



“Ottovù”, l’unica Fiat della storia con motore V8

È una tipica granturismo degli anni Cinquanta e ne sono state prodotte solo 114. Oggi è un modello rarissimo Nella storia dell’automobile italiana i motori 8 cilindri a V solitamente sono appannaggio di Ferrari, Lamborghini e Maserati. Ma ogni regola ha la sua eccezione, che in questo caso si chiama Fiat 8V. Un’auto rarissima, l’unica tra tutte le Fiat ad avere un motore V8 sotto il cofano.

Un esemplare di questa incredibile granturismo è stata venduta all’asta il 13 maggio a Brescia, durante Finarte, a una cifra “segreta”. Ma per farsi un’idea, basta pensare che la quotazione era di circa due milioni di euro, tenendo conto del fatto che è questa è la seconda 8V costruita, dopo sei esemplari di pre-serie. Inoltre è la più vecchia superstite con questo tipo di carrozzeria, visto che come spesso accadeva in quegli anni le specifiche tecniche variavano spesso anche nella stessa produzione, a maggior ragione se questa era di tipo artigianale come nel caso della coupé torinese.

La “Ottovù”, come a volte viene chiamata, è nata quasi per caso e comunque in due fasi distinte. Il motore era stato progettato inizialmente per una berlina di lusso che sarebbe dovuta andare in vendita sul mercato statunitense. Ma poi quell’auto non venne mai realizzata e il V8 finì nel dimenticatoio, fin quando nel 1950 al Lingotto decisero di sviluppare una vettura sportiva per rilanciare l’immagine sportiva del marchio.

I compiti progettuali vennero affidati alla Siata che era specializzata nelle elaborazioni sportive delle Fiat. Così il V8 uscì dalla naftalina e trovò finalmente una collocazione appropriata. La 8V fu presentata al Salone di Ginevra del 1952 con il suo motore 2 litri con un insolito angolo tra le bancate di 70°, che erogava 105 o 120 CV a seconda delle configurazioni, spingendola fin quasi a 200 km/h.

Il cambio era a quattro marce, le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote - erano quelle della 1100 sia davanti che dietro - e i freni a tamburo. Il telaio, come si usava all’epoca, era a longheroni, ma la carrozzeria ci veniva saldata sopra e pertanto si può definire la struttura come semi-portante. In totale ne sono state prodotte solo 114, di cui circa la metà carrozzate dai vari specialisti di quel tempo.

L’esemplare andato all’asta fu acquistato nel marzo 1953 da Emanuele Filiberto Nasi, nipote del fondatore della Fiat Giovanni Agnelli. L’auto passò poi di mano nel 1956 e nel 1957, arrivando ad Antonio Siddi, velocista e medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Londra nel 1948. Infine fu acquistata dal collezionista Mario Righini che l’ha conservata per oltre quaranta anni. Completamente restaurata alla fine degli anni Ottanta, è eleggibile per la Mille Miglia, avendo partecipato all’ultima edizione del 1957.