

AUTOIN[®]

FEB/MAR 1991 N. 20
L. 8000

VOGUE

BMW 850i LE «SPECIALI» DA 400 CV
LA NUOVA PORSCHE: 964 LIGHTWEIGHT
FERRARI 250 GT ZAGATO
LE FORD GT40
L'AUBURN DI HOLLYWOOD
VILLORESI E L'ASTURA MILLE MIGLIA
ISOTTA FRASCHINI 8AS





Le 250 GT di Zagato

LE FERRARI DEL SIGNOR «Z»

*La celebre Carrozzeria Zagato, tra il 1956 e il 1959,
allestì nove Ferrari di cui cinque 250 GT.
Furono i clienti-piloti a volere quell'esperimento.*

*La sfida di Camillo Luglio
alle Ferrari ufficiali. Due versioni:
quella lusso
con interni di pelle e quella
«nuda» per le gare.*

*di Christian Descombes
Foto di Peter Vann*





Negli anni Cinquanta e Sessanta la celebre «Z» ha firmato alcune tra le più originali gran turismo. In fondo, ciò che distingue la carrozzeria Zagato era proprio questo: l'originalità. Non la bellezza, non la novità del segno stilistico, ma piuttosto la funzionalità, magari ottenuta con soluzioni strane e ardite. Il prodotto finale era sempre qualcosa che si distinguva, sempre con qualche vantaggio di tipo sportivo rispetto alla base di partenza. Così Ugo Zagato e i suoi figli avevano dato la loro interpretazione della Lancia Flaminia Sport 3C, dell'Alfa Romeo TZ, della Lancia Flavia Sport, delle Aston Martin e di molte altre «speciali». Nel 1986, dopo un periodo in cui l'azienda si era dedicata a sperimentare auto elettriche e anche a costruire modelli blindati, al Salone di Ginevra si è rivista un'altra «Z» classica, collegabile alla tradizione, la Aston Martin Vantage Zagato. Poi è venuta l'Alfa Romeo «ES 30», sportiva a tiratura limitata già scomparsa nei garage dei collezionisti.

La storia della Zagato è insomma legata a quelle macchine particolari in cui la personalità della carrozzeria aveva un peso decisivo. L'incontro con la Ferrari fu breve e un po' casuale ma da quei due caratteri forti nacquero nove modelli pieni di fascino, carrozzati tra il 1956 e il 1959 (dei quali cinque 250 GT).

Ferrari, al principio, si era servito di numerosi carrozzieri, come Ghia, Pinin Farina, Scaglietti, la Touring e il famoso tandem Vignale-Michelotti, ma mai di Zagato. Le nove Ferrari da lui carrozzate sono infatti nate dall'iniziativa di alcuni clienti in cerca di originalità, di aerodinamicità e di strutture con qualche chilo in meno. Erano tutti amici di Elio Zagato, figlio maggiore di Ugo Zagato che, con la benedizione di papà, si era scoperto la passione per la guida sportiva. Poiché sembrava avere della stoffa, quand'ebbe in tasca la laurea in economia e commercio il padre gli carrozzò una Fiat per le competizioni. Fu così che, verso la fine degli anni Quaranta, la Carrozzeria Zagato si riavvicinò all'ambiente sportivo. Nel

1952 Elio Zagato fondò la Scuderia Sant'Ambröeus con alcuni amici i quali, per la prima volta, gli chiesero di carrozzare in maniera speciale le loro cinque Ferrari 250 GT. Come piloti avevano acquistato a Maranello il telaio-motore, avvertendo che per la carrozzeria si sarebbero rivolti a Zagato. Enzo Ferrari non aveva sollevato obiezioni. Infatti sebbene non avesse relazioni d'affari conservava per Ugo Zagato una stima particolare. Si erano conosciuti e apprezzati ai tempi in cui Zagato aveva carrozzato le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari. Fu dunque Vladimiro Galluzzi, un pilastro della Scuderia Sant'Ambröeus, ad affidare a Zagato la sua prima 250 GT, nel 1956. Aveva alle spalle qualche successo con un'Alfa Romeo 1900 SS Zagato, ma ora sperava di fare un salto di qualità facendo carrozzare una Ferrari 250 GT speciale. Da quel prototipo, siglato con la «Z» di famiglia nacque lo stile riconosci-

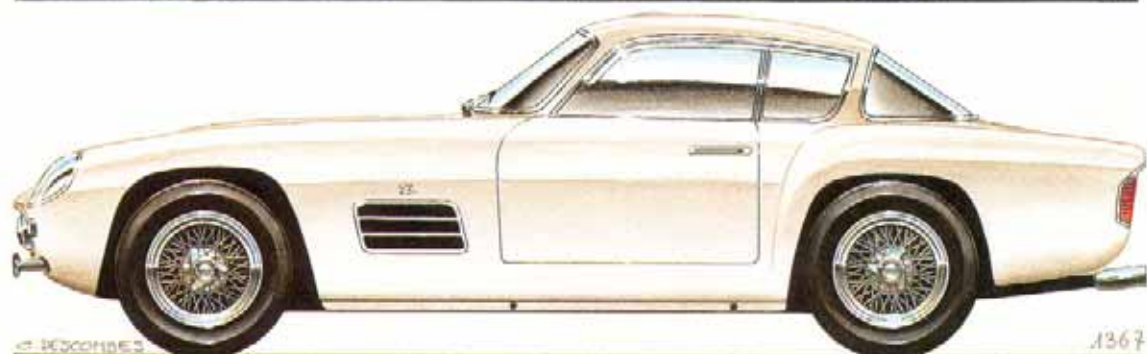
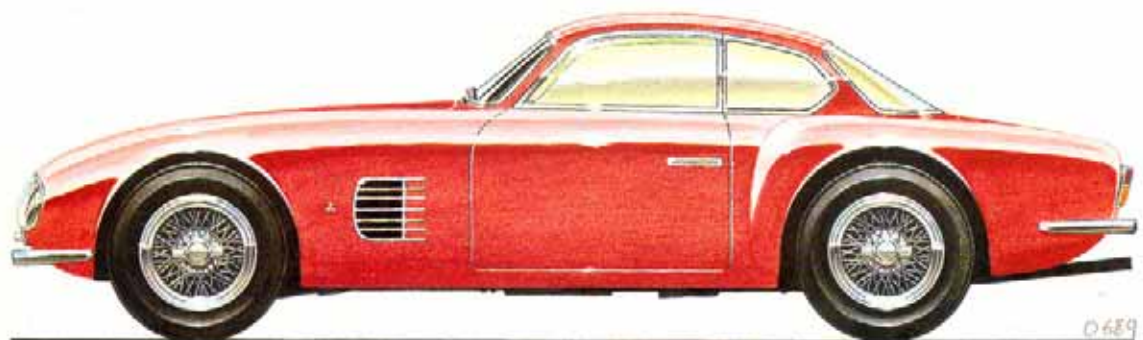
La Ferrari 250 GT Zagato fotografata ha il numero di telaio 0665.



Hidetao Yoshida

Ferrari 250 GT Zagato 1957
Disegno di Hideki Yoshida per AUTOIN VOGUE 1991

FERRARI 250 GT ZAGATO



I disegni delle cinque Ferrari 250 GT costruite da Zagato. Piccole differenze stilistiche ne fanno pezzi unici.

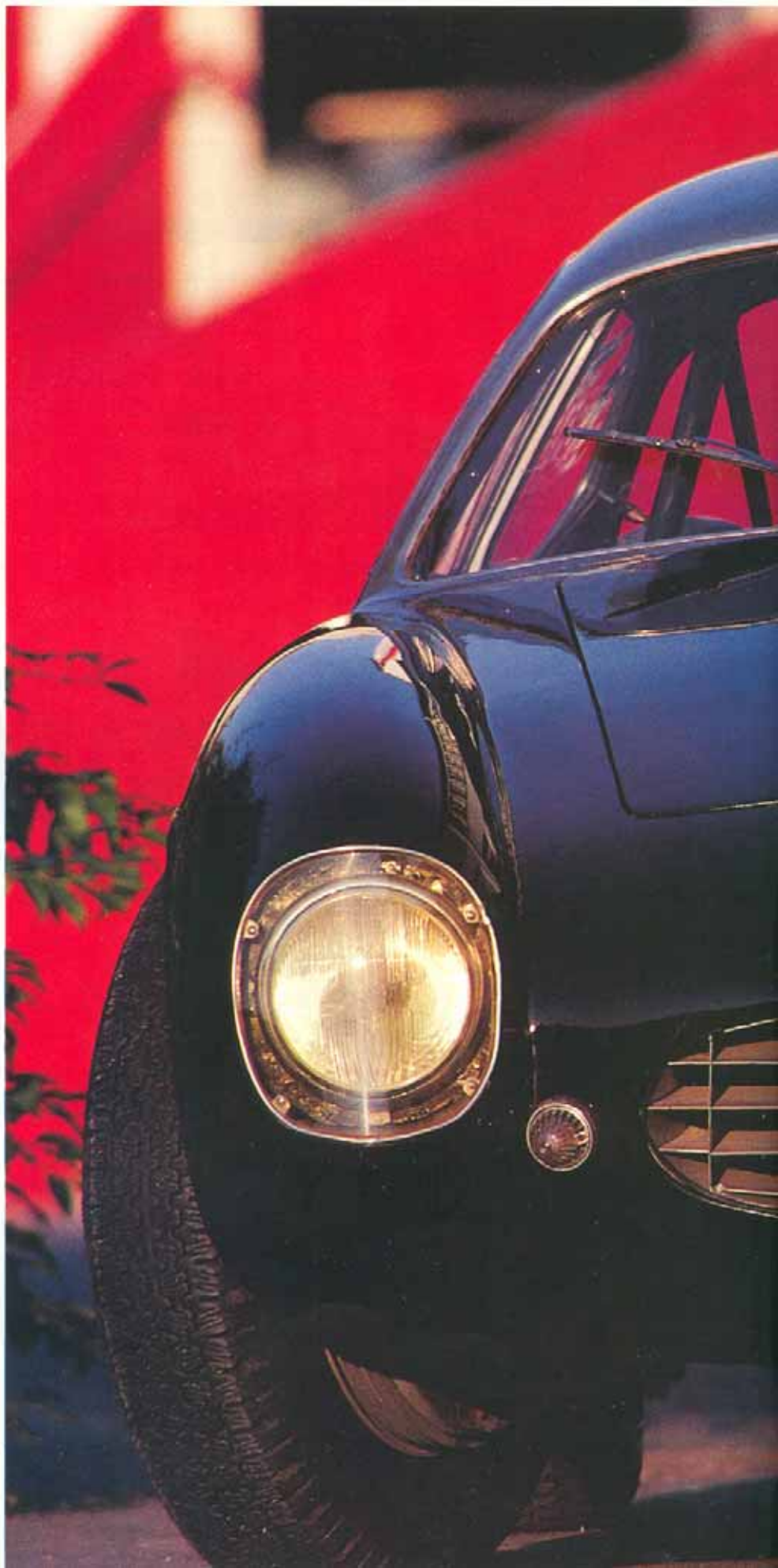
bile anche sulle altre quattro Ferrari commissionate. I tre volumi con il bagagliaio a sbalzo le conferivano una linea più raffinata e meno sportiva di quella dei coach fastback compatti, a due volumi, realizzati da Zagato per l'Alfa Romeo 1900, la Fiat 8V, la Bristol e la Maserati, agli inizi degli anni Cinquanta. In effetti riprendeva, in versione più slanciata, le linee di una Lancia Appia soprannominata «il cammello» per le due gobbe sul tetto, tipiche di numerose creazioni del carrozziere milanese. Di quest'Appia, la 250 GT di Galluzzi (0515 GT) e quella seguente riprendevano anche il montante della terza luce laterale a forma di «Z», una curiosa soluzione stilistica.

Queste due vetture vennero carrozzate contemporaneamente nella primavera del 1956, ma la seconda (0537 GT) venne terminata una settimana prima di quella di Galluzzi. Il suo proprietario, Camillo Luglio, uomo d'affari genovese e buon pilota dilettante, era evidentemente più impaziente oppure più influente di Galluzzi. A parte il motivo laterale e una diversa presa d'aria sul cofano, le due vetture differivano solo per l'interno. Mentre Galluzzi, raffinato esteta, aveva chiesto la selleria di pelle e finiture particolarmente curate, Luglio, sportivo intransigente, aveva preferito l'impiego di materiali che riducessero al minimo il peso della vettura e l'eliminazione di tutto il superfluo, compresa la slitta di regolazione dei sedili, che vennero fissati direttamente sul pianale.

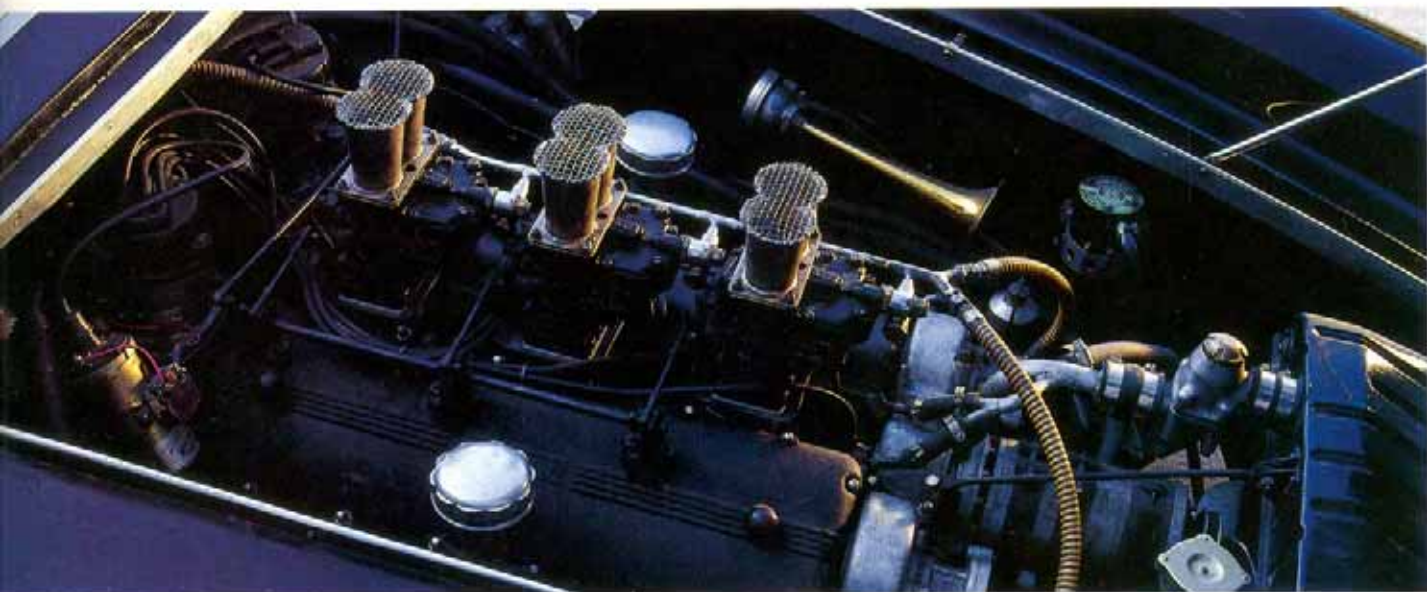
Galluzzi portò la sua vettura al secondo posto della categoria della Coppa delle Dolomiti del 1956. Poi, in mano al pilota Luigi Taramazzo, si classificò terza nella Coppa Intereuropa a Monza nel 1957, senza parlare dei numerosi successi ottenuti in gare minori e nelle corse in salita. In seguito ebbe vari altri proprietari, prima di emigrare negli Stati Uniti. Ritornata in Europa, fa ora parte di una collezione svizzera.

Il frontale dalle forme molto arrotondate denota la ricerca di un aerodinamica più efficace.

Questo esemplare fu costruito per il pilota Camillo Luglio tra il gennaio e il marzo del 1957. L'auto è stata venduta all'asta parigina Poulain-Le Fur, del dicembre scorso, per un miliardo e seicento milioni.







IL REGALO DI FERRARI

La macchina di Camillo Luglio (0537 GT), carrozzata in tutta fretta e ancora fresca di vernice, partecipò alla sua prima corsa, la Vermicino-Rocca di Papa, nel giugno 1956, e finì seconda in classifica generale. Bisogna sottolineare che Ferrari aveva trattato con particolare riguardo questo brillante pilota, fornendogli un motore assai vicino a quelli montati sulle vetture ufficiali della fabbrica. Luglio dominò anche la categoria GT nella Coppa delle Dolomiti, battendo le Mercedes 300 SL, e si aggiudicò in seguito la vittoria nella categoria GT oltre 2 litri al Giro di Calabria. Alla fine della stagione 1956 divenne campione italiano. La vettura partì poi alla volta degli Stati Uniti, dove se ne perse ogni traccia.

La terza 250 GT Zagato (0665 GT) venne anch'essa allestita per Camillo Luglio. Soddisfatto della precedente, Luglio voleva un modello ancora più competitivo per sfidare le migliori Ferrari. In occasione dei suoi viaggi a Milano per motivi di lavoro, tra il gennaio e il marzo 1957, andava sempre alla Carrozzeria Zagato per discutere modifiche alla linea, all'aerodinamica, per scegliere materiali più leggeri. Le trasformazioni più sensibili riguardavano la parte anteriore. Il cofano più spiovente terminava con una calandra piccola e bassa, inquadrata da fari carenati con globi di plexiglas, secondo lo stile delle Lancia Appia Zagato.

Enzo Ferrari decise però di consegnare un motore eccezionale, che la rendeva molto più brillante. Luglio la inaugurò al Giro di Sicilia, dove finì

quinto. Tre settimane dopo, alla Mille Miglia, si piazzò al sesto posto in classifica generale, secondo della categoria GT dietro la Ferrari ufficiale guidata da Olivier Gendebien. Seguirono numerosi altri successi, tra i quali un primo posto (categoria GT) nella corsa in salita del Monte Ventoux un quinto posto nella 12 Ore di Reims, un'ambita vittoria nella Coppa Intereuropa e un primo posto nella corsa in salita di Pontedecimo.

Luglio divenne per la seconda volta campione italiano.

Alla fine della stagione 1957 la vettura di Luglio venne venduta a una vecchia conoscenza, Vladimiro Galluzzi, il proprietario della prima 250 GT Zagato. Dopo averla fatta riverniciare secondo i suoi gusti, «Miro» la impiegò in alcune corse, tra le quali la Mille Miglia 1958, nuova versione della grande corsa, ormai ridotta a rally, dove finì secondo nella sua classe. Alla fine della stagione venne rivenduta a un americano, per ritornare in Europa qualche anno dopo, entrando a far parte della collezione Rosso Bianco.

La quarta 250 GT (0689 GT) era identica alla precedente nella linea, ad eccezione del tetto che abbandonava la tipica doppia gobba. La calandra era appena più larga e le prese d'aria laterali avevano un disegno differente dalle tre precedenti. L'aveva ordinata un giovane avvocato fiorentino Vittorio De Micheli, che intendeva servirsene come automobile da svago e, di quando in quando, per qualche gara.

La vettura corse fino agli inizi degli anni Sessanta, dopo di che venne tra-

sferita negli Stati Uniti. Ripassò l'anno dopo attraverso l'Europa, diretta in Giappone.

L'ultima 250 GT carrozzata da Zagato (1367 GT) era assai diversa dalle altre quattro. Responsabile della sua nascita fu ancora una volta Vladimiro Galluzzi. Nonostante il bocchettone del serbatoio di tipo sportivo, la vettura non partecipò mai a gare. Il suo stile imborghesito, più pesante di quello delle precedenti versioni, denunciava chiaramente le intenzioni più turistiche che sportive di Galluzzi, che del resto l'adoperò poco e che nel giro di poche settimane la rivendette a Camillo Luglio. L'ambiente della Sant'Ambròeus era decisamente piccolo! Luglio però non la ritirò mai, avendola nel frattempo piazzata a un altro compratore. Attualmente la vettura è in Italia, dopo un soggiorno di una decina di anni negli Stati Uniti.

Così finì il flirt tra Ferrari e Zagato. Non dedicheremo che un accenno alle due vetture di linee cubiste ordinate da Chinetti nel 1971 e nel 1974. Quelle erano «Ferrari-Zagato» dalla personalità troppo incerta. ■

Il motore della Ferrari-Zagato 250 GT era di tipo potenziato. Enzo Ferrari, personalmente, aveva deciso di favorire il cliente privato Camillo Luglio che, grazie anche a questo vantaggio, riuscì a conquistare il titolo di campione italiano e a piazzarsi al secondo posto della categoria GT nella Mille Miglia del '57, alle spalle della Ferrari ufficiale di Olivier Gendebien.

