

SCULTURE IN MOVIMENTO

UNA storia della carrozzeria

Appunti dalle lezioni del docente

Dott. Ing. Franco Casella



Dispensa n°: 7

KAMM E FASTBACK

Indice:

La <i>coda tronca</i> delle automobili	pag. 3
L'indimenticabile Giulia	pag. 5
Mamma li turchi! ... anzi, li giapponesi!	pag. 9
Forme nuove per le auto medie della vecchia Europa	pag. 13
L'inossidabile Golf	pag. 20
La meteora Badewanne	pag. 24
Le utilitarie più belle sono le <i>speciali</i>	pag. 26
Sportive: gli americani ci riprovano	pag. 29
Auto sportiva o lussuosa berlina da rappresentanza?	pag. 33
L'utilitaria a trazione anteriore, finalmente	pag. 36
Panda: la superutilitaria intelligente	pag. 40

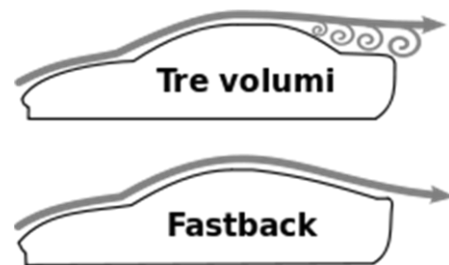
KAMM E FASTBACK

Nuovi concetti in fatto di aerodinamica si stavano facendo conoscere fra gli anni sessanta ed il decennio successivo del secolo scorso e trovavano facilmente applicazione sulle automobili.

La prima di queste innovazioni aerodinamiche a consolidarsi sulle carrozzerie delle autovetture fu la cosiddetta: *coda tronca o fastback*, come la definirono gli anglosassoni, o anche *coda di Kamm*, dal nome del ricercatore che la studiò e la rese una soluzione intelligente.

Wunibald Kamm era uno studioso tedesco; negli anni trenta, nell'Istituto di Ricerca sull'Aerodinamica di Stoccarda, Kamm approfondì gli effetti della resistenza aerodinamica sui corpi solidi in movimento nell'aria.

Appurato che fosse comunque la forma a goccia quella con il coefficiente di penetrazione nei fluidi più favorevole in assoluto, Kamm verificò e dimostrò che troncando di netto la forma affusolata della goccia poco dopo la sua sezione di massima estensione, per un solido come un'automobile si sarebbe ottenuto un compromesso intelligente fra resistenza aerodinamica e capienza della carrozzeria.



La *coda tronca* delle automobili

A pensarci bene, non era una scoperta del tutto nuova; si era già stupito di questo fatto l'ingegner Dante Giacosa, quando si era accorto che il furgoncino derivato dalla 500 del '36, con la sua carrozzeria alta e *cubiforme* correva più veloce della corrispondente berlina, la popolare Topolino dalla coda affusolata; proprio in forza di quell'esperienza, assieme all'amico Savonuzzi, aveva concepito la strana sagoma a fiancata continua e coda alta della Fiat 1100 Mille Miglia del 1938.

Così, in conseguenza delle sperimentazioni e delle esperienze di Wunibald Kamm, negli anni sessanta apparvero le prime vetture caratterizzate dalla coda alta e tronca; fra i primi carrozzieri ad utilizzare questo nuovo concetto aerodinamico ci fu Elio Zagato, che l'applicò su una vettura del 1961, basata su un'affidabilissima meccanica Alfa Romeo.

La sportiva dei fratelli Zagato si chiamava Giulietta Sprint Zagato, appunto, ed aveva linee tese come nella tradizione della casa; però, quella bella automobile esibiva una coda alta e troncata di



Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato con coda Fastback - 1961

netto, secondo i postulati descritti dal professor Kamm.

A dire la verità, non fu soltanto Zagato ad adottare la coda tronca; a tutto vantaggio dello spazio disponibile in bagagliaio, questa soluzione aerodinamica venne applicata anche su di un'altra Alfa Romeo di una decina d'anni più giovane: l'Alfasud del 1971, la prima vettura costruita nello stabilimento campano di Pomigliano d'Arco.



Alfa Romeo Alfasud, dalla evidente coda di Kamm - 1971

L'Alfasud era veramente una berlina con coda di Kamm; infatti, si trattava di una due volumi di media cilindrata, con una coda particolarmente alta che costituiva la continuazione naturale del tetto della vettura; la parte posteriore dell'automobile era interrotta all'improvviso con una superficie piana e quasi verticale che andava a chiudere la carrozzeria.

Risultato: oltre ad un'aerodinamica più efficiente, l'Alfasud vantava un bagagliaio fuori dal comune, su di un'automobile di meno di quattro metri di lunghezza!

La stessa configurazione era stata adottata anche sulla quasi contemporanea Citroen GS, anch'essa dotata di una inconfondibile coda di Kamm.

E fu così che dall'inizio di quell'ottavo decennio del secolo scorso, la soluzione fastback divenne uno stilema molto comune in Europa ed in America su automobili che volevano beneficiare di grande spazio nel bagagliaio, senza diventare delle vere e proprie station wagon.



vista laterale della Citroen GS, due volumi con coda Fastback - 1971

Nel frattempo, però, un esempio molto riuscito di coda tronca ci venne proprio dalla nostra industria nazionale.

L'indimenticabile Giulia

Infatti, anche la nuova berlina presentata dall'Alfa Romeo in quegli anni sessanta, nel 1962 per la precisione, aveva una bella coda tronca, anche se riproposta più come suggestione stilistica che come effettiva miglioria aerodinamica.

Però, coda tronca o meno, quella nuova macchina dell'azienda del Portello era proprio entusiasmante e si chiamava: Giulia.



vista laterale dell'Alfa Romeo Giulia TI, dalla linea filante e dalla caratteristica coda tronca - 1962

Quando gli italiani se la ritrovarono davanti nei saloni della casa del Biscione e poi la videro circolare per le strade rimasero impressionati da quella sua strana forma ed in particolare dalla parte posteriore della vettura, così anomala nella morfologia automobilistica del tempo; era quasi verticale quella coda, addirittura un po' rientrante all'interno.



l'inconfondibile coda tronca della Giulia, in una vettura un po' vistosamente personalizzata

Avevano voglia i concessionari a raccontare che i vortici aerodinamici ricevevano l'invito ad infilarsi dentro il bordo che contornava il posteriore della Giulia e collaboravano a spingere in avanti la vettura; addirittura, i venditori sostenevano che quella coda ed i suoi vortici prodigiosi facessero consumare meno benzina alla nuova Alfa Romeo! Bella battuta davvero!

Sì, avevano voglia a predicare i signori della casa del Portello, ma alle persone sembrava che quella nuova macchina avesse una coda ... da camion ... non una pinna, neanche piccolina, non un bel cofano affusolato a chiudere il bagagliaio!

Poi, la gente si abituò a quella sagoma un po' inconsueta ed incominciò ad apprezzare anche la forma così personale di quella macchina di classe medio-superiore, che di qualità ne aveva tante davvero; le mancava quella di consumare poco e poco olio soprattutto, con buona pace dei concessionari della casa; la Giulia era pur sempre, e a pieno titolo, un'Alfa Romeo!



*pubblicità Alfa Romeo che evidenzia i riccioli aerodinamici
nella coda di tipo K propria della Giulia*

Nata per collocarsi fra la Giulietta, di 1.300 c.c. di cilindrata e l'ammiraglia 2000, la nuova vettura riprendeva lo schema motoristico delle altre due automobili della casa: il classico quattro cilindri bialbero di derivazione corsaiole, che poneva le auto del Biscione ai vertici internazionali in termini di prestazioni.

Il motore della Giulia aveva una cilindrata di 1.600 c.c., che forniva già un centinaio di CV di potenza sulla prima versione della vettura, la berlina del 1962.

Ma, se la meccanica della nuova Alfa Romeo era di prim'ordine, come già anticipato, nel suo insieme la carrozzeria era sorprendente e davvero innovativa; a conferma che non è bello ciò che è bello, ma è bello ciò che piace, per me e per milioni di altri italiani la Giulia era proprio bellissima!

La carrozzeria della nuova Alfa Romeo era comunque un po' particolare, apposta poteva entusiasmare o non piacere affatto; era caratterizzata da un frontale basso, con quattro fari accoppiati due a due e da un cofano motore piuttosto inclinato; al contrario, la coda era alta e, come già descritto, di tipo Kamm.

Ma c'era un'altra particolarità che la Giulia di Ivo Colucci del Centro Stile del Portello, condivideva con la Duetto di Pininfarina: una profonda scanalatura che ne percorreva tutta la fiancata lungo la linea di cintura, proprio sotto i finestrini, ininterrotta dal cofano anteriore fino alla coda.

Quella superficie concava conferiva un'aria dinamica a tutto l'insieme e la sua forma avvalorava lo slogan della casa costruttrice per il lancio della vettura. "Giulia: l'auto disegnata dal vento!".



la prima versione della Giulia Alfa Romeo: la TI con la doppia coppia di fari ed il cofano motore spiovente - 1962

Da quel 1962, la Giulia rimase in produzione fino al 1977 e ne furono costruite più di un milione nelle varie versioni e carrozzerie; la prima uscita si chiamava Giulia TI, per *Turismo Internazionale* ed aveva ancora interni da anni cinquanta, come il cambio al volante e la panca anteriore continua.



gli interni della Giulia TI, con panca continua, cambio al volante e strumentazione lineare - 1962

E, cosa impensabile per una vettura che viaggiava ad oltre 160 km/ora di velocità, la Giulia del '62 montava ancora dei freni a tamburo, anche se quelli sulle ruote anteriori, le più sollecitate, erano a tre ganasce ed erano così generosamente dimensionati che avrebbero fermato un autotreno sparato in autostrada!

Ma negli anni successivi, anche sulla Giulia berlina arrivò il cambio a cloche, la strumentazione da lineare si fece circolare e quattro bei dischi andarono a sostituire quegli efficientissimi freni a tamburo.

Le versioni successive della Giulia non si contano: da una più tranquilla milletre, a versioni molto spinte e veloci; tuttavia, la carrozzeria originaria della Giulia si dimostrò talmente indovinata da rimanere praticamente inalterata per tutti i quindici anni della sua vita.

Era veramente una berlina dal cuore sportivo quella Giulia dell'Alfa Romeo; piacque molto al Ministero dell'Interno, che ne dotò ampiamente i corpi di polizia dello Stato; ma piacque molto anche alla loro controparte, ai rapinatori di banca che in quegli anni si esibivano spesso davanti alle agenzie degli istituti di credito delle nostre città.



una Giulia, nella livrea della Polizia di Stato – anni settanta



la coupé Giulia GT, con la caratteristica fessura alla battuta del cofano - 1963

stessa meccanica della Giulia; poi, nel 1963, da quella bellissima Alfa Romeo fu derivata una coupé di grande successo: la Giulia GT, disegnata da un giovanissimo Giorgetto Giugiaro e fabbricata direttamente dalle officine Bertone di Torino.

Le Giulia erano le auto preferite per i colpi in banca e ne vennero rubate tante a questo scopo; anche quella azzurrina di mio padre fece quell'esperienza, ma questa è un'altra storia.

Ma la Giulia non era solo berlina; anche la stupenda spider Duetto, carrozzata da Pininfarina, utilizzava la

Era una coupé elegante e briosa, caratterizzata da un insolito scalino che lasciava una fessura fra il frontale ed il cofano motore; forse si era trattato di una svista di progetto, evidenziata tardivamente solo in fase di montaggio del prototipo; ma questa presunta anomalia piacque lo stesso e venne lasciata come stilema estetico per dare un tono ancora più sportivo ad una coupé già decisamente bella di natura.

Mamma li turchi! ... anzi, li giapponesi!

Ma proprio in quel periodo accadde un fatto nuovo, fondamentale per la futura storia della motorizzazione mondiale, ed in particolare di quella sulle quattro ruote dell'automobile: arrivarono i giapponesi!

Dagli anni sessanta e prepotentemente nel decennio successivo, il Giappone si impose come un nuovo attore, e lo fece da protagonista, sulla scena del mercato *automotive* mondiale.

Per quanto già dall'inizio del 'novecento ci fosse in Giappone chi costruiva veicoli con motore a combustione interna, il governo imperiale non aveva mai promosso la produzione di veicoli ad uso privato; piuttosto, venne sollecitata la costruzione di autocarri, furgoni ed autobus, in quantità ragionate.



vettura giapponese da rappresentanza Toyota AA - 1940

Oltretutto, nel periodo fra le due guerre, il peso delle forze armate era determinante negli indirizzi che il governo giapponese dava alla propria politica economica e, per questo motivo, a livello di automobili veniva privilegiata generalmente la produzione di vetture per pubblici servizi come taxi, veicoli militari o oggetti facilmente *militarizzabili* in caso di necessità.

Solo verso la fine degli anni trenta apparvero le prime grandi Toyota e Nissan di rappresentanza; tuttavia, anche se in numero limitato, vennero costruite delle piccole automobili Datsun per uso privato; erano chiaramente ispirate alle Austin Seven britanniche.

Ma quella stagione durò poco perché la guerra pose fine ad una effimera primavera automobilistica giapponese; solamente con gli anni cinquanta, l'industria motoristica nipponica poté fare in libertà i suoi primi passi concreti in una società pacificata.

Però, fino a quel momento, i progettisti orientali avevano disegnato solo taxi ed autobus, dove la componente estetica non era così importante come lo sarebbe diventata in un libero mercato dell'autoveicolo; Nissan, Toyota e compagni erano ben consapevoli che, in quella situazione, il cliente avrebbe naturalmente scelto la vettura che più gli fosse piaciuta.



vettura giapponese Datsun 17 - 1938

Per le case automobilistiche giapponesi era fondamentale migliorare la carrozzeria delle proprie future automobili per renderle appetibili a dei privati cittadini; ed i loro clienti non sarebbero stati neppure soltanto connazionali, dato che si intendeva puntare all'esportazione dei propri prodotti, come già era accaduto per le radio a transistor, per le macchine fotografiche e, più recentemente, per le motociclette.

I costruttori nipponici di automobili non avevano la più pallida idea di come si progettasse una *bella* carrozzeria e, a loro merito, va detto che non ebbero nemmeno la presunzione di improvvisarsi stilisti quando ancora non lo erano.



*vetture giapponesi degli anni sessanta, carrozzate a Torino, nell'ordine:
Nissan Cedric 2000, Pininfarina
Toyota Contessa 1300. Michelotti
Daihatsu Compagno 1000, Vignale*

Tuttavia, per loro i tempi erano maturi per lanciarsi nella produzione di autoveicoli in genere e di automobili, in particolare; per questo motivo pensarono di rivolgersi a designer stranieri e li trovarono per lo più a Torino.

Per le sue Bluebird 1200 e Cedric 2000, la Nissan si rivolse a Pininfarina, la Hino Motor, a noi più nota come Toyota, contattò l'onnipresente Gianni Michelotti, che disegnò per lei la Contessa 1300, a motore posteriore; la Toyota Kogyo, proprietaria del marchio Mazda, oggi parte della General Motors, chiese a Bertone di carrozzare la sua Luce ed anche la Daihatsu, la più antica delle case giapponesi, fece riferimento al nostro Vignale per la propria vettura di classe media: la Compagno 1000.

Grazie a questa esperienza torinese, dalle case automobilistiche giapponesi uscì tutta una generazione di autovetture di classe media o medio-superiore; quelle automobili

non potevano ancora essere definite *belle*, ma erano quanto meno accettabili, tenendo conto che il loro *design* doveva essere mediato fra un'eleganza più composta, dall'innegabile sapore italiano ed un'estetica orientale che potesse essere gradita agli isolani del paese del Sol Levante e alle popolazioni limitrofe.

Ed ai nipponici non dispiaceva affatto che le loro creazioni denotassero un'evidente influenza torinese; anzi, erano orgogliosi di evidenziare questa *estetica italiana*, nelle carrozzerie delle loro automobili a garantirne il buon gusto di fronte ai loro connazionali e a dei clienti asiatici che, forse, non erano ancora in grado di apprezzarle.

Apposta quelle autovetture, tutte o quasi, esibivano con orgoglio un nome tratto dalla nostra lingua ed ancora adesso molti modelli giapponesi continuano la tradizione di chiamarsi in italiano, per rafforzare un'immagine di buon gusto, di *bello* come lo intendono le genti dello Stivale, che, secondo l'opinione dei giapponesi e del mondo, sanno vivere bene e godersi la vita in armonia.

Ma un altro fatto molto importante e conseguente alla rapida e convulsa motorizzazione nazionale, si stava verificando nelle isolette dell'arcipelago Ryukyu; per decongestionare il traffico all'interno dei centri storici delle città, il governo giapponese promosse lo sviluppo di una motorizzazione veicolare a dir poco *minimalista*.

In realtà, grazie a notevoli agevolazioni fiscali, si stimolò la produzione di piccolissime vetture e minivan di

cilindrata non superiore ai 360 c.c.; in pratica, quelle microvetture rimanevano i soli automezzi abilitati alla circolazione nel centro urbano delle metropoli giapponesi.

Com'era prevedibile, l'effetto di questa disposizione governativa fu l'ingresso nel mondo dell'automobile dei costruttori, ed erano tanti davvero, delle diffusissime motociclette giapponesi che, in quel momento, erano lanciaatissime alla conquista del mercato mondiale.

E chi meglio di Honda, Suzuki e compagni conosceva la tecnologia dei motori di piccola cilindrata e di elevate prestazioni?

Per questa produzione non ci fu bisogno di scomodare i carrozzieri di grido; gli industriali giapponesi della motocicletta fecero tutto da soli e con risultati accettabili, in alcuni casi; in altri immisero sul mercato superutilitarie dalle forme a dir poco sorprendenti, così lontane dal gusto estetico mediterraneo.

I più avveduti ripresero carrozzerie di utilitarie e superutilitarie estere già affermate; in questo modo nacque la N 360 della Honda, chiaramente ispirata alla Mini Minor di Issigonis; alla stessa utilitaria inglese assomigliava la Suzuki Fronte.



*microvetture giapponesi degli anni sessanta; nell'ordine:
Suzuki Fronte 360
Subaru 360
Mazda 360 coupé*

Più originale e non certo più bellina fu la 360 prodotta dalla Subaru del gruppo industriale Fuji; quella vetturessa ed il van che ne era stato derivato avevano forme arrotondate e spioventi che ricordavano la 4 CV della Renault, se non addirittura la Volkswagen di antica memoria.



Subaru 360 station wagon - 1962

Ancora diversa e molto *orientale*, se vogliamo, fu la R-360 prodotta dalla Mazda che mise assieme una ben strana creatura per rispondere con un proprio prodotto ai rigidi regolamenti ministeriali.

In definitiva, erano questi i presupposti con cui la nascente industria automobilistica del Giappone, oggi una delle più floride a livello mondiale, si presentava all'inizio dell'ottavo decennio

del secolo scorso; ma, attenzione: lo faceva con una volontà ed una determinazione tutta nipponica e con uno spirito nuovo.

"I giapponesi hanno sempre copiato i prodotti altrui": è questo un luogo comune molto diffuso; ma, se è vero, lo hanno sempre saputo fare in un modo molto pragmatico ed intelligente.

"E' inutile reinventare quello che altri hanno già sperimentato ed attuato; è più vantaggioso capire come lo hanno realizzato e riprodurlo, magari investendo il proprio tempo e le proprie risorse per migliorarlo": in sostanza, questa è una regola che i progettisti del paese del Sol Levante hanno sempre voluto seguire e, forse, non hanno avuto torto.

Ma c'è qualche cosa di più profondo che sta dietro a queste parole; quella dichiarazione nasconde una filosofia di vita propria dei giapponesi e dei popoli orientali in generale, che hanno più lo sguardo rivolto al futuro, tesi alla sua conquista, piuttosto che al passato ed al suo riesame, come facciamo spesso noi europei ... ma questi sono solo pensieri in libertà.

Forme nuove per le auto medie della vecchia Europa

Il successo che la Mini Minor stava riscuotendo a livello continentale fece sì che la B.M.C. (British Motor Company) affidasse nel 1962 ancora ad Alec Issigonis il progetto di una nuova vettura di classe media, questa volta; l'inedita automobile della BMC per la famiglia inglese avrebbe dovuto essere confortevole e spaziosa per quattro persone e per i loro bagagli.

Auto di quel tipo ne esistevano già diverse in Europa e la nostra 1100 ne era un esempio tipico; ma Issigonis si proponeva di realizzare un qualche cosa di diverso, un prodotto nuovo, dall'abitabilità eccellente su dimensioni esterne contenute ... in fondo, la Mini del '59 stava facendo scuola sotto questo punto di vista.

Ed infatti, dalla Mini Minor la nuova automobile media di marchio Austin e Morris avrebbe preso davvero molto come configurazione generale; alla sua presentazione, nel 1963, venne chiamata proprio così, con la doppia denominazione di: Morris 1100 e Austin 1100.

Come la superutilitaria, la nuova vettura media inglese aveva la trazione sulle ruote anteriori; il motore, di un litro di cilindrata e poco più, era installato trasversalmente, come sulla Mini, con il radiatore laterale e le sospensioni di tipo idropneumatico, poco ingombranti e molto innovative come concezione.



Austin Morris 1100, carrozzata da Pininfarina - 1963

terzo volume, rappresentato da una bella e prominente coda, fatta per ospitare i bagagli; il cofano anteriore della nuova 1100 inglese era particolarmente corto e, a pari lunghezza della vettura, lasciava più spazio ad un abitacolo ampio, degno della matita di Issigonis.

Eh sì! Quelli della Pininfarina la sapevano lunga ed anche il gusto della clientela inglese rimase soddisfatto, grazie ad un frontale austero e classico e ad una coda sobria, con due piccole pinne, appena accennate.

Tuttavia, per la forma della sua nuova vettura, l'ingegnere inglese d'origine greca preferì coinvolgere lo studio Pininfarina e fece bene, perché alla fine ne venne fuori una carrozzeria del tutto nuova!

Il team di Pininfarina seppe lasciare alla nuova Austin-Morris quell'aria di famiglia che l'accomunava con l'indovinatissima Mini che aveva avuto lo stesso Alec Issigonis come capo progetto.

La nuova Austin-Morris aveva una struttura bassa ed era una vettura compatta a due volumi, mentre le sue concorrenti non sapevano ancora rinunciare al

Nonostante il prezzo fosse piuttosto elevato, commercialmente la vettura fu un successo e venne prodotta su licenza anche in Italia dalla nostra Innocenti con la dicitura IM3 (Innocenti Morris terzo modello), ma venne costruita anche in una versione più economica denominata: I4, allo scopo di renderla più appetibile al mercato di casa nostra.

Di più, sull'onda della diffusione a livello internazionale della trazione anteriore, specialmente su vetture di categoria medio-piccola, anche il Gruppo Fiat, nel 1964, si decise a sperimentare questo approccio nuovo al tema della trazione degli autoveicoli.

“Qua da noi non si sono mai viste delle macchine tirate dalle ruote davanti, ma, convenientemente, solo spinte da quelle dietro” mugugnavano i benpensanti piemontesi e lombardi; quindi, la Fiat non ebbe il coraggio di fare quella sperimentazione sotto il proprio logo ed affidò alla consociata Autobianchi il compito di fare da apripista per la sperimentazione della trazione sulle ruote davanti.



la linea più morbida dell'Autobianchi Primula - 1964

Nacque così la Primula, una vettura con motore Fiat di 1.200 c.c. di cilindrata, che fu la prima automobile del Gruppo ad adottare la trazione anteriore.

E la nuova Autobianchi riuscì proprio bene; la Primula ricalcava da vicino la struttura della 1100 di Issigonis; anche lei aveva il propulsore installato davanti e trasversalmente, ma l'abitacolo era più funzionale grazie al pratico portellone che non era presente sulla vettura britannica.



il pratico portellone della Primula - 1964

Le linee della carrozzeria a due volumi della Primula si ispiravano chiaramente a quelle della Austin-Morris 1100, anche se erano più smussate e morbide, di gusto un po' più latino; in ogni caso, era evidente che la nuova media Autobianchi si presentasse come l'interpretazione in salsa italiana di un stile nuovo, originariamente un po' ingessato per la verità, proveniente dall'Inghilterra.

Ma anche nella casa madre Fiat ci fu una novità grossa in fatto di auto di media cilindrata, dato che nel 1966 fu introdotta sul mercato la 124, vettura molto più convenzionale, però, rispetto all'innovativa Autobianchi; anche la carrozzeria della nuova media di casa Fiat, classica e squadrata a tre volumi, non aggiungeva nulla di nuovo al *deja vu* in fatto di vetture circolanti sulle nostre

strade.

Tuttavia, sono due i motivi per i quali la robusta e classica Fiat 124 merita di essere ricordata: per incominciare, fu quello il primo modello della casa automobilistica torinese ad essere fabbricato nel complesso industriale di Togliattigrad, nell'allora Unione Sovietica; l'esperienza della 124 in Russia aprì la



la linea squadrata e un po' anonima della Fiat 124 -1966

strada alla tecnologia automobilistica italiana nell'Est Europa.

Il secondo motivo per il quale dobbiamo ringraziare la Fiat 124 è che fu proprio lei a fornire la meccanica ad una delle più belle vetture sportive prodotte dall'industria automobilistica italiana dal dopoguerra ad oggi: la Fiat 124 Sport Spider, carrozzata da Pininfarina.

La nuova spider torinese era stata disegnata dall'americano Tom Tjaarda ed incorporava delle caratteristiche meccaniche particolari, che la differenziavano non poco dalla berlina da cui era derivata; prima di tutto il motore: un nuovo quattro cilindri bialbero di quasi un litro e mezzo di cilindrata, con un cambio a cinque rapporti, a cui si aggiungeva la particolarità di avere i freni a disco su tutte e quattro ruote.

Volava ad oltre 170 km/ora di velocità e rivaleggiava con la contemporanea Duetto dell'Alfa Romeo, pure firmata Pininfarina, da cui si distingueva per la carrozzeria più classica, da autentica spider all'italiana.



Fiat 124 Sport Spider - 1966

In ogni caso, la Fiat 124 S.S. riscosse un successo di vendite davvero notevole negli Stati Uniti, dove fu la sportiva europea più importata in assoluto, per un certo periodo.

Ma quella Sport Spider non fu la sola vettura *due posti più due* di classe media ad entusiasmare gli italiani in quella fine degli anni sessanta e poi nel decennio successivo; anche in casa Lancia, infatti, era stata presentata una nuova automobile di classe media: la Fulvia del 1963, costruita nel nuovo stabilimento di Chivasso.

Come nel caso della 124, anche la Fulvia non rappresentava una novità stilistica assoluta nell'ambito dell'automobile italiana; riguardo a questa nuova berlina, la nota di rilievo da segnalare era il ritorno al motore a quattro cilindri a V stretto, che aveva fatto la storia della Lancia.



pubblicità della casa per la presentazione della Lancia Fulvia - 1963

Ma, anche per la Fulvia fu la versione sportiva ad essere qualche cosa di nuovo e di davvero originale; si tratta di una coupé, questa volta: la famosa Fulvia Coupé del 1965!

Era una berlinetta due posti più due, a due porte e a trazione anteriore; come la berlina, anche la coupé era stata disegnata da Pietro Castagnero, ma aveva una bella coda tronca alla Kamm, che dava personalità a tutta la sua carrozzeria bassa e tesa.



la linea originale della Lancia Fulvia Coupé - 1965

Gli interni della Fulvia Coupé erano molto curati, com'era tradizione della casa e la plancia, in particolare, era in vero legno, il che dava un sapore da *sportiva di razza*, un po' all'inglese se vogliamo, a tutto l'insieme della vettura.

In origine, la Fulvia Coupé utilizzava un motore di 1.300 c.c. di cilindrata ed era piuttosto leggera: pesava meno di una tonnellata; per questo ne fu derivata una versione più corsaiola: la Fulvia Coupé HF, creata per coloro che cercavano emozioni forti al volante.

Alcune di queste HF furono preparate per i rally ed ulteriormente alleggerite; rifacendo pannellature e cofani in lega d'alluminio, arrivarono a pesare soltanto 850 kg.!

Motorizzata con un propulsore di 1.600 c.c. di cilindrata e con oltre 120 CV di potenza, la Fulvia HF vinse il Rally di Montecarlo del 1972 ed in quello stesso anno si aggiudicò il campionato del mondo per quel tipo di competizioni.



linea aggressiva e coda tronca della Lancia Fulvia Coupé HF - 1967

Per un decennio e più, la Fulvia HF fu un'icona dello sport italiano nelle gare stradali di resistenza e venne sostituita da un'altra Lancia, ancora più entusiasmante: la Stratos, idolo indiscusso degli appassionati di rally, competizioni che erano seguite con grande fervore nel nostro paese, in quei complessi anni settanta.



Fiat 128 Rally - 1970

Ma, tornando di nuovo in casa Fiat, c'era anche un'altra vettura di classe media, anzi di classe medio-inferiore, che esprimeva la dicitura *Rally* sulla propria coda; ma lo faceva senza tanta convinzione, anche se alle volte si mostrava più *cattiva* con delle bande nere riportate sulle fiancate; quella macchina si chiamava 128 Rally ed era una normale berlina a due porte.

Infatti, si trattava di una versione dall'aspetto un po' più aggressivo di un'auto per famiglia che, proprio nel 1969, la Fiat aveva presentato sul mercato; quella vettura si

chiamava 128.

In realtà, pretese rallystiche a parte, questa nuova Fiat era davvero innovativa dal punto di vista tecnico ed era importante perché finì con l'influenzare la produzione automobilistica del decennio successivo non solo in Italia ma in tutta Europa, come vedremo.

Non tanto nella sua carrozzeria, che era quella di una tradizionale berlina a tre volumi, quanto nella meccanica, la 128 si dimostrò una vettura capace di fare scuola per le automobili che l'avrebbero seguita; la configurazione della nuova medio-piccola Fiat fu impostata dall'ingegner Dante Giacosa, forse per l'ultima volta capo progetto di un'autovettura del marchio torinese.



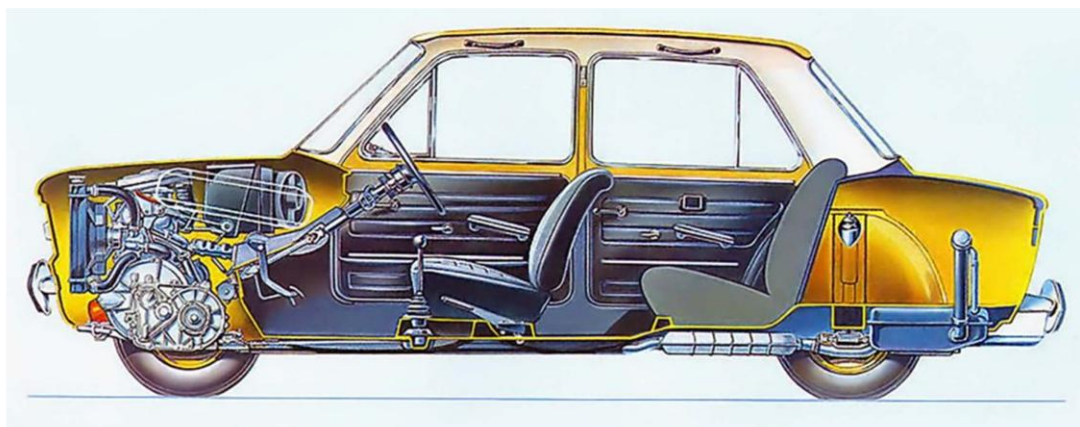
berlina Fiat 128 - 1969

La 128 era una *tutto avanti*, ma, a proposito di trazione anteriore, già nel lontano 1932 in Fiat c'era stata un'esperienza in tal senso, con un prototipo progettato dall'Ing. Oreste Lardone.

Ma poco mancò che quell'avventura finisse in tragedia: durante una prova su strada, si sviluppò un incendio a bordo vettura e questo spaventò a morte il passeggero

ospitato su quel prototipo a trazione anteriore; il malcapitato signore era nientemeno che il senatore Giovanni Agnelli, fondatore e presidente della Fabbrica Italiana Automobili Torino

Per anni, nessuno in Fiat, nemmeno Dante Giacosa, volle più sentir parlare di trazione sulle ruote davanti, tanto è vero che il ruolo di apripista per quella nuova, radicale soluzione tecnica fu affidato alla Primula della consociata Autobianchi, come già descritto.



spaccato della Fiat 128, in cui si nota il retrotreno praticamente sgombro da organi meccanici - 1969

Ma qualche anno era passato dall'apparizione della Primula e si poteva concludere che l'esperimento: *ruote che tirano* fosse pienamente riuscito; e poi, l'ingegner Giacosa, che in fatto di sfruttamento degli spazi

all'interno di un'automobile era il primo della classe, sapeva bene che l'avere il retrotreno libero da organi di trasmissione avrebbe lasciato tanto spazio in più disponibile per persone e bagagli.

Così, sulla sua 128, Giacosa si convinse ad adottare la trazione anteriore, con lo stesso spirito che aveva guidato Issigonis con la sua Mini; però, l'ingegnere della Fiat lasciò il cambio in linea col motore disposto trasversalmente, alla sua sinistra per la precisione; era uno schema intelligente, che permetteva di avere ancora più spazio nell'abitacolo.

Oggi, questa impostazione è adottata quasi universalmente da tutti i costruttori di automobili per le loro vetture medio-piccole a trazione anteriore; prova ne è che tale soluzione tecnica è tuttora chiamata significativamente: disposizione Giacosa!

L'inossidabile Golf

In fatto di automobili di successo nella classe medio-inferiore, il colpo grosso degli anni settanta lo fece la Volkswagen.

Nel decennio precedente, la casa tedesca aveva avuto enormi problemi finanziari; all'affievolirsi delle vendite dello straordinario Maggiolino, la Volkswagen non aveva saputo reagire che presentando sul mercato una berlina ed una station wagon di un litro e mezzo di cilindrata dalle linee convenzionali; ma lo schema tecnico era ancora ancorato alla configurazione *tutto dietro* che era nata con la Käfer del 1938.



la berlina a motore e trazione posteriori Volkswagen 1500 – anni sessanta

Ormai, presso le case automobilistiche più all'avanguardia cominciavano ad imporsi le configurazioni a trazione anteriore per le automobili di fascia media; per quanto fossero vetture robuste e ben costruite, le Volkswagen 1500 tutto dietro non videro mai decollare le proprie vendite.

Forse l'unica VW che riusciva ad avere un certo successo commerciale era la Karmann-Ghia, una coupé ed una spider

disegnate a Torino dagli stilisti della carrozzeria di Giacinto Ghia; quelle vetture erano basate ancora sulla meccanica del Maggiolino e venivano fabbricate ad Osnabrück dalla carrozzeria Karmann.

La sportiva di Ghia piaceva per la sua forma simpatica, più originale che elegante, un po' *tedesca* tutto sommato; oltretutto, le prestazioni erano decisamente modeste, più da Volkswagen che da auto sportiva!



Karmann-Ghia coupé, su meccanica Volkswagen – anni sessanta

Certamente, non erano sufficienti le vendite delle tranquille coupé e cabriolet della Ghia a sostenere il colosso industriale Volkswagen; a Wolfsburg occorreva inventare al più presto qualche cosa di nuovo come tecnologia e come design!

Per la carrozzeria, i tedeschi si rivolsero alla Italdesign di Giorgio Giugiaro ed Aldo Mantovani; quando lo stilista torinese si presentò in Germania con i primi bozzetti sottobraccio, si accorse che nel Reparto Progettazione della Volkswagen si trovava una Fiat 128 completamente smontata.

Gli fu spiegato che i tecnici tedeschi avevano scelto la vettura torinese come modello per la meccanica della loro futura automobile che avrebbe dovuto risollevarle le sorti dell'azienda; senza volerlo, stavano dimostrando una volta di più quanto noi italiani siamo provinciali, sempre pronti ad elogiare i prodotti altrui e a non dare valore a ciò che sappiamo fare a casa nostra.

Ed infatti, la nuova medio-piccola tedesca, che poi si sarebbe chiamata Golf, avrebbe avuto un robusto motore a quattro cilindri, con un albero a camme in testa a imitazione di quello della nostra 128; il propulsore sarebbe stato posizionato trasversalmente nel cofano motore secondo la disposizione Giacosa e la trazione sarebbe stata sulle ruote anteriori; anche le sospensioni sarebbero state molto simili a quelle adottate dalla nostra Fiat.



uno dei bozzetti della Italdesign per la futura Golf - 1974

Ma, per quanto riguardava la carrozzeria della futura Golf, Giorgetto Giugiaro non pensava affatto alla 128; aveva altre idee per la mente: anziché ad una berlina tradizionale, lo stilista italiano si stava orientando verso una configurazione a due volumi, con portellone posteriore.

In realtà, non era nulla di nuovo e in Francia quella soluzione era già abbastanza diffusa; però, Giugiaro la voleva utilizzare per fare una carrozzeria semplice e fresca, che non si presentasse come qualche cosa di convenzionale e di consolidato; insomma, senza

essere nulla di stravolgente, la nuova Golf doveva essere elegante e, soprattutto, doveva piacere ai giovani.

Ed infatti, la forma della Golf risultò un capolavoro di equilibrio, piacevole nelle sue linee piuttosto tese, ma anche classica senza essere pretenziosa, come si addice ad una vettura di poco più di un litro di cilindrata che vuole essere pratica per una giovane famiglia.

Quando lavoravo in Alfa Romeo, nei corridoi girava una voce secondo la quale Giorgio Giugiaro, che era uomo dal carattere tutt'altro che docile, avesse avuto uno scontro verbale con i responsabili del Reparto Progettazione Carrozzeria di Arese; pare che questi gli avessero chiesto diverse modifiche sui disegni di una vettura sportiva commissionata ad Italdesign giusto un anno prima (l'Alfetta GT del 1971).

La voce di corridoio affermava che Giugiaro avesse già pronti i bozzetti allestiti per una nuova medio-piccola di marchio Alfa Romeo, forse la futura Alfasud; tuttavia, dal momento che non intendeva discutere un'altra volta le sue idee di fronte ai responsabili della casa del Portello, la solita voce sosteneva che lo stilista se ne fosse andato a Wolfsburg ed avesse presentato laggiù i suoi progetti.

In Volkswagen nessuno si osò contestare le idee dello scontroso designer torinese, né, tantomeno criticare i suoi disegni, così come lui li aveva tracciati; quegli elaborati e quelle idee avrebbero dato la forma alla futura Golf, così sosteneva la maligna voce imprecisata.

Questo era un rumor persistente ad Arese; sarà vero o sarà stata semplicemente una diceria come tante che girano nelle aziende di tutto il mondo?



la linea inconfondibile della Volkswagen Golf, nella sua prima serie - 1974

Leggende metropolitane o aziendali a parte, la Golf si rivelò un grande successo commerciale e la propria indovinatissima carrozzeria, già nella sua prima forma, preannunciava inequivocabilmente quella ricerca del

cuneo che fu da sempre nella testa e nella penna di Giorgio Giugiaro.



Volkswagen Golf Cabrio - 1976

Ma il successo della Golf continua ancora oggi ed è un fenomeno a tutto tondo; ancora adesso portano quel nome fortunato automobili che, in realtà, ben poco hanno in comune con l'originaria Golf del '74.

Si è arrivati ormai all'ottava serie con significative evoluzioni

motoristiche; anche la carrozzeria delle varie Golf successive alla prima medio-piccola di Wolfsburg si è evoluta, si è allargata ed allungata come dimensioni; accanto a berline sempre più confortevoli e potenti, sono comparse delle spaziose monovolume come le Golf Sportvan dei giorni nostri.

Oltre ad alcune versioni sportive dal sapore un po' *guascone* come le Golf GTI, particolarmente riuscita fu la versione speciale della Golf, quella Golf Cabriolet, che era davvero confortevole per quattro persone, nonostante le sue ridotte dimensioni; avrebbe voluto far rivivere il fascino giovanilistico del mitico Maggiolino Cabrio degli anni cinquanta ... ahimè, nonostante le sue indubbie qualità, non credo ci sia riuscita.

Su tutte, però, è rimasto immutato lo spirito originale della Golf come macchina affidabile, da usare tutti i giorni senza problemi, sempre pronta e scattante al nostro servizio, fedele come un affezionato cane lupo che non ci tradirà mai!

La meteora Badewanne

Un'altra esperienza piuttosto particolare si fa risalire alla Germania degli anni sessanta, dove viveva e lavorava presso la Ford un geniale stilista che si chiamava Uwe Bahnsen.

Alla terza serie del modello Taunus, prodotto nello stabilimento di Colonia del colosso automobilistico americano, Bahnsen volle dare una forma decisamente personale alla vettura; lui inventò di sana pianta una sagoma di carrozzeria molto particolare e che non aveva precedenti, perché non esistevano e non si erano mai viste automobili simili né in Europa, né in America, né in nessuna altra parte del mondo.



Ford Taunus 17 M in versione due porte, dalla caratteristica carrozzeria Badewanne- 1962

La carrozzeria della Ford Taunus 17M era una tre volumi a due o a quattro porte, con la particolarità di presentare un frontale ed una coda perfettamente arrotondati, arrotondati unicamente in avanti ed all'indietro e non lateralmente; era proprio così, dato che i fianchi del cofano motore e del bagagliaio erano delle superfici quasi piane, che percorrevano, praticamente senza bombature, tutta la fiancata della Taunus da cima a fondo, anche sotto i finestrini.

Completavano quella rotondità esibita nel frontale e nella coda dei bei fari di forma ovale o circolare, posizionati su superfici lisce e contornate da leggere modanature cromate.



Ford Taunus 17 M terza serie con carrozzeria Badewanne, in una pubblicità della casa - 1962

Quasi sempre la verniciatura della Ford 17M d'inizio anni sessanta era bicolore in tonalità pastello e questa particolarità si prestava bene ad esaltare la forma di quel modello di vettura; l'ostentata rotondità dell'insieme, unita alla colorazione in tono delicato valse alla carrozzeria di Bahnsen la definizione di *Badewanne*, cioè: vasca da bagno.

Il successo di vendite della nuova Taunus 17M, una vettura per famiglia di circa un litro e mezzo di cilindrata, fu immediato e conseguentemente lo stile *Badewanne* venne esteso a tutta la produzione tedesca ed inglese della Ford; arrivò a contagiare anche la casa madre statunitense, dove gli stilisti di Detroit erano continuamente alla ricerca di idee originali e di stili nuovi da apportare alle proprie vetture per attrarre una clientela nordamericana perennemente alla ricerca di novità.

Per questo motivo ricevette una fisionomia *Badewanne* anche la terza serie della prestigiosa auto sportiva Ford Thunderbird del 1963, la cui esuberante carrozzeria diventò tonda nel muso e nella coda, anche se con linee più tese di quanto non fosse sulla Taunus tedesca; non avrebbe potuto essere altrimenti su di una macchinuccia di quasi sei metri di lunghezza; la Thunderbird non rinunciò neppure ai fari ovali come quelli della sorellina di Colonia.

Certamente la linea *Badewanne* era particolare al punto che poteva entusiasmare o non piacere affatto, dato che non era di una bellezza *classica* quella carrozzeria inventata da Uwe Bahnsen; proprio per questo motivo lo stile *Badewanne* durò poco, poi passò di moda e fu presto dimenticato.



Ford Thunderbird terza serie, ispirata nel frontale allo stile Badewanne - 1963

La successiva versione della Taunus prese di nuovo forme più convenzionali ed altrettanto fecero le Ford americane ed inglesi che ne avevano seguito la linea.

Era inevitabile che finisse così ed era inevitabile che lo stile *Badewanne* fosse una meteora nella storia della carrozzeria; quando una

innovazione stilistica non risponde a reali esigenze funzionali ma vale solo a suscitare suggestioni emotive, viene subito superata dai tempi e passa inesorabilmente, effimera come una moda.

Era già accaduto questo ai tempi delle verniciature a più colori e delle pinne esagerate sulla coda delle automobili; per quanto fosse simpatica, anche la carrozzeria *Badewanne* scomparve in un paio d'anni perché aveva fatto il proprio tempo.

Le utilitarie più belle sono le *speciali*

Nella seconda metà degli anni sessanta non ci furono novità sensazionali nel mondo delle piccole automobili, in Europa almeno; al contrario, in Giappone fu tutto un fiorire di piccolissime utilitarie e microvetture che, se non erano proprio belle, erano certamente originali.



la Daf 31 disegnata da Gianni Michelotti - anni sessanta

Nel nostro continente, il solito Giovanni Michelotti disegnò un'altra piccola utilitaria, olandese questa volta, prodotta dalla Daf di Eindhoven; la vetturina si chiamava Daf 31 ed aveva la particolarità di essere la più piccola automobile costruita in serie dotata di un cambio rapporti automatico, anche se di un tipo alquanto singolare, chiamato Variomatic.

Anche la carrozzeria che le aveva dato Michelotti era piuttosto inusuale: squadrata e di gusto decisamente nordeuropeo.

Molto diversa, invece, fu l'utilitaria prodotta dalla Fiat a partire dal 1964: l'850; era stata introdotta dalla casa torinese per inserirsi fra la 1100, tuttora in produzione, e la 600 e da quest'ultima la nuova utilitaria ereditava lo schema meccanico, con tanto di motore posteriore portato ad oltre 800 c.c. di cilindrata.

Anche la carrozzeria della nuova utilitaria Fiat utilizzava diversi componenti creati per la vecchia 600, come il padiglione, ad esempio; di diverso, l'850 aveva il frontale più alto e, soprattutto, il posteriore caratterizzato da una piccola coda che faceva diventare la carrozzeria della nuova utilitaria Fiat una sorta di *due volumi e mezzo*.



l'utilitaria Fiat 850, una due volumi e mezzo - 1964

Però, se la piccola berlina a motore posteriore non aggiungeva gran che di nuovo alla produzione precedente, furono le sue derivate sportive ad essere molto interessanti dal punto di vista delle loro carrozzerie; un po' come era successo con l'anonima 124, il brutto anatroccolo da cui era nato il cigno maestoso che era stato la 124 Sport Spider di Tom Tjaarda.

La coupé su meccanica 850 venne disegnata da Mario Boano del Centro Stile Fiat ed era una piccola vettura dal temperamento brioso; grazie ad un leggero aumento di cilindrata che venne portata a oltre 900 c.c., la 850 Sport Coupé del 1968 superava abbondantemente i 135 km/ora di velocità e montava già due freni a disco sulle ruote anteriori.

Molto indovinata fu la carrozzeria di quella piccola berlinetta, con un frontale alto ed aggressivo, rimarcato da una fanaleria ben dimensionata e prominente; la coda era tronca, di tipo fastback, ben evidenziata da

una bordatura cromata e da un accenno di spoiler che dava personalità a tutto l'insieme.

Anche grazie al prezzo decisamente contenuto, le coupé Fiat 850 superarono abbondantemente le previsioni di vendita ipotizzate dalla casa; ne vennero prodotte quasi quattrocentomila esemplari!

Più di centotrentamila, invece, furono le 850 nella versione spider; un numero inferiore, ma in realtà molto elevato se si tiene conto della specificità della vettura, praticamente una *barchetta*, nata e configurata per viaggiare scoperta.

La meccanica della Fiat 850 Sport Spider era identica a quella della coupé; tuttavia, se il temperamento della berlinetta era brioso, il caratterino della spider era grintoso e la piccola sportiva Fiat arrivava a toccare i 145 Km/ora come velocità di



vista frontale e posteriore della Fiat 850 Sport Coupé - 1968

punta, ad un regime di rotazione di ben 6.500 giri/minuto.

La carrozzeria della piccola scoperta era davvero attraente ed era naturale che fosse così, dato che l'aveva disegnata un giovanissimo Giorgetto Giugiaro per conto della carrozzeria Bertone, dove le scocche erano prodotte industrialmente.

Le superfici erano tese ed i fari stavano annegati nella superficie del parafrangente sulla prima serie della vettura; successivamente, i fanali vennero riportati in verticale, nel rispetto dei vigenti regolamenti sulla sicurezza stradale e furono inseriti in due *scalfature* nel frontale della piccola decappottabile; questa soluzione conferiva un tono un po' più aggressivo a tutto l'insieme.



la Fiat 850 Sport Spider di Giugiaro, prodotta nelle officine Bertone - 1968

La linea di cintura della Fiat 850 Sport Spider era molto bassa; in vettura, si tenevano le gambe praticamente in orizzontale e si viaggiava tenendo gli occhi all'altezza delle maniglie delle portiere delle auto che ci passavano accanto.

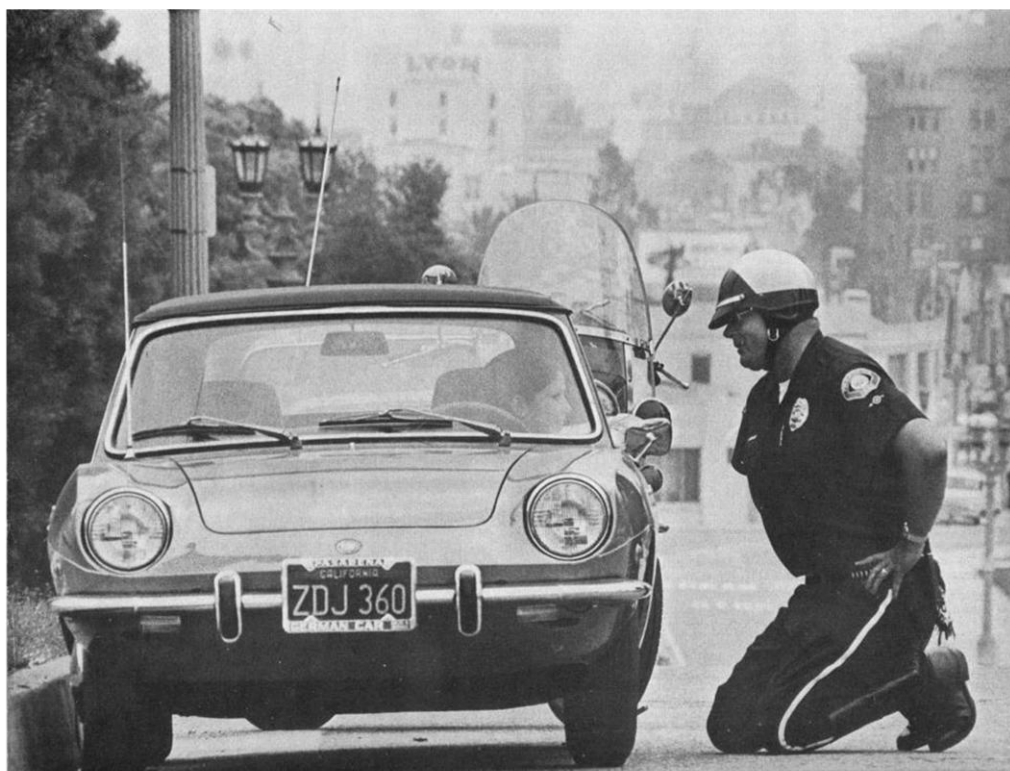
Come per la coupé, anche sulla versione spider della piccola Fiat la coda era molto bella: tronca, di tipo K, contornata da un bordo cromato.

La Fiat 850 S.S. costava come una berlina medio-piccola e questa decappottabile ebbe il merito di mettere alla portata di molti italiani, me compreso, la possibilità di provare il piacere di viaggiare *scoperti*, esperienza fino ad allora riservata ai pochi fortunati che potevano permettersi un'automobile costosa.

Il successo commerciale della piccola barchetta fu notevole in Italia ed in Europa, ma fu davvero clamoroso negli Stati Uniti, dove contendeva alla sorella maggiore 124 Sport Spider il primato di vettura italiana più diffusa.

Date le sue dimensioni, la sagoma bassa ed il temperamento *nervoso*, l'850 Sport Spider si era meritata laggiù l'appellativo di *Little Ferrari* e godeva dell'invidiabile privilegio di non essere penalizzata dalle rigorose disposizioni contro l'inquinamento dell'aria che, proprio in quegli anni, erano entrate in vigore negli Stati Uniti.

La piccola spider della Fiat aveva una cilindrata inferiore al litro e per questo poteva scorrazzare liberamente sulle strade assolate della California, senza dispositivi anti-inquinamento di sorta ... rispetto ai bisonti in circolazione laggiù, inquinava quasi nulla!



una celebre fotografia che evidenzia quanto fosse bassa la spider Fiat 850 e quanto fossero alti e massicci i ChiP in servizio sulle motorway degli Stati Uniti

Sportive: gli americani ci riprovano

Gli automobilisti statunitensi si erano convinti ormai che le sportive europee fossero degli irresistibili oggetti del desiderio, ma fossero troppo scomode e sotto misura per le loro reali necessità; si erano quasi rassegnati, quando alla Ford arrivò un manager di origini italiane e dal piglio deciso, un *achiever* come dicono gli americani; si chiamava Lee Iacocca.

Lui era convinto che una sportiva dalle forme compatte e dal carattere più europeo che americano sarebbe piaciuta alla nuova generazione degli statunitensi, quella dei nati nel dopoguerra, più aperti dei loro padri anche ad idee ed esperienze provenienti da paesi diversi dagli Stati Uniti ed interessati ad altre culture che non fossero rigorosamente quelle nordamericane.

Ci volle riprovare Iacocca con una nuova automobile; doveva essere una Ford fatta in America, ma doveva avere in sé qualche cosa di internazionale, se non di squisitamente europeo; la Direzione della Ford Motors era presieduta da un altro personaggio dal nome conosciuto: Robert Mc. Namara e questi volle dare fiducia a quel suo manager tanto determinato.

Così, in pochi mesi, nacque la nuova sportiva della Ford; si sarebbe posizionata in una fascia di prezzo inferiore a quella della lussuosa Thunderbird, ma non voleva nemmeno essere così *sportivissima* come la concorrente Corvette della General Motors.



la Ford Mustang, nelle versioni decappottabile ed hard-top - 1964

Fedele a questa impostazione, la nuova vettura voluta da Iacocca si chiamò: Mustang, come il cavallo selvaggio e come il celebre aeroplano da caccia statunitense che aveva imperversato, agilissimo, nei cieli d'Europa durante la guerra.

Anche quel magnifico velivolo era alquanto anomalo nella morfologia aeronautica statunitense, più simile ad un fighter di scuola inglese come lo Spitfire, che ad un tipico caccia americano come il poderoso e veloce, ma non certo agile P-47 Thunderbolt.

Nessuno mai me lo assicurò, ma sono convinto che quel nome, con

tutta la sua carica emotiva fosse arrivato alla nuova Ford a sottolineare il desiderio di far percepire la Mustang come una vettura agile e veloce, proprio come l'aeroplano con lo stesso nome, sperando che, come lui, venisse considerata un'americana dal carattere europeo.

La Mustang rinunciava alle superfici *muscolose* che caratterizzavano la Corvette della Chevrolet; piuttosto, esibiva un cofano allungato da autentica sportiva e più della sorella maggiore Thunderbird, la creatura di

Iacocca era bassa e slanciata; però, la sua coda era alta e chiusa da due pinne appena accennate, contenenti la fanaleria posteriore.

A differenza della Thunderbird, su cui prevalevano le tinte pastello, i colori della Mustang erano secchi e molto maschili: rosso amaranto, giallo sole, grigio ferro metallizzato, nero.

In ogni caso, la vettura risultava piuttosto raccolta per essere un'americana ed infatti il pianale derivava dalla compact car di casa Ford: la Falcon; anche il motore non era nulla di esagerato: un bel sei cilindri di 2.800 c.c. di cilindrata, piuttosto modesto, per gli standard statunitensi.

La nuova sportiva della Ford venne presentata sul mercato nel 1964 con una pubblicità martellante e da subito fu disponibile in due configurazioni: una bella decappottabile a quattro posti ed una versione chiusa con un hard top come padiglione, ricoperto in vinile.

Dal punto di vista della sua carrozzeria, molto interessante fu anche la berlina Mustang, presentata nel 1967, elegante e caratterizzata da una inconfondibile linea fastback.



Ford Mustang berlina del 1967, dalla caratteristica coda fastback

Le vendite partirono subito bene, ma si fermarono presto: le prestazioni erano al di sotto delle aspettative; com'era prevedibile, quel motore tranquillo di quasi tre litri di cilindrata doveva azionare il cambio automatico, il servosterzo, il servofreno, il condizionatore d'aria, comandi elettrici di tutti i tipi, oltre che far correre la vettura il più velocemente possibile.

Già l'anno successivo, il propulsore venne sostituito con un più adeguato 3.300 c.c. di cilindrata; certo che l'agilità di una vettura che si era fatta più pesante non poteva essere la stessa; a quella Mustang, poi, fu affiancato un altro modello con un più potente motore ad otto cilindri a V, di oltre quattro litri di cilindrata.

In questo modo iniziò la progressiva *americanizzazione* di un'automobile sportiva che, nelle intenzioni iniziali, proprio americana non doveva essere; di anno in anno, la Mustang diventò sempre più grande, sempre più massiccia, con motori sempre più potenti, fino ad adottare un propulsore di oltre sei litri di cilindrata, capace di fornire addirittura 320 CV di potenza.

Ormai, la Mustang era diventata una grossa americana a tutti gli effetti e con ciò l'agilità tanto ricercata da Iacocca si era fatta una chimera irraggiungibile.

Però, compatta o *full-size* che fosse, la Mustang continua ancora oggi a conservare il suo fascino; è innegabile che nell'immaginario collettivo statunitense, la Ford Mustang continui a far pensare con nostalgia alle *motorway* a quattro corsie degli anni settanta, inondate dal sole accecante dell'Arizona.

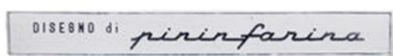
Ma cambiando continente, qua da noi in Italia in quegli stessi anni si continuavano a creare vetture sportive della prestigiosa classe Gran Turismo o *Grand Routier* per dirla alla francese; dopo il successo della 275 GTB,

la Ferrari sostituì la sua supersportiva con un'altra vettura ancora più potente, ancora più veloce: la Ferrari 365, dal classico motore a dodici cilindri a V, dalla cilindrata portata ormai a 4.400 c.c.!

Ma, dal punto di vista della sua carrozzeria, davvero nuova fu la versione *Daytona* di quella macchina velocissima, prodotta principalmente per il mercato degli Stati Uniti a partire dal 1968; era così chiamata per celebrare il trionfo della Ferrari 365 conseguito l'anno precedente proprio sull'omonimo circuito nordamericano.

Ma che cosa aveva di veramente innovativo e di così particolare la versione *Daytona* al punto da distinguerla dalle altre consorelle della Ferrari? La novità era tutta stilistica e stava nel frontale: la *Daytona* rinunciava a dimostrare le sue capacità velocistiche esponendo dei rigonfiamenti sui parafranghi a far immaginare dei muscoli tesi, pronti a scattare e ad imprimere accelerazioni brucianti al bolide di Maranello.

Al contrario, sulla sua Ferrari 365 *Daytona*, lo stilista Fioravanti della Pininfarina aveva inserito un bel cofano lungo e spiovente che si disinteressava completamente dei passaruota, ma ci passava sopra liscio e composto, senza incurvarsi per nulla.



Forse, oramai lo sapevano tutti che le Ferrari correvano veloci e la *Daytona*, con i suoi 280 km/ora di velocità massima non aveva bisogno di stilemi suggestivi, per quanto di buon gusto, per essere considerata un fulmine.

Inizialmente, i fari erano incassati sotto una fascia trasparente *avviata* col frontale, ma divennero poi verticali e a scomparsa, come richiedevano le recenti disposizioni statunitensi in fatto di sicurezza sulle strade.

Anche la coda della berlinetta *Daytona* era molto bella: una fastback che non contraddiceva in nulla la tradizione della casa di Maranello, inaugurata con la 275 GTB.

Però, la 365 fu l'ultima Ferrari progettata prima dell'acquisizione del marchio prestigioso da parte del Gruppo Fiat e fu l'ultima a montare il proprio propulsore a dodici cilindri sotto il cofano

Ferrari 365 Daytona seconda serie, con i fari verticali a scomparsa - 1966

anteriore, come sempre era stato sulle vetture stradali del Cavallino Rampante; i tempi stavano cambiando ed anche per le rosse di Maranello i motori futuri sarebbero stati centrali o posteriori, come vedremo.

Più conservatrice nelle sue scelte, più legata a schemi classici, c'era un'altra casa automobilistica modenese che sapeva creare vetture sportive dal fascino eccezionale; oltretutto e allo stesso tempo, quelle erano anche vetture di gran lusso ... era naturale che fosse così: anche la Maserati sapeva sviluppare motori fenomenali e, per di più, le piaceva corredare le sue vetture di interni d'alta classe.

Auto sportiva o lussuosa berlina da rappresentanza?

Dopo aver costruito entusiasmanti spider e coupé, nel 1963, la Maserati ebbe il coraggio di fare qualche cosa di nuovo nel campo delle grandi autovetture, qualche cosa che nessuno aveva mai tentato prima: accomunare in un'unica automobile classicità e sportività!



berline di gran lusso degli anni sessanta: Rolla Royce Silver Cloud e Mercedes 600

Fino a quel momento, le automobili di gran lusso si erano chiamate Rolls-Royce, Mercedes, anche Cadillac ed in tempi passati Bugatti, Isotta Fraschini, Hispano-Suiza; alcune di quelle case automobilistiche, come Mercedes e Bugatti, avevano realizzato anche delle bellissime auto sportive, oltre che berline prestigiose, ma mai avevano pensato ad una vettura che fosse contemporaneamente tutte e due le cose!

Tutte le *quattro porte* di lusso avevano avuto sontuose carrozzerie classicheggianti dalle

dimensioni imponenti; in generale, quelle vetture non erano nemmeno molto veloci perché erano la compostezza e la signorilità i valori personali che i loro facoltosi proprietari volevano far emergere da quelle carrozzerie aristocratiche.

Al contrario, le auto da Gran Turismo: le Ferrari, le Jaguar, certe Mercedes e le Maserati stesse, erano ed erano state delle berlinette o delle decappottabili più o meno potenti, più o meno agili, ma sempre con una carrozzeria *due porte* che voleva evocare il fascino della velocità; era il piacere di essere veloci ciò che desideravano provare i loro *driver* e non erano restii ad esibirlo sulle carrozzerie delle loro automobili preferite.



vettura sportiva degli anni sessanta: Mercedes 300 SL

Certamente, non era facile far convivere sulla stessa vettura le due aspirazioni appena descritte; eppure, nel 1963 la Maserati seppe conciliare l'inconciliabile sulla sua straordinaria: Quattroporte.

Il prodigio lo fece lo stilista Pietro Frua, che seppe disegnare una berlina di gran lusso non solo dotata di un motore sportivo, come avevano già fatto Mercedes e BMW, ma con le forme di un'automobile sportiva a

pieno titolo, nonostante le ragguardevoli dimensioni e le quattro portiere, come il nome stesso della vettura dichiarava.

Le linee della nuova, anomala Maserati erano tese e nette, come nelle tradizioni della casa, e la vettura presentava un'impronta decisamente aggressiva con un frontale alto e sporgente e con le due coppie di fari ben prominenti.

Anche la coda si manteneva alta e tutta la linea di cintura che passava sotto i finestrini si manteneva continua e praticamente orizzontale.



le linee tese della Maserati Quattroporte - 1964

Bastava guardarla per capire che la Maserati Quattroporte voleva essere una macchina sportiva, snella e slanciata; le sue proporzioni erano quelle di un'autentica Maserati, non potevano essere diverse da quelle di tutte le altre vetture del Tridente che l'avevano preceduta.

E qui, alla nostra Quattroporte veniva in aiuto la sua mole non indifferente: cinque metri giusti giusti di lunghezza! Per conservare il rapporto dimensionale corretto specifico dell'auto sportiva su una lunghezza così notevole, anche l'abitacolo pur ribassato di una coupé si sarebbe mantenuto alto a sufficienza per accomodare confortevolmente anche persone di statura piuttosto elevata.



gli interni lussuosi e le portiere spaziose della Maserati Quattroporte - 1964

E fu proprio così! Non solo l'abitacolo era alto, ma anche le portiere della Maserati Quattroporte risultarono ampie a sufficienza per far passare persone non proprio agilissime.

Insomma, con tutto il suo sapore dinamico, in quella berlina lussuosa e sportiva del Tridente si poteva salire, scendere e viaggiare comodi come se si fosse in un salotto su ruote; si era accompagnati in un cocchio lussuoso come se si trattasse di una regale Rolls-Royce o di una Grosser Mercedes di un emiro!

Giustamente, la nuova Maserati Quattroporte fu accolta favorevolmente dal mercato e le vendite arrivarono copiose; tuttavia, dato il prezzo d'acquisto da auto di gran lusso, il suo successo non si poté misurare in decine o centinaia di migliaia di esemplari prodotti all'anno, ma solo in centinaia.

In ogni caso, la vita della Maserati Quattroporte continua ininterrotta dagli anni sessanta attraverso infinite evoluzioni stilistiche nella carrozzeria e nei potenziamenti dei propulsori, a partire dall'originale otto cilindri di 4.200 c.c. di cilindrata; è arrivata fino ai giorni nostri quella macchina affascinante, sempre fedele al suo cliché di *sportiva da rappresentanza*.

E proprio in questo sta la sua unicità: dalle concorrenti estere altrettanto blasonate o forse più, la Maserati Quattroporte seppe sempre essere qualche cosa di diverso; seppe aggiungere quel tocco di sportività che manca e continua a mancare alle auto di gran lusso inglesi, tedesche ed americane ... forse solo su di un'automobile italiana potevano convivere l'essenza sportiva ed il gusto per il lusso più classico.



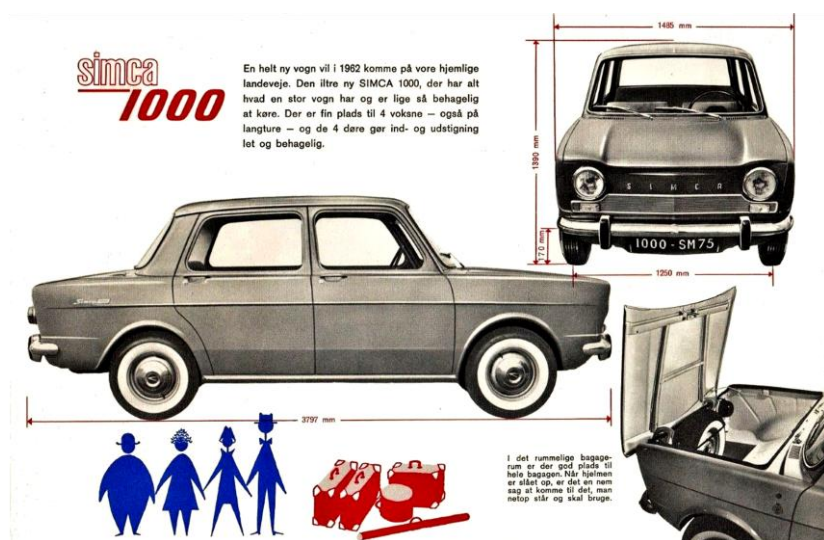
una suggestiva immagine della Maserati Quattroporte degli anni sessanta

E poi, nella storia della carrozzeria automobilistica, il ruolo della Maserati Quattroporte è molto importante anche per un altro motivo: proprio dal suo intento originario di voler combinare classe e sportività prese vita un tipo nuovo di carrozzeria oggi molto diffuso, molto diffuso ed apprezzato, come vedremo.

L'utilitaria a trazione anteriore, finalmente

Il tipo di carrozzeria oggi più popolare sulle strade dell'Europa è certamente quella delle utilitarie e superutilitarie a due volumi e a trazione anteriore; questa configurazione si propose al mondo proprio agli inizi degli anni settanta.

In un continente popolato da vetturette di tipo *tutto dietro*, le case automobilistiche europee, francesi ed italiane in particolare, percepivano la crescente richiesta da parte della clientela più giovane di vetture piccole e polivalenti.



Simca 1000, utilitaria tutto dietro, da una presentazione della casa - 1961

cofano posteriore occupato dal motore non potevano soddisfare queste esigenze di carico; avevano soltanto un piccolo bagagliaio anteriore, magari occupato per metà dalla ruota di scorta.

E' vero che esistevano già utilitarie a trazione anteriore, come le Citroen 2 CV e la Renault 4, che di spazio sfruttabile ne avevano in abbondanza, ma le loro prestazioni erano piuttosto modeste e non potevano garantire grandi spostamenti a velocità accettabili.

Al contrario, l'altra utilitaria *tutto avanti*: l'inglese Mini Minor aveva un abitacolo capace di contenere i quattro nerboruti portuali di Issigonis, ma di spazio per i bagagli neanche a parlarne.

Belle spaziose, in quanto configurate con la trazione anteriore, senza ingombri meccanici al ponte posteriore e per di più con un comodo portellone per accedere al piano di carico, erano la Renault 16 e la più graziosa Primula dell'Autobianchi, ma erano già un po' troppo *automobili* per venir definite: utilitarie.



tipica media a trazione anteriore, con portellone: R 16 – anni settanta

In altre parole, i ventenni ed i trentenni europei degli anni settanta desideravano automobili che fossero più pratiche e sfruttabili, dal momento che, a differenza dei loro padri, avevano in mente da caricare in auto tanti bagagli o addirittura oggetti un po' più ingombranti come uno scatolone, oltre che trasportare le persone, naturalmente.

Le utilitarie del tempo: le Fiat 850, le Prinz tedesche, Le Renault 8 e le Simca 1000 francesi, col loro

Ma, ad andarla a ripescare nel passato, una bella *due volumi*, piccolina e con le capacità di carico desiderate o quasi, esisteva già da una decina d'anni: l'aveva disegnata nientemeno che Pininfarina e si chiamava Austin A 40; ma, per quanto intelligente, quella vettura era figlia del suo tempo e la trazione era sulle ruote posteriori; le trasmissioni e l'assale al retrotreno, con tanto di differenziale, portavano via un bel po' di spazio al bagagliaio.

Insomma, la soluzione adottata sulla R 16 e sulla Primula era quella giusta, ma le due volumi a trazione anteriore andavano miniaturizzate per farle diventare delle utilitarie perfette per dei giovani europei degli anni settanta!



A 112, due volumi a trazione anteriore, con portellone - 1971

Francesi ed italiani si misero all'opera e con questo obiettivo nella testa, all'inizio del decennio, quasi contemporaneamente, presentarono sul mercato europeo la Renault 5 e la Fiat 127; erano auto per famiglia: compatte come dimensioni, ma polivalenti come utilizzo, cioè capaci di trasportare cinque persone con tanti bagagli o anche qualche carico un po' più ingombrante.

A dire la verità, già in precedenza il gruppo Fiat aveva presentato l'Autobianchi A 112, configurata in quella stessa maniera: due volumi, *tutto avanti* e portellone; ma, per quanto intelligente, quella vetturetta non era pensata per la famiglia: era piccolina, gradevole nelle forme, ben rifinita ed anche un po' costosa.

Soprattutto, l'A 112 non aveva un grande bagagliaio ed era certamente più adatta ad una signora elegante che ad un giovane padre di famiglia con le sue molteplici necessità; era una vettura di *nicchia*, come si dice in gergo marketing.

Al contrario, la R5 e la 127 del 1972 erano prodotti strategici per le loro case costruttrici, destinati ad essere prodotti in un ben più elevato numero di esemplari nel corso della loro vita.

La francese aveva linee essenziali e pulite ed era quasi priva di cromature come d'abitudine nelle piccole Renault; inoltre, le ruote posteriori della R 5 erano notevolmente arretrate lungo la fiancata; ciò era finalizzato ad evitare che il passaruota interferisse con la panca posteriore, in modo che ci si potessero accomodare confortevolmente tre passeggeri.

E' questa una prerogativa comune a tutte le vetture a trazione anteriore, dove l'assenza degli organi meccanici al retrotreno dà l'agio ai progettisti di posizionare le ruote posteriori un po' dove si vuole.

A beneficio delle giovani famiglie



Renault 5, in versione quattro porte più portellone - 1971

parigine e della provincia francese, nei tre metri e mezzo della R 5 stavano comodamente seduti mamma, papà ed i loro tre bambini con tutti i bagagli necessari per una piacevole vacanza in Corsica o in Provenza; in alternativa, gli schienali posteriori della piccola Renault potevano essere reclinati in modo di stivare in vettura anche carichi ingombranti, con due sole persone a bordo, come se si trattasse di un piccolo furgone.

Si viaggiava comodi sulla R 5, perché il suo motore a quattro cilindri di quasi un litro era un polmone



la Renault 5 in versione tre porte, col suo capiente bagagliaio - 1971

infaticabile, come tutti i propulsori Renault, del resto; faceva correre quella piccola due volumi ad oltre 120 km/ora di velocità, in autostrada.

Fu un indubbio successo la commercializzazione della R 5 in tutta Europa, nonostante la piccola Renault dovesse misurarsi con una concorrenza che cominciava a farsi molto agguerrita; la produzione della piccola due volumi francese durò una dozzina d'anni.

Più elegante, più ricercata della R 5 fu la sua concorrente diretta italiana, prodotta dalla Fiat: la 127, del 1972.

Anche lei montava un robusto motore di quasi un litro di cilindrata ed aveva la trazione anteriore; però, sulla Fiat, il propulsore era piazzato trasversalmente; inoltre, particolarità interessante della 127 fu l'adozione dei freni a disco sulle ruote davanti, a conferma che le sue prestazioni erano notevoli per la propria categoria d'appartenenza.



la Fiat 127, nella sua prima versione, a due o a tre porte - 1972

Grazie alla penna del giovanissimo Pio Manzù, prematuramente scomparso poco prima della presentazione della vettura, le forme della 127 erano più originali di quelle della Renault ed anche qualche cromatura in più non stonava su di un'automobile per famiglia dal carattere più italiano.

Naturalmente, la Fiat 127 era dotata di portellone, ma era disponibile anche con bagagliaio tradizionale, come le classiche berline; rimase in produzione alcuni anni e dalla Seat, in Spagna, fu costruita anche in versione quattro porte.

Sulle catene di montaggio di Mirafiori, la 127 fu prima affiancata e poi sostituita da un'altra utilitaria



utilitaria a tre o cinque porte Fiat Uno - 1982

torinese di grande successo; era una vettura ancora più spaziosa, ancora più confortevole, con linee che già preannunciavano lo stile del designer che l'aveva immaginata.

Si tratta della *comodosa* Fiat Uno, come predicava una pubblicità del tempo e lo stile nuovo che si stava prefigurando in quel nono decennio del secolo scorso era il celebre *Cuneo* di Giorgio Giugiaro.

Nel frattempo, però, dalla testa e dalla penna dello stilista dell'Italdesign sarebbe uscito un altro capolavoro di automobile, una vettura popolare come la VW Golf e forse anche di più; sarà un prodotto geniale quella piccola autovettura, anche se parlare di scultura in movimento sarebbe forse inappropriato, non in sintonia con la finalità sociale e con l'anima pragmatica e popolare di quel piccolo prodigio, che si chiamava Panda.

Panda: la superutilitaria intelligente

Nel 1972, la Fiat aveva sostituito la sua Nuova 500 del '57 con una vettura più aggiornata esteticamente e più funzionale come prestazioni: la 126; tuttavia, la tipologia e lo spirito della nuova piccola autovettura torinese erano rimasti ancora gli stessi della gloriosa 500: un'utilitaria *all'italiana*, cioè piccola ed elegante e dalle forme simili a quelle delle automobili più grandi.



superutilitaria Fiat 126 con motore e trazione posteriori - 1973

Nella gamma Fiat non c'era una superutilitaria che fosse spaziosa, comoda davvero per quattro persone, a meno di non arrivare alla superiore 127, ma quella era già percepita come una vettura per famiglia.

E a Mirafiori la dirigenza era piuttosto preoccupata perché certa potenziale clientela di campagna ed anche giovanile di città, per le proprie necessità quotidiane, alla Fiat 126 preferiva le

spartane francesi R 4 e 2 CV; insomma, nel nostro paese si stavano vendendo bene quelle vetturette d'oltralpe e Renault e Citroen minacciavano di sottrarre clientela all'azienda torinese, in quella seconda metà degli anni settanta.

Bisognava reagire al più presto con un prodotto nuovo nello spirito e nella sostanza!

Il progetto di una *rustica* di casa Fiat, fu subito avviato con l'idea di utilizzare i due affidabilissimi motori già disponibili: il bicilindrico raffreddato ad aria che equipaggiava la 126 ed il quattro cilindri di quasi un litro di cilindrata della 127; però, entrambi i propulsori sarebbero stati piazzati all'avantreno e la trazione sarebbe stata sulle ruote anteriori, come nella 127.

Rimaneva, però, un problema: per la carrozzeria occorrevo veramente idee nuove, perché si doveva arrivare a mettere assieme una superutilitaria *alla francese*, spaziosa ed essenziale, di cui non si aveva alcuna esperienza in Fiat; per questo motivo, il compito di dare un vestito ampio alla nuova vettura *rustica* di Mirafiori fu affidato alla Italdesign dei due maestri Aldo Mantovani e Giorgio Giugiaro.

La gestazione della carrozzeria della nuova superutilitaria fu laboriosa; durò un paio d'anni e coinvolse anche l'insieme dei concessionari Fiat, da cui l'azienda intendeva ricevere suggerimenti e conferme su di una tipologia di vettura, tutto sommato, nuova per il colosso torinese.

Ma i due stilisti piemontesi lavorarono bene davvero; quando la nuova superutilitaria venne presentata al pubblico, nel 1980, venne chiamata Panda con esplicito riferimento al mondo dell'ecologia e fu subito un successo; la macchina piaceva: era fresca e disinvolta.

La carrozzeria della Panda era quanto di più semplice ed intelligente si potesse immaginare; le sue superfici erano sostanzialmente piane, praticamente non c'era un componente della Panda che avesse una doppia curvatura; piuttosto, per irrigidire le lamiere c'era qualche spigolo, ad esempio sul cofano anteriore.

In officina, lo stampaggio dei lamierati non richiedeva macchine operatrici di elevatissima potenza ed anche questo contribuiva all'economia di produzione.



la Fiat Panda, con la parte inferiore in plastica grigia e le superfici vetrate piane - 1980

La vettura era lunga soltanto tre metri e quaranta centimetri ed era una due porte, come piaceva agli italiani, a differenza delle concorrenti francesi che di portiere ne avevano quattro; come loro, però, la Panda aveva il portellone sul retro con la possibilità di reclinare gli schienali dei sedili posteriori, creando un piano di carico uniforme, senza scalini.



interni della Panda, con evidenziati i sedili ed il piano di carico

Nonostante le ridotte dimensioni, lo spazio disponibile era ai massimi livelli come cubatura, grazie alle superfici squadrate che ne caratterizzavano anche gli interni.

In particolare, gli allestimenti dell'abitacolo piacquero immediatamente alla clientela giovanile; all'interno, la Panda era colorata, essenziale e con tanti ripiani imbottiti in cui depositare piccoli oggetti; i sedili erano semplici e di *tipo sdraio*, come sulla 2 CV Citroen, ma più confortevoli.

Però, era nei particolari che la carrozzeria della Panda dimostrava la sua genialità;

tutto quanto era studiato per realizzare economie intelligenti che non limitassero le funzionalità

dell'autovettura; tutti questi accorgimenti servivano giusto a mantenere il più basso possibile il costo di produzione, di gestione e di manutenzione del prodotto.

Per cominciare, la parte inferiore della carrozzeria della Panda era in plastica o plastificata per proteggere le lamiere della scocca dalla corrosione prodotta dal fango, anche salmastro, che si incontra sulle strade.

Tutte le parti vetrate: finestrini, lunotto e parabrezza erano piane, mentre sulle altre automobili, anche quelle più economiche, i vetri e non solo il parabrezza erano normalmente curvi; ovviamente, il vetro piatto ha costi di realizzazione decisamente inferiori rispetto a quello incurvato.

Ma l'economia non stava solo nella produzione: i finestrini in vetro piano erano identici sulle due fiancate della vettura ed un solo articolo a magazzino era utilizzabile per il finestrino di destra e per quello di sinistra della Panda; l'economia si estendeva anche alla gestione dei ricambi.



la mascherina della Panda 45, con le feritoie a sinistra; la stessa mascherina era montata con le feritoie a destra sulla Panda 30

Un altro esempio, molto banale questa volta: il frontale della superutilitaria del 1980 era costituito da un semplice lamierino rettangolare verniciato in tinta vettura, con alcune feritoie verticali praticate nella lamiera; nel caso della Panda 45, quella col motore a quattro cilindri raffreddato ad acqua, la mascherina era montata con i fori a sinistra, in corrispondenza del radiatore.

Invece, nel caso della Panda 30, quella col bicilindrico raffreddato ad aria, la stessa mascherina veniva installata capovolta con la grata a destra, di fronte alla ventola del condotto di raffreddamento; quindi, in

magazzino esisteva un solo articolo per il frontale delle due versioni della stessa utilitaria.

In tempi successivi, per gli amanti della guida a cielo aperto, arrivò anche una Panda col tetto in tela e le evoluzioni e le migliorie estetiche e funzionali della superutilitaria di Giugiaro non si contavano più nei vent'anni di produzione di quella piccola geniale automobile.

In alcuni casi, le nuove versioni della Panda cercarono di arricchire la vettura con cromature, interni di pregio e mascherine più eleganti; a mio parere l'effetto fu di *imborghesire* un po' quell'utilitaria pragmatica, snaturandone l'originario spirito essenziale e sbarazzino.



Fiat Panda 4x4 preparata per una traversata desertica – anni ottanta

In altri casi, le evoluzioni furono veramente importanti, come la versione da fuoristrada della stessa utilitaria: la Panda 4x4, con la sua trasmissione prodotta dalla casa austriaca Steyr-Puch, che in fatto di veicoli per la montagna non ha molto da imparare da nessuno.



Fiat Panda - 2003

La produzione della Panda durò fino al 2003 e ne furono costruiti oltre quattro milioni di esemplari, a dimostrazione del valore di quella piccola simpatica autovettura.

Venne sostituita da un'automobile diversa, seppure con lo stesso nome; si trattava di una quattro porte decisamente più confortevole, nonostante le ridotte dimensioni, più convenzionale e certamente più *automobile* di quanto non fosse la Panda di Giugiaro.

Anche quest'ultima ebbe un notevole successo commerciale, ma non era più la stessa Panda, o forse i tempi erano cambiati e con loro anche gli utenti; ma la Panda vera, quella dell'80, quella sì che è rimasta nei nostri ricordi ... era una macchinina unica, piccola fuori ma spaziosa dentro e con un grande cuore!