

CLASSIC DRIVER

Lancia Zagato Sport Prototipo - hart aber fair im Stil der 1960er

Lead

Makellose Concours-Schönheiten sind fraglos betörend. Doch ein Klassiker, der mit Würde seine Falten und Gebrauchsspuren zeigt, hat auch seine Reize. Auf kaum ein anderes Auto trifft diese Charakterisierung mehr zu, als auf diesen Lancia Sport Prototipo Zagato, Baujahr 1964.

Dieses Biest von Auto ist ein Lancia Sport Prototipo Zagato. Gebaut 1964 in der Lancia-Rennsportabteilung für Marco Crosina und Fernando Frescobaldi, die damit die Targa Florio bestreiten wollten. Chassis 8155381001 sieht aus, wie ein Prototyp aussehen sollte: Streng funktional, etwas zusammengeschustert und vor allem innen spartanisch – was aber gerade seinen herben Charme ausmacht.



Noch heute trägt der Lancia die Startnummer 184 der Targa von 1964 – die er wegen eines Unfalls jedoch nicht beendete. Danach war dem wilden Zagato nur noch eine kurze Karriere vergönnt; Lancia entschied sich aus Kostengründen, mit dem seriennahen Flavia Zagato in der Tourenwagen-Klasse anzutreten. „Man hatte wohl nur Geld für einige wenige Rennen“, sagt [Classic Driver-Händler Jan B. Lühn](#), der das extrem rare Modell nun zum Verkauf ausschreibt. „Dank des verkürzten Radstands und einer direkteren Lenkung macht er viel Spaß“, so Lühn. „Der Lancia ist auch längst nicht so schwer, wie er aussieht. Der kleine Vierzylinder hat einen herrlichen Sound und selbst ich passe spielend hinein, was nicht auf alle Italiener der 1960er zutrifft.“



Seit der Fulvia von 1963 galt Lancia als Technikpionier. Auch der Zagato Prototyp gab sich mit hydraulischen Scheibenbremsen rundum, ungleich langen vorderen Dreieckslenkern und einer aerodynamischen Karosserie aus der Feder von Startdesigner [Ercole Spada](#) sehr fortschrittlich.



Features wie das „Prova“-Nummernschild, die dünne Lackierung mit Orangerhaut-Effekt, der frei im Wind stehende Visco-Lüfter oder per Hand beschriftete Schalter am kargen Armaturenbrett stempeln ihn zugleich zum Unikat. Ebenso wie die beiden periskopartig auf der Haube sitzenden Schnorchel für die vier Ansaugtrompeten der Vergaser. Der 150 PS starke Wagen ist dank Alu-Karosserie und demontierter Stoßstangen 220 Kilo leichter als sein Genspender, der Serien-Flavia Zagato. Der entrümpelte Innenraum trug ebenfalls zur Diät bei.



Nach Außerdienststellung verblieb der Prototyp fast drei Jahre in einer Ecke der Lancia-Rennabteilung, ehe ihn Lancia-Werksfahrer Claudio Maglioli (der Bruder von Umberto) 1967 entdeckte und Rennleiter Sandro Fiorio zum Verkauf überredete. 20 Jahre lang hegte und pflegte Maglioli das gute Stück, ehe er es 1991 verkaufte.



Chassis 8155381001 ist das einzig noch existierende Exemplar aus einer Handvoll auf Kiel gelegter Renn-Zagato Sport. „Das Auto ist sehr originalgetreu“, sagt [Lühn](#). „Es hat an diversen Concours teilgenommen und holte beim Salon Privé eine „Best in Class“-Auszeichnung. Mit FIVA-Papieren ist es auch bei historischen Rennen startberechtigt.“ Auch wenn das Design – wie bei den meisten Zagatos aus jener Zeit – polarisiert, sind das doch drei sehr starke Argumente, die jeden echten Lancia-Sammler überzeugen sollten.

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2016

Galerie

