

# ARTIGIANATO D'ALTA CLASSE

È stata prodotta in soli 114 esemplari, molti dei quali "vestiti" dai carrozzieri di grido del momento. Oggi come in passato, la 8V rimane una delle sportive più ambite dei 120 anni di gloriosa storia della Fiat. Ne abbiamo riunite otto, in una prova esclusiva

Testo di **Gaetano Derosa** - foto di **Massimiliano Serra**



## Otto "Ottovu"

Da sinistra verso destra, le 8V in pista a Vairano: in prima fila la Spyder Zagato (1955), l'esemplare di FCA Heritage con carrozzeria in vetroresina (1954) e la Zagato berlinetta (1955); in seconda fila le Zagato preriserie (1953) e "double bubble" (1954) e la Pinin Farina (1954); in terza fila le Fiat prima (1953) e seconda serie (1954).

# ARTIGIANATO D'ALTA CLASSE

È stata prodotta in soli 114 esemplari, molti dei quali "vestiti" dai carrozzieri di grido del momento. Oggi come in passato, la 8V rimane una delle sportive più ambite dei 120 anni di gloriosa storia della Fiat. Ne abbiamo riunite otto, in una prova esclusiva

Testo di Gaetano Derosa - foto di Massimiliano Serra



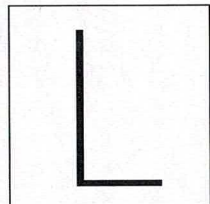
## Otto "Ottovu"

Da sinistra verso destra, le 8V in pista a Vairano: in prima fila la Spyder Zagato (1955), l'esemplare di FCA Heritage con carrozzeria in vetroresina (1954) e la Zagato berlinetta (1955); in seconda fila le Zagato preserie (1953) e "double bubble" (1954) e la Pinin Farina (1954); in terza fila le Fiat prima (1953) e seconda serie (1954).

## TELAIO 008 - CARROZZERIE SPECIALI - 1953

# NOBILE E SPORTIVA

Ordinata da Emanuele Filiberto Nasi con l'interno in stoffa, venne utilizzata dal velocista Antonio Siddi, medaglia di bronzo a Londra nel 1948, per correre la Mille Miglia del 1957



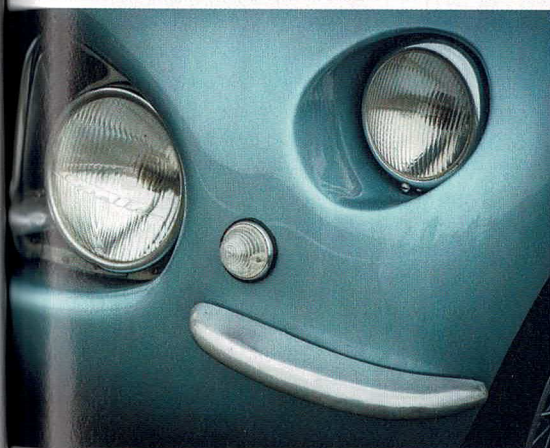
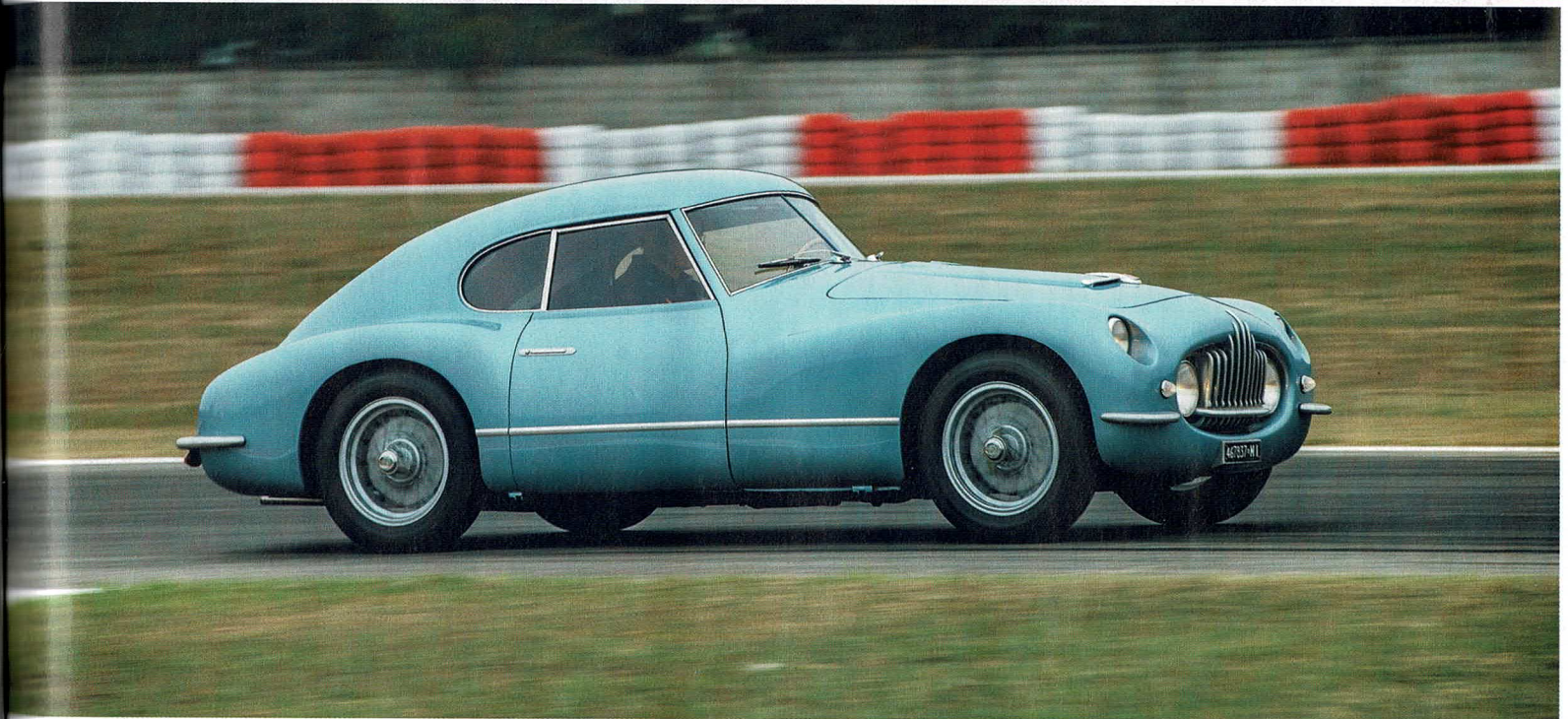
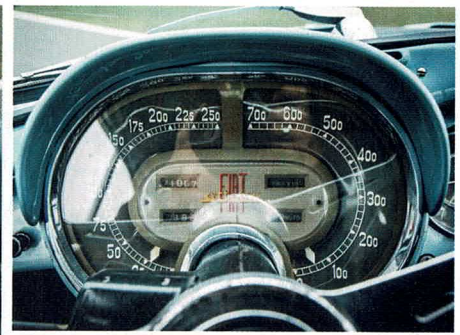
Lo chassis 008 è la seconda 8V costruita, dopo le 6 di pre-produzione. L'auto uscì dalla fabbrica il 5 marzo 1953, su commissione di Emanuele Filiberto

Nasi, figlio del barone Carlo Nasi e Tina Agnelli, nipote di Giovanni, il fondatore della Fiat. I Nasi erano tra i principali azionisti della Casa torinese. La 8V venne ordinata con specifiche fuoriserie, come l'interno in stoffa. Una testimonianza è sui pannelli delle porte originali, con il nome del proprietario scritto all'interno. Nasi la utilizza per disputare la Sassi-Superga con il numero 128 (targa TO143309), classificandosi 7° in classe Turismo Internazionale (fino a 2 litri).

L'auto viene poi venduta nell'agosto del 1956 a Benedetto Testa (targa BS38945) e poi consegnata nelle mani del sardo Antonio Siddi per disputare la Mille Miglia del 1957. Siddi, velocista e medaglia di bronzo nella staffetta 4x100 alle Olimpiadi di Londra del 1948, affronta la gara da solo, senza concluderla, ma compra la vettura nel luglio 1957. La storia di Siddi pilota, in quegli anni, è curiosamente legata alle 8V: gli organizzatori della Mille Miglia si accordano con la carrozzeria Romanazzi, proprietaria di un esemplare seconda serie (telajo 102), per affidarla a Siddi sotto l'egida della Scuderia Tevere, ma il velocista alla fine sceglie la "008", perché ha già in mente di comprarla. Il motore viene successivamente sostituito con un altro particolarmente prezioso ("CS042"), provenien-

te dalla Siata 208 coupé Bertone "CS068". L'auto ha vissuto alcuni, documentati, cambiamenti. Si ritiene che sia nata con la tipica griglia art-déco di tutte le prime 8V, con un fregio che si estende sul cofano, mentre appare alcuni anni dopo nella foto della Mille Miglia del 1957 con una griglia più semplice. È arrivata agli anni Ottanta con un inedito muso anteriore, con una calandra diversa senza griglia e fari carenati aerodinamicamente in plexiglas, fanalini posteriori differenti, senza paraurti e verniciata in rosso. Viene poi restaurata alla perfezione, di nuovo con la griglia originale, ma mantiene il colore rosso. Successivamente è riverniciata in azzurro per ripristinare totalmente le condizioni originarie. Da tanti anni appartiene alla collezione di Paolo Saporetti.





### Restauro eccellente

Negli anni passati era stata modificata soprattutto nella parte anteriore. Il successivo restauro ha ridato a questa 8V la caratteristica griglia art-déco e, in anni più recenti, pure il colore azzurro, per ripristinare totalmente le condizioni originali.



TELAIO 059 - ZAGATO - 1953

# PRESERIE DA CORSA

La terza berlinetta costruita nell'atelier milanese ha gareggiato negli anni Cinquanta con Aurelio Pellegrini della Scuderia Sant Ambroeus



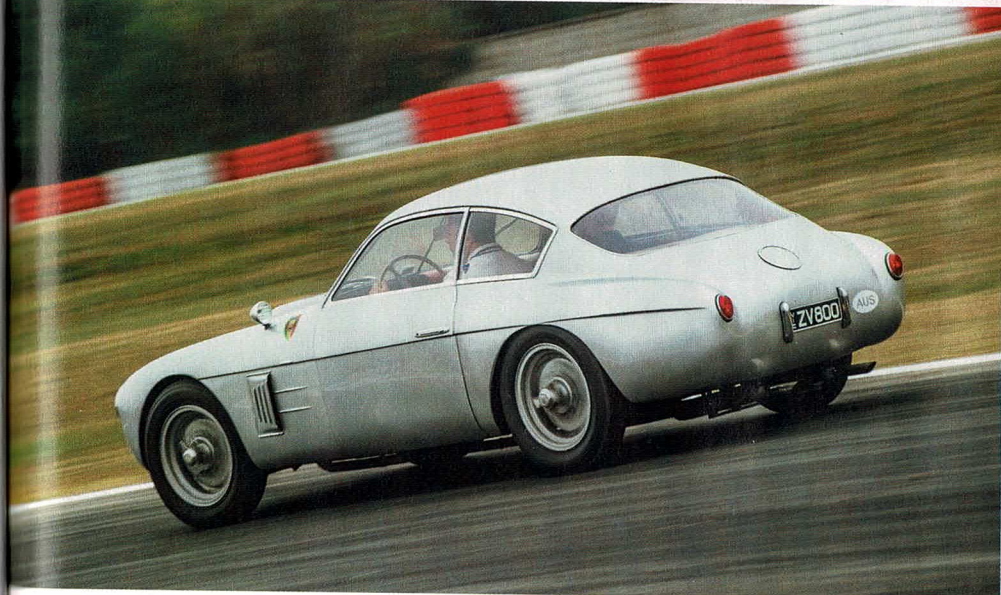
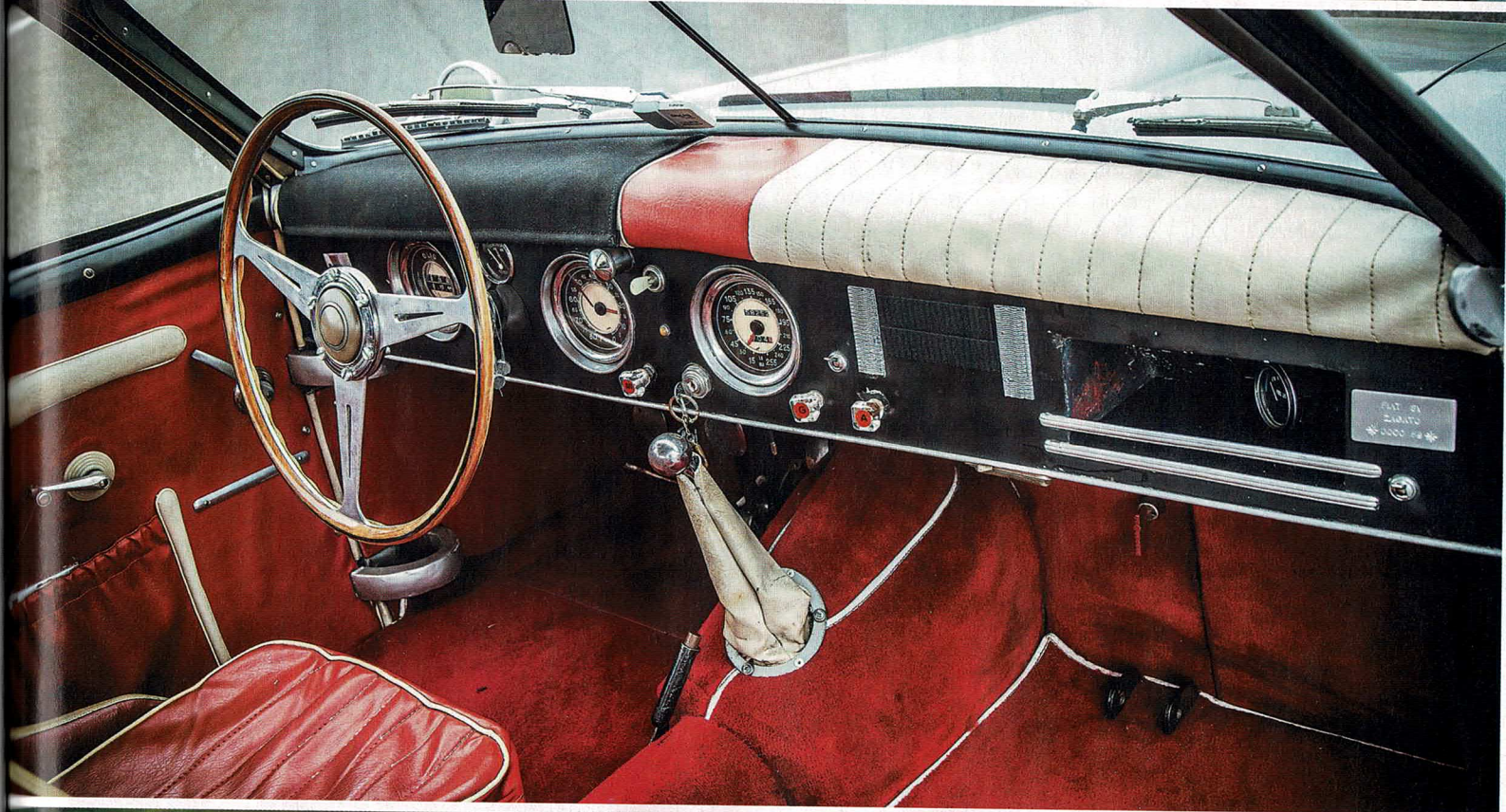
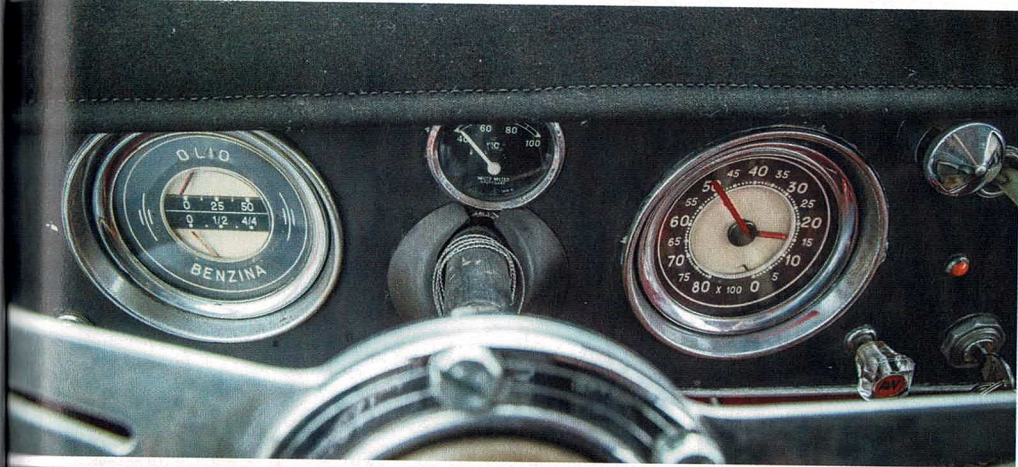
A

llestita sul telaio 059 e ultimata il 16 settembre del 1953, si tratta della terza berlinetta "preserie" vestita da Zagato e destinata ad Aurelio Pellegrini di

Udine, uno dei gentleman driver della Scuderia Sant Ambroeus. Esattamente come le prime due 8V carrozzate nell'atelier milanese, anche questo esemplare (prima targa UD28156) monta il parabrezza diviso in due (dal telaio 060 diventerà unico), con tre tergicristalli: due dalla parte del guidatore, in origine "vis à vis". Caratteristici di questa berlinetta dalla livrea grigia anche il cofano con vistosa presa d'aria a fori circolari e gli sfoghi sulla parte inferiore dei parafranghi anteriori, questi ultimi aggiunti successiva-

mente alla realizzazione dell'auto. Vetri laterali e lunotto sono in plexiglas. Pellegrini, fumatore incallito, utilizza la 8VZ per numerose gare nei successivi tre anni. Nel 1954 prende parte alla ottava edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti (19° assoluto), al sesto Giro della Calabria (4° nella categoria GT 2 litri), mentre nel 1955 partecipa alla ventiduesima edizione della Mille Miglia, dove è costretto al ritiro, e alla quindicesima della Parma-Poggio di Berceto (ottavo nella categoria Turismo Speciale). L'anno successivo il gentleman driver friulano ritenta l'avventura alla Freccia Rossa, portando a casa un ottimo piazzamento: 37° nella classifica assoluta. L'auto viene comprata dall'anconetano Renzo Rossi nel 1956, il quale la rivende a Davide Spinelli di Forlì tre anni più tardi. Quest'ultimo danneggia l'auto in Svezia al-

la fine del 1959: col muso accartocciato rimane chiusa in un garage per almeno trent'anni. Dalla Svezia passa a New York nel 1987, acquistata da Robert Rubin, che procede a un ottimo lavoro di restauro conservativo. Oggi, di proprietà di un collezionista americano e custodita in Italia da Daniele Turrisi, si presenta infatti con l'interno originale: "Abbiamo immediatamente capito - dice Turrisi - l'importanza del veicolo, una delle tre vetture preserie della Zagato. Ha specifiche tecniche peculiari che la rendono davvero unica". Bellissimo l'interno, coi sedili sportivi rossi e i cadenini bianchi; la pelle che ricopre la plancia è nera davanti al guidatore (voluta dal primo proprietario per annullare i riflessi sulla strumentazione), mentre nella zona centrale è rossa e dalla parte del passeggero diventa chiara.



### **Tergicristalli gemelli**

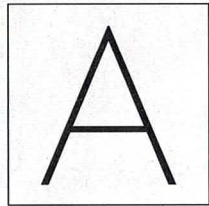
Splendido l'interno coi sedili sportivi in pelle rossa e i cadenini chiari. Il parabrezza diviso in due, peculiarità dei tre esemplari preserie della Zagato, viene pulito da tre tergicristalli, due dei quali dalla parte del guidatore, ora accoppiati e quindi utilizzabili senza problemi.



## TELAIO 101 - CARROZZERIE SPECIALI - 1954

# L'UNICA IN VETRORESINA

Esposta al Salone dell'Automobile di Torino nel 1954, è un esperimento voluto da Fabio Luigi Rapi, allora responsabile del reparto Carrozzerie Speciali al Lingotto

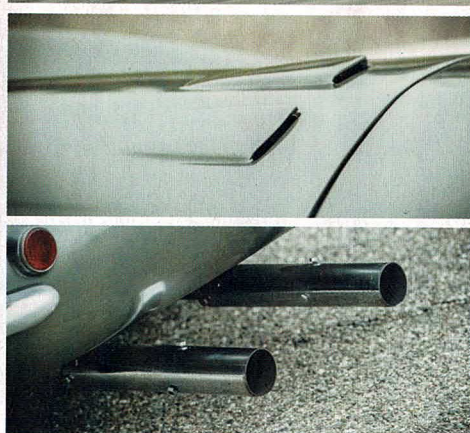
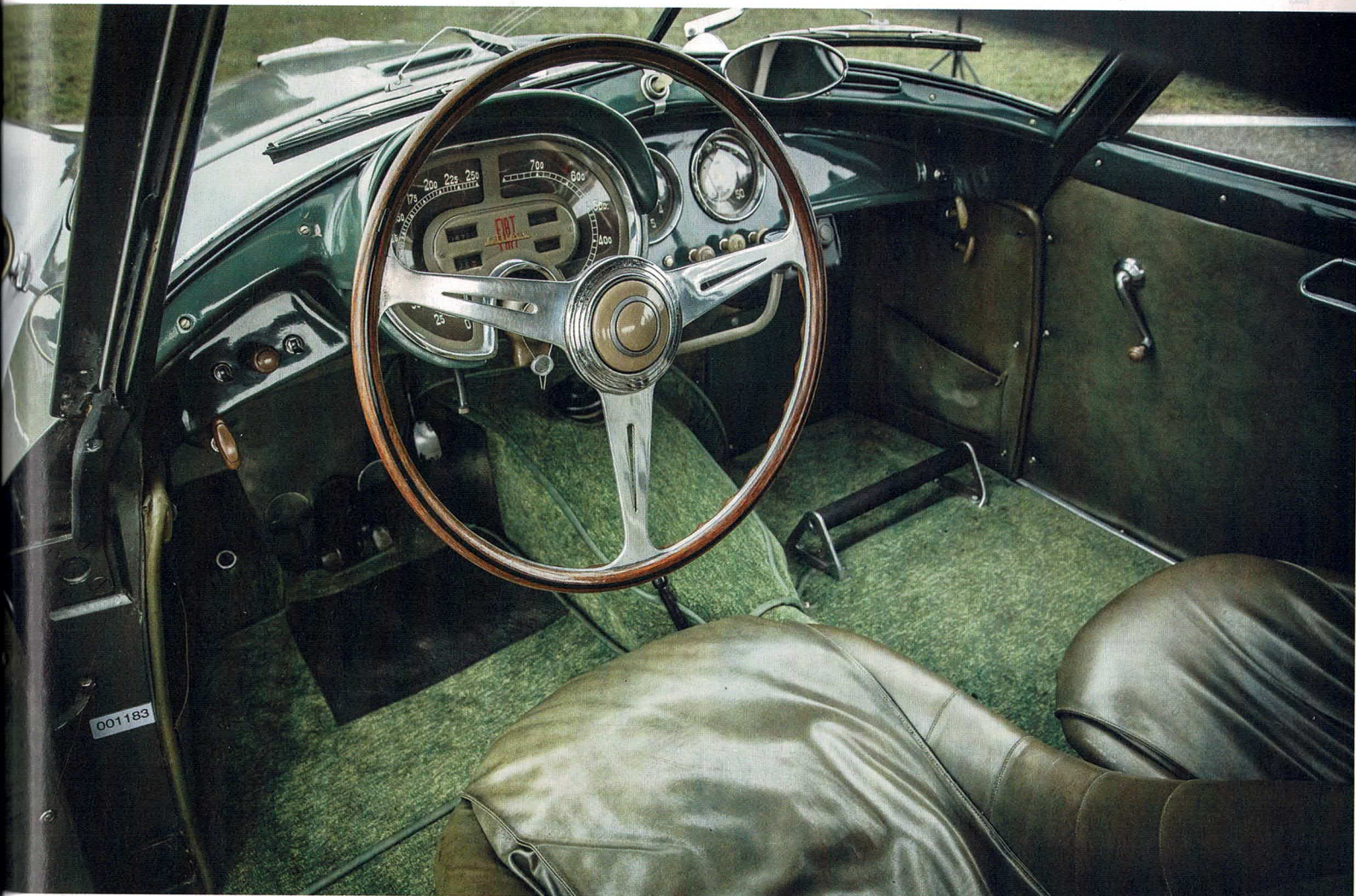


Al Salone di Torino del 1954 molti visitatori sostano davanti allo stand della Fiat, incuriositi da una "strana" 8V: la vettura si presenta per metà verniciata in un elegante grigio-verde scuro, mentre l'altra non lo è ma, soprattutto, è quasi trasparente. Si tratta dell'esemplare col telaio 101, che adotta a titolo sperimentale la carrozzeria realizzata interamente in vetroresina anziché in acciaio. Viene esposta a Torino in modo tale che il pubblico possa notare la particolarità costruttiva del materiale sintetico traslucido, che agli inizi degli anni Cinquanta rappresenta una tecnologia decisamente all'avanguardia e può costituire,

almeno secondo gli intendimenti della Casa torinese, una valida alternativa sia ai costi eccessivi degli stampi sia alla complicata battitura manuale delle lamiere per la costruzione in piccola serie, come quella appunto della 8V. Fabio Luigi Rapi, allora a capo del reparto Carrozzerie Speciali al Lingotto, qualche anno dopo dirà: "Con Giacosa eravamo assolutamente d'accordo sul fatto che il progetto 106 poteva essere una commessa utile esclusivamente per fini propagandistici, escludendo da subito qualsiasi prospettiva commerciale. Ma ci mettemmo anima e corpo nel realizzare la 8V e, anche quando dopo la prima serie fu subito chiaro che la produzione sarebbe rimasta molto limitata, ci lasciarono carta bianca per modificare il frontale e poc'altro, per dimostrare che la

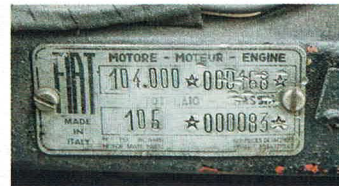
Fiat alla 'Ottovu' ci teneva parecchio". Venduta (o più probabilmente spedita per l'esposizione a una mostra) a Fiat Madrid il 19 maggio 1954, la "101" torna a Torino il 25 luglio e da allora fa parte della collezione della Casa: "Se c'è un'auto che rappresenta la storia sportiva e il prestigio del marchio - spiega Roberto Giolito, responsabile di FCA Heritage - è proprio la 8V. Il nostro esemplare ha ancora l'interno e la meccanica originali, con pochi km all'attivo. Dopo tanti anni di inattività, è bastata una semplice messa a punto e la vettura è ripartita senza problemi. È proprio un bel vedere". Tra i vari particolari originali di assoluta peculiarità di questo esemplare, da citare il volante Nardi con pulsante centrale Fiat, che è poi quello della contemporanea 500 C. R





**Tono su tono**  
 Veramente molto elegante l'interno della 8V con carrozzeria in vetroresina che oggi appartiene a FCA Heritage: il verde della pelle dei sedili (originale) si sposa alla perfezione con quello della livrea esterna e della moquette in lana che riveste il pianale della berlina sportiva.





TELAIO 083 - ZAGATO - 1954

# LA DOPPIA GOBBA CHE PIACE

È stata la vettura personale di Elio Zagato e una delle sole sei che sono state costruite nella sua carrozzeria con il caratteristico tetto. Vanta un ottimo palmarès

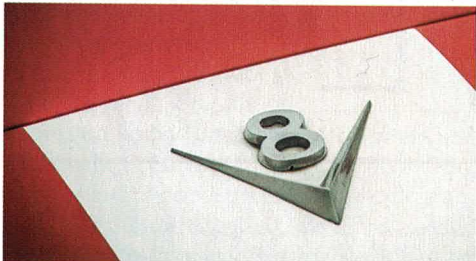
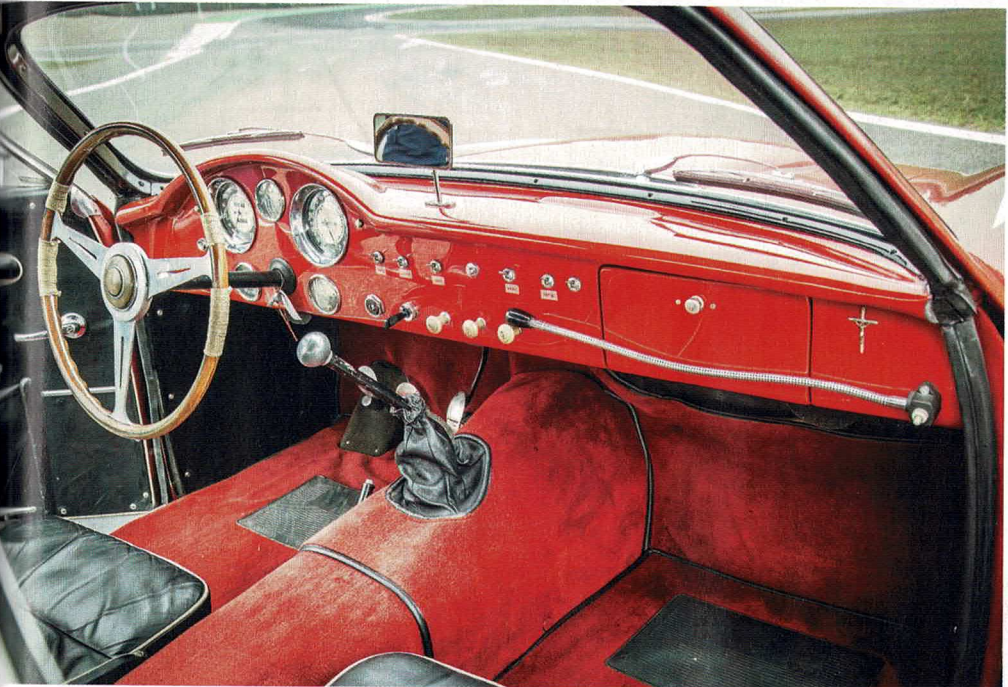
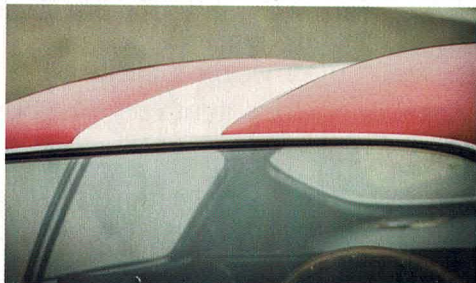
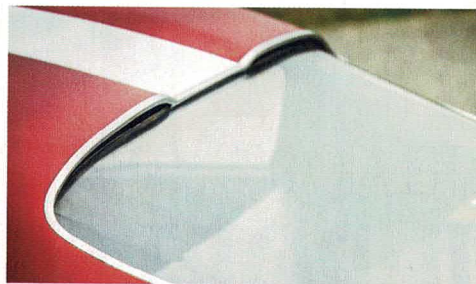
**D**elle numerose berline allestite da Zagato, solo sei hanno il tetto a doppia gobba, il "marchio di fabbrica" dell'atelier milanese. La 8V telaio 083, ultimata il 29 maggio del 1954, è appunto una di queste. "Ed è stata una delle mie vetture personali - ricordava Elio Zagato in un'intervista rilasciata nel 1999 - era di gran lunga la mia preferita, anche se mio padre propendeva decisamente per l'Alfa 1900 SSZ. Ne ho avute quattro o cinque, tutte col motore strettamente di serie, mentre la carrozzeria ha seguito una costante evoluzione: prese d'aria sul cofano e laterali, doppie gobbe, coda rastremata. Eravamo sempre

alla ricerca della migliore aerodinamica". Questo esemplare venne costruito da Zagato per poi essere gestito in comproprietà col commendator Franco Cornacchia, abilissimo venditore di vetture sportive (il suo motto era "con l'auto si corre la domenica e la si vende il lunedì") e gentleman driver, titolare della Scuderia Guastalla, che aveva la sede operativa in via Freguglia a Milano. Cornacchia iscrive la "083" nel 1955 alla settima edizione della Coppa Intereuropa, e l'affida al piede esperto di Francisco Sacco Landi detto "Chico", pilota brasiliano che ha gareggiato anche in Formula 1: alla fine conclude decimo di classe. Nel marzo del 1956 la 8VZ viene utilizzata da Vladimiro "Mirko" Pavoni, che decide di testare la vettura alla dodicesima edizione della

Salita delle Torricelle (settimo di categoria) prima di prendere il via alla ventitreesima Mille Miglia: all'arrivo a Brescia la berlinita conclude in 46ª posizione assoluta. Tantissime le partecipazioni alle corse in salita, alla Targa Florio e a Monza fino al 1964, anno in cui la vettura è stata parcheggiata in un garage in Sicilia per il meritato riposo. Nel 1979 è stata acquistata da Angelo Gadioli, che l'ha sottoposta a un restauro conservativo. Oggi la conserva il figlio Aldo, che racconta: "Non me ne separerò mai, è una sorta di coperta di Linus. È stato il regalo di mio padre appena presa la patente, ci ho fatto almeno ventimila km senza mai avere un problema. Ora c'è mio figlio che l'adora, e mi sa che appena sarà maggiorenne... farò come mio padre".

R

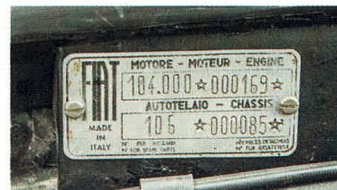




#### Sedili spettacolari

Essenziale ed elegante al tempo stesso l'interno della 8VZ, con i sedili che sono il simbolo della sportività secondo gli intendimenti stilistici di Zagato. Al bocchettone del carburante si accede (con fatica) sollevando uno sportello con relativa serratura.





TELAIO 085 - PININ FARINA - 1954

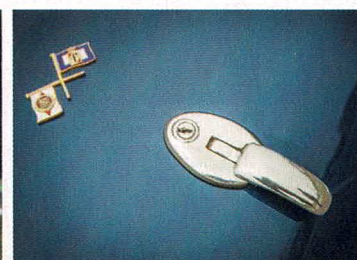
# IL PORTELLONE E LE PINNE

Giovanni Nasi, vicepresidente della Fiat, vuole fare un regalo molto speciale alla moglie. Pinin Farina l'accontenta con una berlinetta simile alla Ferrari 375 MM creata per Ingrid Bergman

**L**a storia della 8V si incrocia con quella di Pinin Farina in due momenti cruciali. Il primo è proprio quando si deve allestire un primo autotelaio sperimentale a metà 1950, per la famosa berlina "presidenziale". Dal reparto tecnico della Casa viene spedito alla carrozzeria torinese uno chassis completo di meccanica. Il risultato, però, non convince e viene poi accantonato. Il secondo momento è quando, verso la fine della produzione della berlinetta, la Pinin Farina acquista il telaio 085 (21 luglio 1954). Per qualche mese rimane, coperto da un telo, in fondo a uno dei capannoni in corso Trapani 107, in attesa di ispirazione. Un giorno Giovanni Nasi, vicepresidente della Fiat, con la moglie Marinella Wolf si presenta a Battista Pinin Farina, per una richiesta

speciale. "Ci piacerebbe avere un'auto sportiva simile a quella - spiega Nasi - che lei ha carrozzato per il regista Rossellini". Il riferimento è alla Ferrari 375 MM (telaio 0456M) che il grande "sarto" ha appena finito di confezionare per Ingrid Bergman e che viene spedita in fretta e furia a Parigi per il Salone autunnale. Pinin Farina propone di rifarne una sul telaio della 8V: "Gran vettura, ottima idea" chiosa il vicepresidente. Una stretta di mano e l'accordo è fatto. Caratteristici anche di questa esecuzione sono i lunghi parafanghi con le piccole luci (che sono quelle della Lancia Aurelia B24) incastonate alle estremità che sottostanno ai montanti posteriori "pinnuti": un elemento distintivo per la Pinin Farina, che riutilizzerà questa soluzione negli anni successivi anche per la Dino 206-246, per la BB e per la Testarossa. La parte anteriore invece manifesta un certo family feeling con un'al-

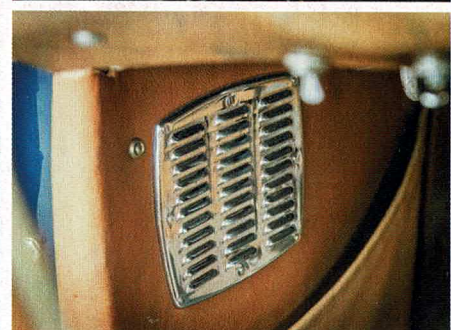
tra Ferrari vestita da Pinin, la 250 GT. Prima di essere consegnata a Nasi, la vettura fa da "vedette" allo stand della carrozzeria torinese al Salone dell'auto di Ginevra nel 1955. Nel frattempo il motore ha ricevuto un'elaborazione (denominata in gergo "Monza"), con potenza portata a 165 CV. L'interno, opulento, è caratterizzato da sedili di generose dimensioni e strumentazione "simil Aurelia". Comoda la leva di apertura del portellone (con pantografi telescopici protetti da fodere in pelle Connolly); sul pianale, alcuni listelli di legno di noce impediscono all'eventuale sacca da golf di sbalottare a destra o sinistra. Da tanti anni fa parte della collezione di Mario Righini. "Qualche anno fa abbiamo deciso di restaurare solo la carrozzeria - spiega il nipote Massimiliano Stancari - senza toccare l'interno originale, moquette compresa, perché si presenta ancora in buone condizioni". **R**





#### **Interno conservato**

Di recente la carrozzeria è stata totalmente restaurata, così come il motore, che è quello potenziato a 165 CV (tipo "Monza"). L'interno, invece, si presenta ancora in ottime condizioni originali. La ruota di scorta si trova sotto il pianale del baule.





TELAIO 105 - CARROZZERIE SPECIALI - 1954

# STORIA DI UNA GLOBETROTTER

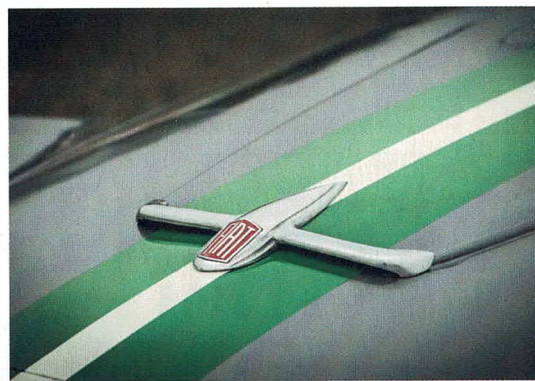
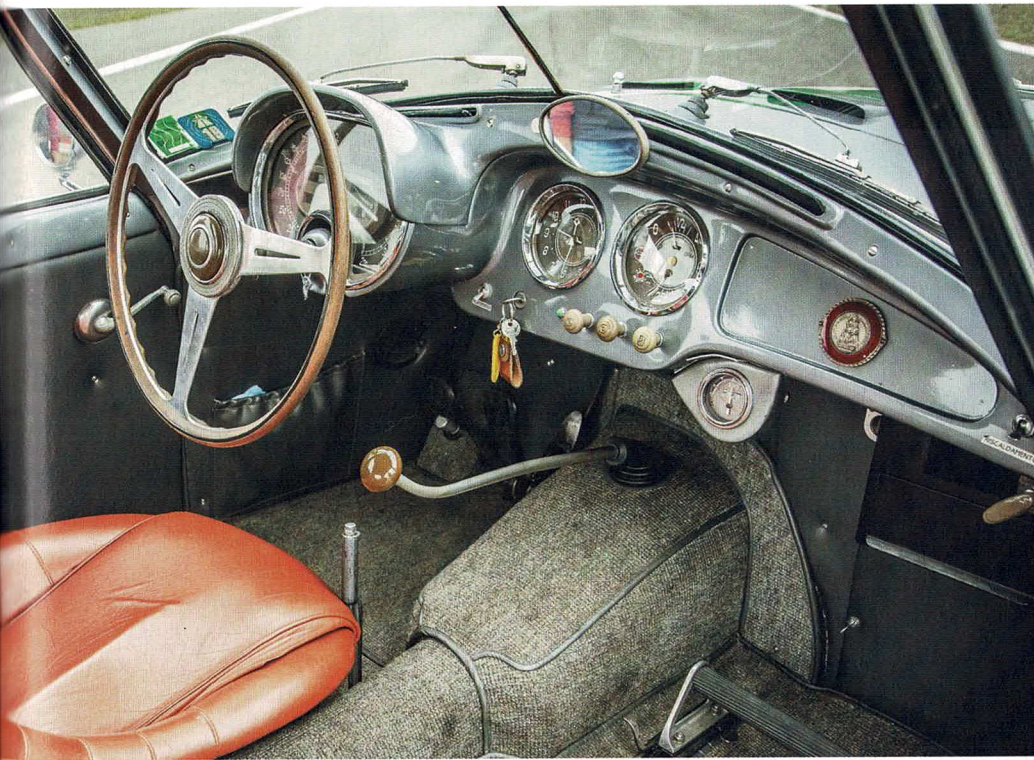
Dalla Germania agli Usa: venduta a Heilbronn, ha trasvolato l'oceano negli anni 70 per poi ritornare in Europa un paio di anni fa in ottime condizioni generali

**L**a seconda serie della 8V fa il suo esordio ufficiale al Salone dell'Automobile di Torino nel 1954, anche se la produzione dei primi esemplari risale a novembre dell'anno precedente. La principale modifica estetica riguarda il frontale, che adotta i doppi fari inseriti in appositi incavi ovali all'estremità dei parafanghi, in modo da rendere la calandra più raccolta e di disegno notevolmente semplificato. Anche la parte posteriore viene modificata: ora si distingue per le due codine laterali leggermente rialzate che ospitano due fanalini non più incassati, identici a quelli della Lancia Aurelia B24, che danno un tocco decisamente diverso, plausibilmente più sportivo e moderno, al posteriore della berlinnet-

ta. Tutto il lavoro viene svolto nel reparto Carrozzerie Speciali in un lasso di tempo abbastanza lungo: "Il progetto di ogni modello destinato alla produzione in grande serie - spiega Giacosa - è cosa che impegna senza tregua il capo responsabile come i disegnatori di ogni categoria, dai tecnici progettisti ai particolaristi che tracciano i disegni di ogni singola parte, anche la più semplice come una vite, un perno, una coppiglia. Ma il tempo concesso non è maggiore di quello necessario al disegno di qualsiasi altro modello, anche se la produzione di questo è limitata a un piccolo numero di esemplari o a un solo prototipo sperimentale". Deliberato per la vendita il 16 luglio del 1954, l'esemplare che compare in queste pagine (telaio 105), viene spedito alla sede Fiat di Heilbronn, in Germania. Con ogni probabilità la vettura ha partecipato a nu-

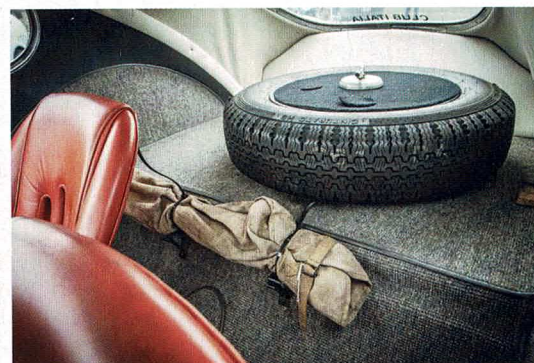
merose gare fino agli inizi degli anni Sessanta. Successivamente la berlinnetta viene esportata negli Stati Uniti. Durante la permanenza Oltreoceano la vettura ha partecipato a prestigiosi concorsi di eleganza (Concorso Italiano nel 1995 e Pebble Beach nel 1999) e ha anche "visitato" l'Italia nel 2000, quando ha preso parte alla Mille Miglia rievocativa. Nel 2017 è stata acquistata da Giustino De Sanctis, che l'ha riportata in Europa: "Qualche anno prima del mio acquisto - spiega - è stata sottoposta a un restauro conservativo ed è stato rispettato l'abbinamento in contrasto dell'interno, dove i sedili sono in pelle marrone, mentre i pannelli porta e la moquette richiamano il colore della carrozzeria. Ho deciso di lasciare anche la striscia bianco-verde che percorre cofani e tetto, come in origine, perché le dà un tocco di sportività in più". **R**



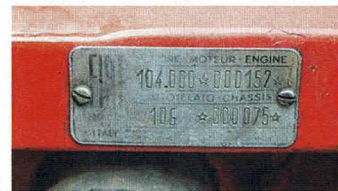


### Lancette opposte

La strumentazione principale davanti al guidatore (tachimetro e contagiri) è caratteristica sia per il movimento a lancette opposte, sia per il logo del modello in lettere ("ottovu"). Al centro della plancia, gli strumenti secondari. Il bagagliaio è inesistente: dietro i sedili c'è posto per la trousse degli attrezzi e la ruota di scorta.



TELAIO 075 - ZAGATO - 1955



# BERLINETTA CASA E CIRCUITO

Uno dei telai acquistati dalla Zagato alla fine della produzione della 8V appartiene da 45 anni alla stessa famiglia, che la utilizza sia per le gare sia per gli impegni quotidiani

**N**onostante l'indubbio fascino e la produzione esclusiva da vera gran turismo, la dirigenza Fiat decide già nel 1954 di togliere dal listino la 8V, anche se in effetti la notizia ufficiale viene comunicata solo agli inizi dell'anno successivo. Rimane il problema dei poco più di venti esemplari giacenti al Lingotto, molti dei quali sono semplici chassis con relativa motorizzazione. "Trovammo un buon accordo con le maestranze torinesi - racconta Elio Zagato - e un lunedì mattina ci vedemmo recapitare tutto il materiale su quattro bisarche letteralmente strapiene". Le berlinette

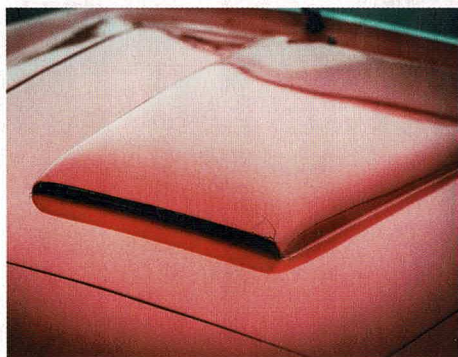
già complete vengono trasformate in "Elaborata Zagato", mentre gli autotelai vengono carrozzati ex novo, con caratteristiche migliori rispetto alla versione di serie soprattutto grazie al minor peso ottenuto lastrandolo la scocca in alluminio. Uno di questi, il telaio 075, viene ultimato il 31 maggio del 1955 per essere venduto al viareggino Giuseppe Gattai. L'auto viene usata solo per diporto per poi essere ceduta il 14 aprile dell'anno successivo ad Alfonso Raffo, che risiede a Lido di Camaiore. Il figlio del nuovo proprietario, Luigi, non perde tempo per schierarla in gara e si iscrive alla sesta edizione del Trofeo Sardo, piazzandosi secondo nella propria classe. La 8VZ ritorna a Viareggio nel 1957, acquistata da Alberto Ver-

ciani. Rimane poco utilizzata fino al 1974, quando Pietro Faggioli di Ravenna, dopo una trattativa veloce e positiva, la porta nel suo garage. "Negli anni immediatamente successivi all'acquisto - ricorda il figlio Marco - è stato effettuato un accurato restauro e da allora non ha subito ulteriori interventi. Abbiamo partecipato a due rievocazioni della Targa Florio e a due Mille Miglia storiche, oltre che a diversi eventi minori e a qualche concorso d'eleganza. E sempre senza l'ausilio del carrello. Va che è un piacere, telaio eccezionale e motore molto esuberante. Ho tanti bei ricordi, e uno lo posso 'sdoganare' soltanto ora: i primi km alla guida di un'auto li ho fatti con la 8VZ di famiglia, a 16 anni, quindi senza patente..."

R

## Maniglia nascosta

Molto elegante il frontale, con la mascherina compatta e la presa d'aria sul cofano di piccole dimensioni. La maniglia incassata di apertura della portiera, creata dalla Zagato nel 1947 per le 1100 e le 500 Panoramica, è in alluminio, col pulsante che fa fuoriuscire la leva di sgancio dal lato sinistro. Anche in questo esemplare la selleria è originale.









TELAIO 005 - ZAGATO - 1955

# LA "ZETA" CHE VISSSE TRE VOLTE

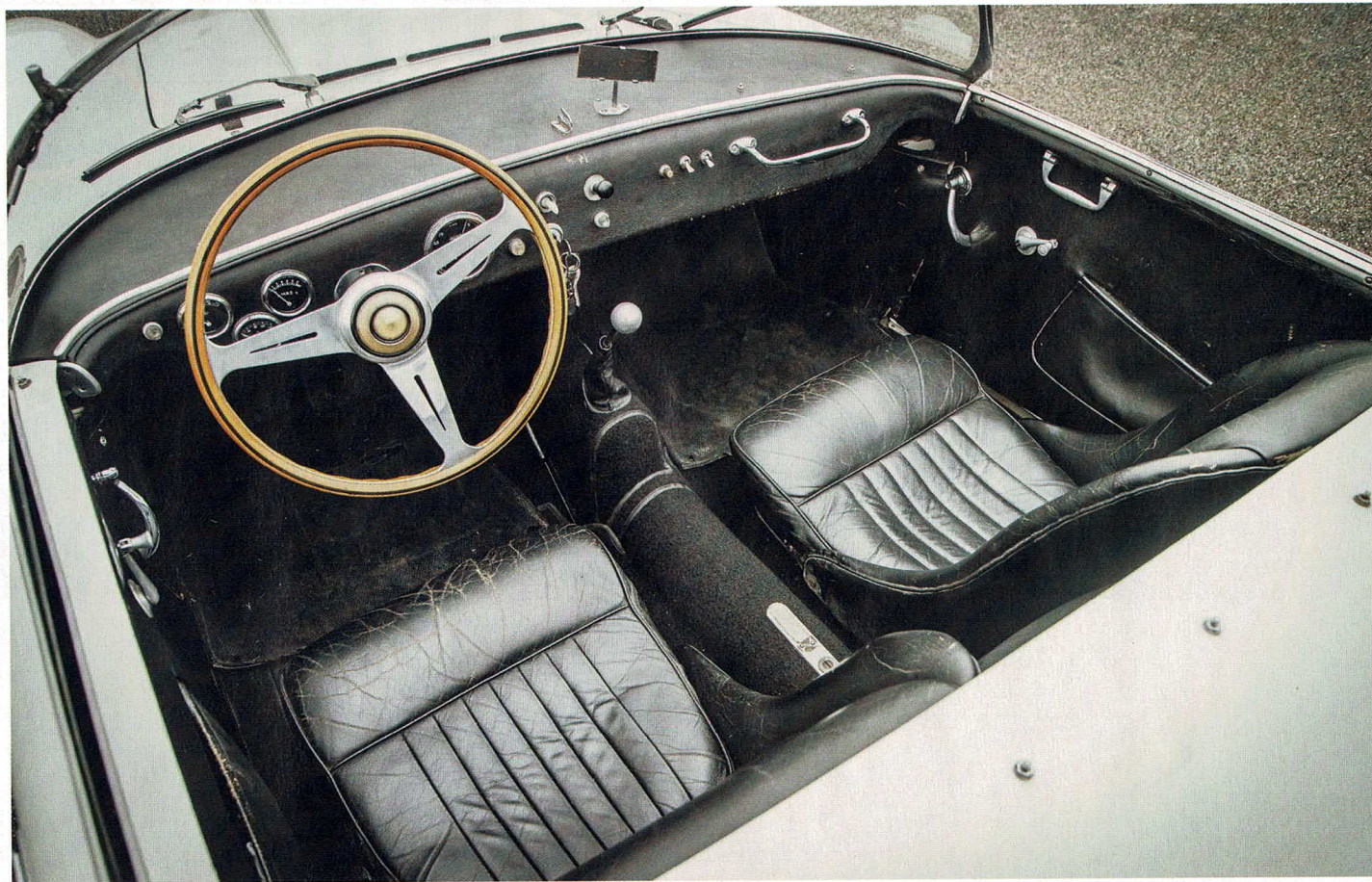
Partendo da uno dei primi sei esemplari di preserie Fiat, il gentleman driver Ovidio Capelli chiede a Zagato la trasformazione prima in barchetta, poi in spider, sempre d'impostazione sportiva

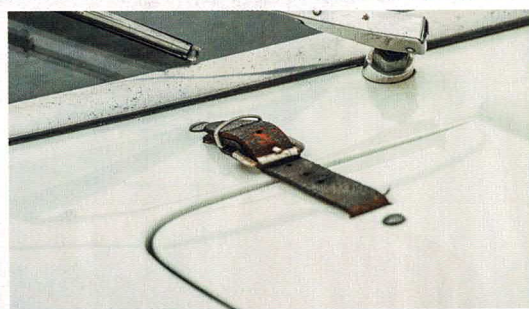
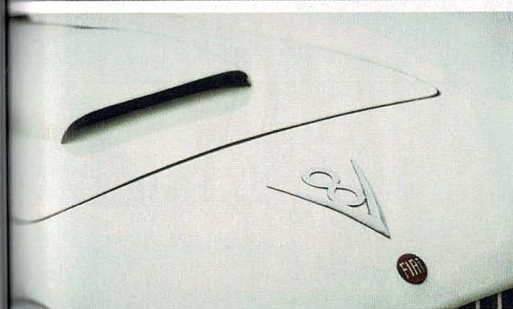
**N**

el raccontare la storia della spider telaio 005 è proprio il caso di parafrasare il famoso capolavoro di Alfred Hitchcock del 1958. Questo esemplare è uno dei sei prototipi pre produzione della Fiat, deliberati nel 1952, con carrozzeria standard disegnata da Fabio Luigi Rapi, per la precisione la quinta. Viene consegnata al cremonese Vincenzo Auricchio il 3 maggio, esattamente il giorno stesso della partenza della diciannovesima Mille Miglia. Giusto il tempo di fare la punzonatura in piazza Vittoria a Brescia e poi via. Auricchio, in coppia con Piero Bozzini, si comporta molto bene e con-

clude la massacrante gara con un ottimo quindicesimo posto in classifica assoluta. Il giorno successivo, il gentleman driver lombardo riceve un telegramma di congratulazioni da Dante Giacosa. Un mese dopo questa impresa la 8V viene ceduta alla Scuderia Ambrosiana. A questo punto uno dei soci, Ovidio Capelli, si precipita nell'atelier di Elio Zagato per chiedergli di trasformarla in una barchetta. Detto, fatto: in pratica il carrozziere milanese crea una carrozzeria in alluminio che ricorda molto la coupé (telaio 002) creata in precedenza per lo stesso cliente, eccezion fatta per il tetto. Peculiarità di questa barchetta è quella di avere la portiera solo dal lato pilota. Il nipote di Capelli, Diego, la utilizza in diverse corse in salita, ma il 24

maggio 1953, al terzo Trofeo Sardo, perde la vita in seguito a un'uscita di strada. Lo zio Ovidio fa ricarrozzare nuovamente l'auto dalla Zagato, che le dona le sembianze odierne. Viene staccato l'8 cilindri "tipo corsa" (serie 104.104) e viene rimontato quello originale (n. 008). Da oltre trent'anni appartiene a Pietro Galtarossa di Padova: "Mi venne proposta insieme ad altre auto, me ne sono innamorato subito. Siccome doveva essere ritargata, ho chiesto alla Motorizzazione di poter aspettare le cifre che avevo in mente per celebrarla degnamente: PD888888". Guardando l'interno, spicca la plancia in pelle con strumentazione minuscola, totalmente differente rispetto agli altri 113 esemplari prodotti. **R**





### Segni distintivi

La strumentazione Jaeger, le cinghiette fermacofano e i sedili imbottiti sono alcuni elementi di distinzione rispetto alle berlinette allestite da Zagato. Il parabrezza "stile America", di tipo avvolgente, è paragonabile come dimensioni a quello della Lancia Aurelia B24.

# SOFISTICATA PER PALATI FINI

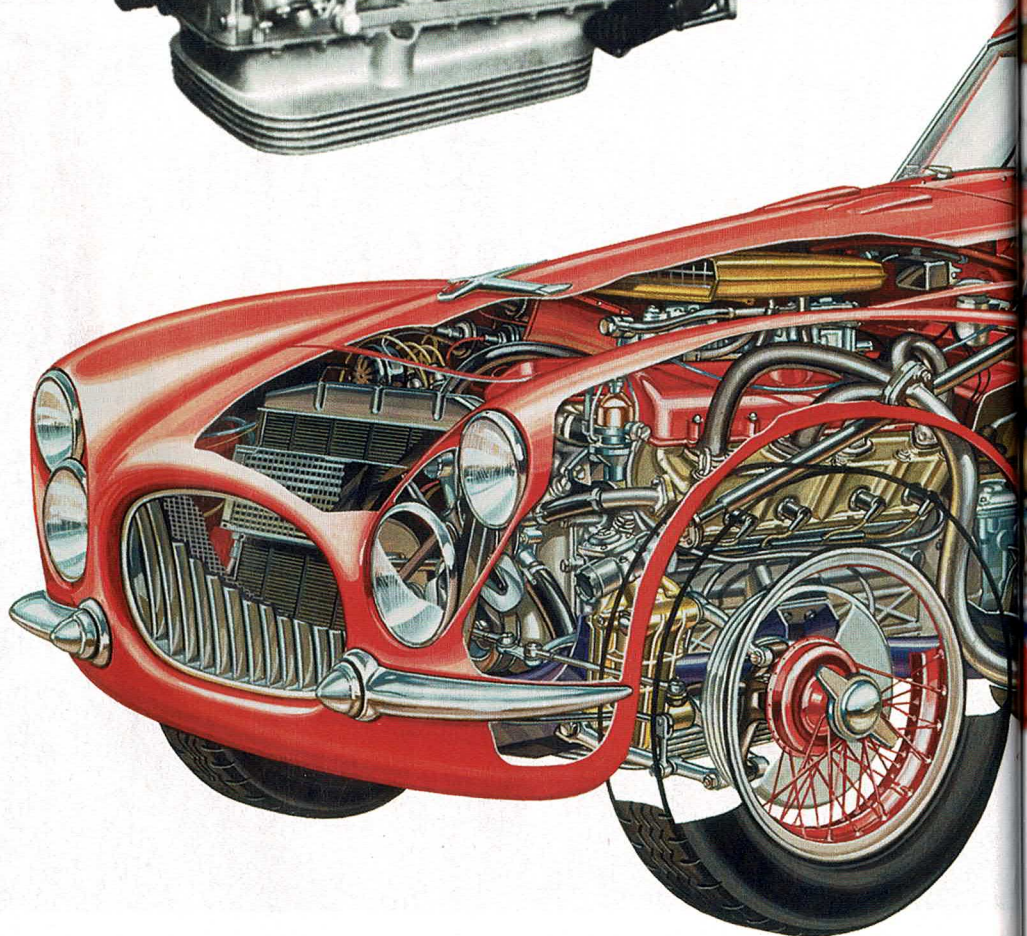
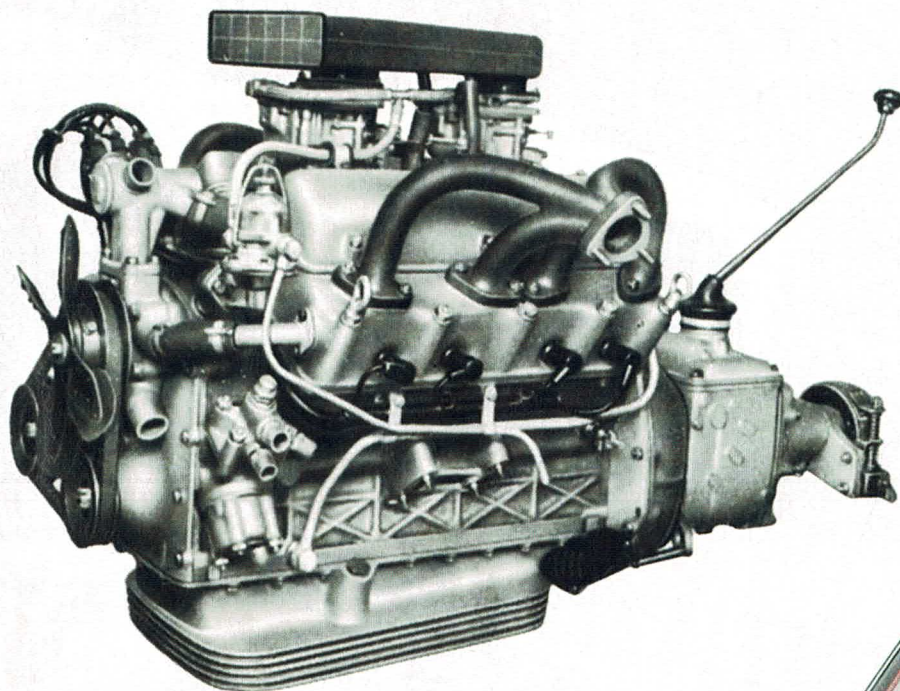
Dalle parole di Dante Giacosa, il “papà” della berlinetta Fiat, l'evoluzione che ha portato alla creazione del motore “Ottovu”

C

apolavoro di tecnica ingegneristica, il motore della 8V nasce dalle idee di uno dei più grandi tecnici della storia dell'auto: Dante Giacosa. “Le prime

prove del motore 104-8V - spiega l'ingegnere nel suo libro “I miei 40 anni di progettazione alla Fiat” - avevano indotto a ridisegnare completamente le testate e il comando della distribuzione allo scopo di aumentare la potenza. In seguito ai buoni risultati delle prove si decise di costruire un autotelaio direttamente derivato da quello della 1400 aumentando semplicemente il passo a 2850 mm. L'autotelaio, denominato ‘104’, venne consegnato a Pinin Farina perché il grande carrozziere potesse eseguire un primo studio della carrozzeria. La vettura era troppo grande e pesante per un motore di appena due litri di cilindrata o poco più, sia pure a otto cilindri. Il prototipo carrozzato da Pinin Farina confermò le previsioni. Destò poco interesse e fu giudicato inadatto alla produzione Fiat. Nel frattempo ci eravamo dedicati al perfezionamento del motore, in previsione che venisse approvata la proposta di costruire la vettura sportiva ‘106’ a quattro ruote indipendenti. Ne seguì la decisione di costruire il prototipo ‘106’ e di attendere i risultati. Per non sovraccaricare l'officina sperimentale si pensò di affidare la costruzione del telaio e il montaggio delle parti meccaniche alla Siata, la società di Ambrosini specializzata nella trasformazione di vetture Fiat di serie in vetture sportive. La carrozzeria fu disegnata dall'ingegner Rapi, aiutato da me nella scelta del disegno e, durante l'esecuzione del modello in legno, nella definizione della forma finale. La vettura fu rapidamente messa a punto. Salamano ne perfezionò le doti stradali e la già ottima tenuta di strada. Con un'opportuna taratura delle barre antirollio, ottenne un comportamento fortemente sottosterzante che permetteva una maggior velocità in curva, ma che a tutta prima sconcertò i piloti sportivi, abituati a vetture sovrasterzanti”.

R





è il carburante utilizzato  
da Ruoteclassiche

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 70°  
Alésaggio 72 mm - Corsa 61,3 mm  
Cilindrata 1996 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,5:1  
Potenza 105 CV a 6000 giri/minuto  
- 115 CV a 6000 giri/minuto - 127 CV  
a 6600 giri/minuto  
Distribuzione a valvole in testa  
Due carburatori doppio corpo Weber 36  
Lubrificazione forzata, 5,5 litri  
Raffreddamento ad acqua, 10 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 35 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce  
Frizione monodisco a secco  
Leva di comando centrale  
Pneumatici 165-400.

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, 2 posti  
Pianale con tubolari e scatolati  
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,  
bracci trasversali sovrapposti, molle  
elicoidali, barra stab. trasversale  
Sospensioni post. a ruote indipendenti,  
bracci trasversali sovrapposti, molle  
elicoidali, barra stab. trasversale  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni a tamburo  
Sterzo a vite e nullo  
Capacità serbatoio carburante 82 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2400 mm  
Carreggiate ant. 1290 mm - post. 1290 mm  
Lungh. 4040 mm - Largh. 1570 mm  
Peso 997 kg.

**Prestazioni** Velocità oltre 190 km/h  
Consumo medio 17 litri/100 km.

**Quotazione AB** 800.000 euro (versione di serie).

## ↓ LE ALTRE REALIZZAZIONI



**GHIA**  
Allestita nel 1952 nell'atelier di Luigi Segre su disegno di Felice Mario Boano, venne realizzata sulla base del telaio 042.



**VIGNALE**  
Disegnata da Giovanni Michelotti per Vignale, la Dèmon Rouge venne esposta al Salone di Torino nel 1955 (telaio 072).



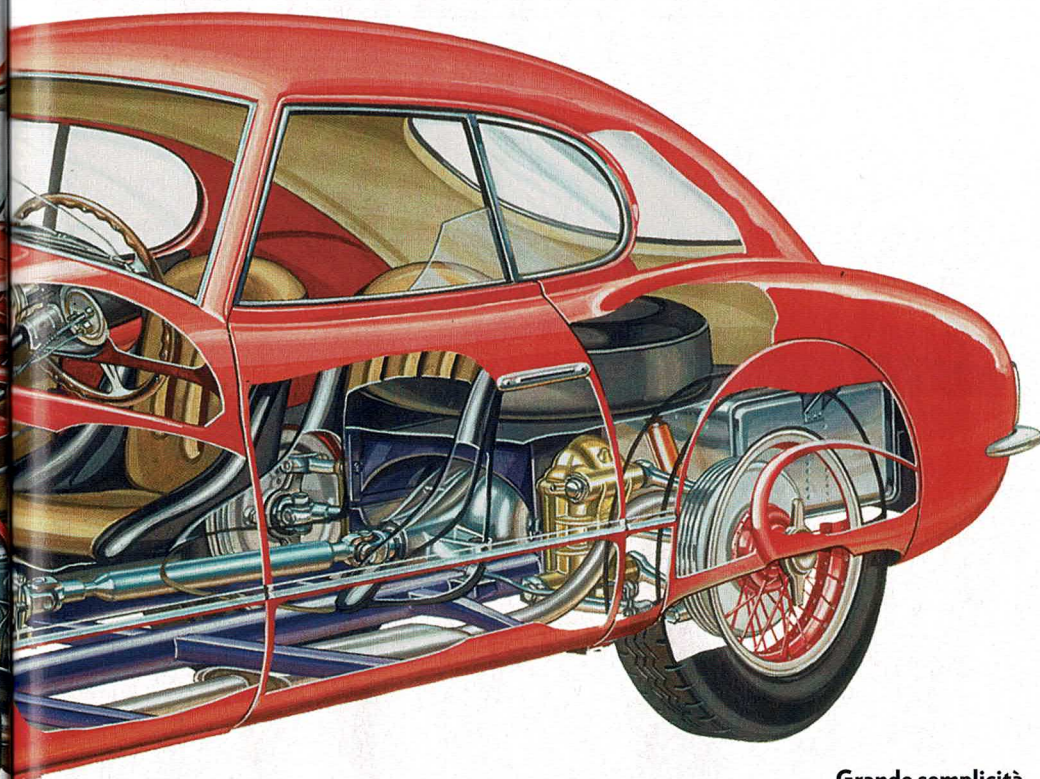
**SIATA-BERTONE**  
La 208 CS Spyder Sport costruita da Bertone (su telaio CS054) e utilizzata dallo stesso Nuccio all'Aosta-Gran S. Bernardo nel 1952.



**GHIA**  
Allestita sul telaio 093 e ultimata il 20 luglio 1953, è una delle 15 berlinette, con varie motorizzazioni, vestite con la linea Supersonic.



**SIATA 208 CS**  
Alternativa più costosa, ma più competitiva, montava la meccanica 8V sul telaio tubolare Gilco. In tutto 17 gli esemplari assemblati.



### Grande semplicità

Lo spaccato mette in evidenza la grande semplicità costruttiva del telaio. Più a sinistra, il bel motore a carter umido. Sopra, due fasi di assemblaggio nel reparto Fiat Carrozzerie Speciali al Lingotto nel 1952.