di proprietà di De Tomaso, ha un'estetica accattivante grazie alla mano di Marcello Gandini. Le prestazioni sono elevate, col motore Leyland 1300 da 71 cavalli (aggiornamento di quello delle Mini Cooper) e proverbiale è la tenuta di strada: insomma, un'auto piccola ma pepata, che fa perdonare i classici difetti come la poca abitabilità, l'elevata rumorosità e lo scarso confort dovuto alle sospensioni rigide. Dal 1979 la De Tomaso c'è anche

in versione 'Special', meglio rifinita, e nel 1980 arrivano (a richiesta) gli alzacristalli elettrici (prima utilitaria al mondo a montarli). Insieme alla A112 Abarth, la De Tomaso è il sogno di tanti ragazzi. Nel 1983 all'Innocenti al posto dei motori Leyland inglesi arrivano i tre cilindri giapponesi Daihatsu e la nuova versione Turbo De Tomaso. Il motore turbo di soli 993 cm³, da 72 cavalli, la spinge a 165 km/h e in 10 secondi da 0 a 100 km/h. Nel 1990 la Turbo De Tomaso esce di produzione quando l'Innocenti passa alla Fiat. Oggi molto rara, costava più di 10 milioni di lire nel 1983. Valgono 3000-3500 euro. **P.G.**