



8V: incredibile ma FIAT



Tre bei esemplari di Fiat 8V campeggiano nello stand del C.M.A.E. a Novogro, dove si è svolta l'interessante conferenza.

Novogro, sabato 5 maggio 2012. Mentre una pioggia letteralmente assordante batteva sulla grande volta del padiglione centrale di Novogro come su un gigantesco tamburo, il C.M.A.E. ha celebrato il 60° anniversario della presentazione, al Salone di Ginevra del 1952, della Fiat 8V.

Per l'occasione ha esposto nel proprio stand tre magnifici esemplari (di cui uno in fase di restauro) della favolosa vettura, e ha organizzato una conferenza tenuta dal nostro socio Edoardo Tenconi che, oltre ad essere stato uno dei fondatori del Club, è anche Commissario Tecnico del Registro Fiat e tra i massimi esperti mondiali di questo affascinante modello.

Abbiamo così potuto conoscere in modo approfondito genesi e tecnica di una Gran turismo sicuramente straordinaria rispetto al panorama sia della produzione Fiat, sia delle vetture Gran turismo dell'epoca. Rispetto alla prima, per il fascino e le qualità sportive; rispetto alle seconde, per la tutto sommato semplice meccanica, che impiegava largamente componenti di serie della 1100 e della Campagnola, consentendo tuttavia, con 105 Cv (poi 115), di superare 200 km/h pur mantenendo, a velocità di Codice, consumi da vettura media.

Sotto la supervisione del grande Dante Giacosa, nacque quasi per caso e controversia, e comunque ai margini dell'attività

produttiva ordinaria: un po' per agevolare la creazione nelle competizioni della nuova categoria Gran Turismo Internazionale dove l'Aurelia B20 era già pronta a spopolare, un po' perché il fallimento del programma Fiat di produrre una berlina per il mercato americano (attualmente si sta riproponendo un analogo fanno il contrario, ma il risultato è cambiato?) aveva lasciato in Casa un motore V8 2 litri che si cercò comunque d'impiegare, apportando qualche modifica per renderlo più prestante.

Capita, sovente, che il figlio non desiderato si riveli il frutto migliore della famiglia: fu così anche per la 8V in casa Fiat.

Lo compresero subito i Carrozzeri che, sui telai nudi o rielaborando i numerosi esemplari reduci dagli abbracci con alberi e muretti nelle corse su strada (in primis Zagato, che fu peraltro uno dei maggiori utenti in gara della vettura), si sbizzarrirono nel tentativo di superare, con coupé e spider, la genialità stilistica che Luigi Rapi aveva espresso nell'elegante linea del modello "di serie", ad un tempo classica e moderna. Nacquero così le futuribili carrozzerie Ghia "Supersonic", le sportivissime Zagato con tetto a doppia gobba, fino alla incredibile "Demon Rouge" di Vignale; esemplari ora sparsi per il mondo, che si ritrovano a Pebble Beach e a Villa d'Este. Ma il dibattito sulla linea più bella è ancora aperto.

Sicuramente insuperato resta però il quadro strumenti Fiat, un largo ottagonone a cavallo del piantone dello sterzo, di una stupefacente modernità con la sua impronta quasi aeronautica.

E mentre ascoltavamo i racconti di quando questi sogni si fabbricavano nelle nostre città, o di quando si compravano per cinquecentomila lire oppure in cambio di una berlina di seconda mano, ci convincevamo sempre più (se ancora ce ne fosse bisogno) di vivere nell'epoca sbagliata. ●

