

Test a test

FIAT «8V» - MASERATI «A6G54»

Inversione di marca





La Fiat, che all'epoca costruiva la piccola «Topolino» e la pacifica «1400», sfodera una sportivissima coupé, spartana e aggressiva, fatta per correre. La Maserati, fabbrica da corsa, ostenta una lussuosa «2+2» per andare a teatro. Sono coetanee e hanno entrambe cilindrata di due litri. Giovanni Lavaggi, il pilota di F.1, le ha provate per noi

di Alfredo Albertini

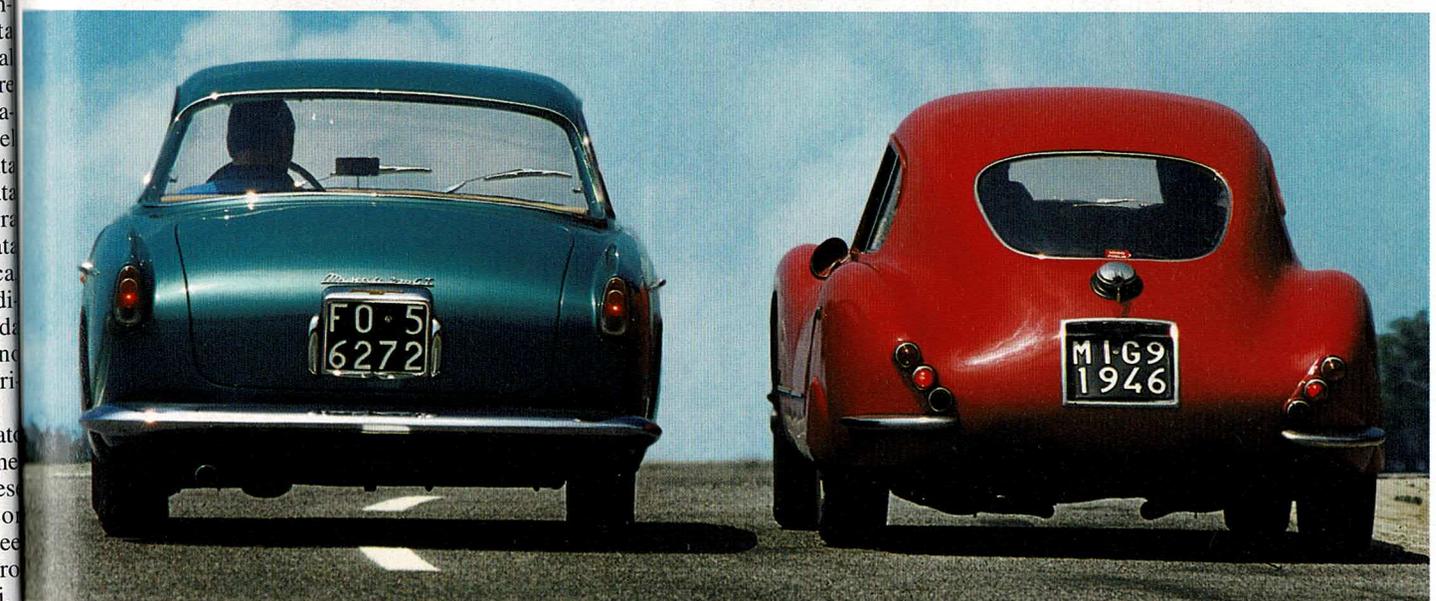




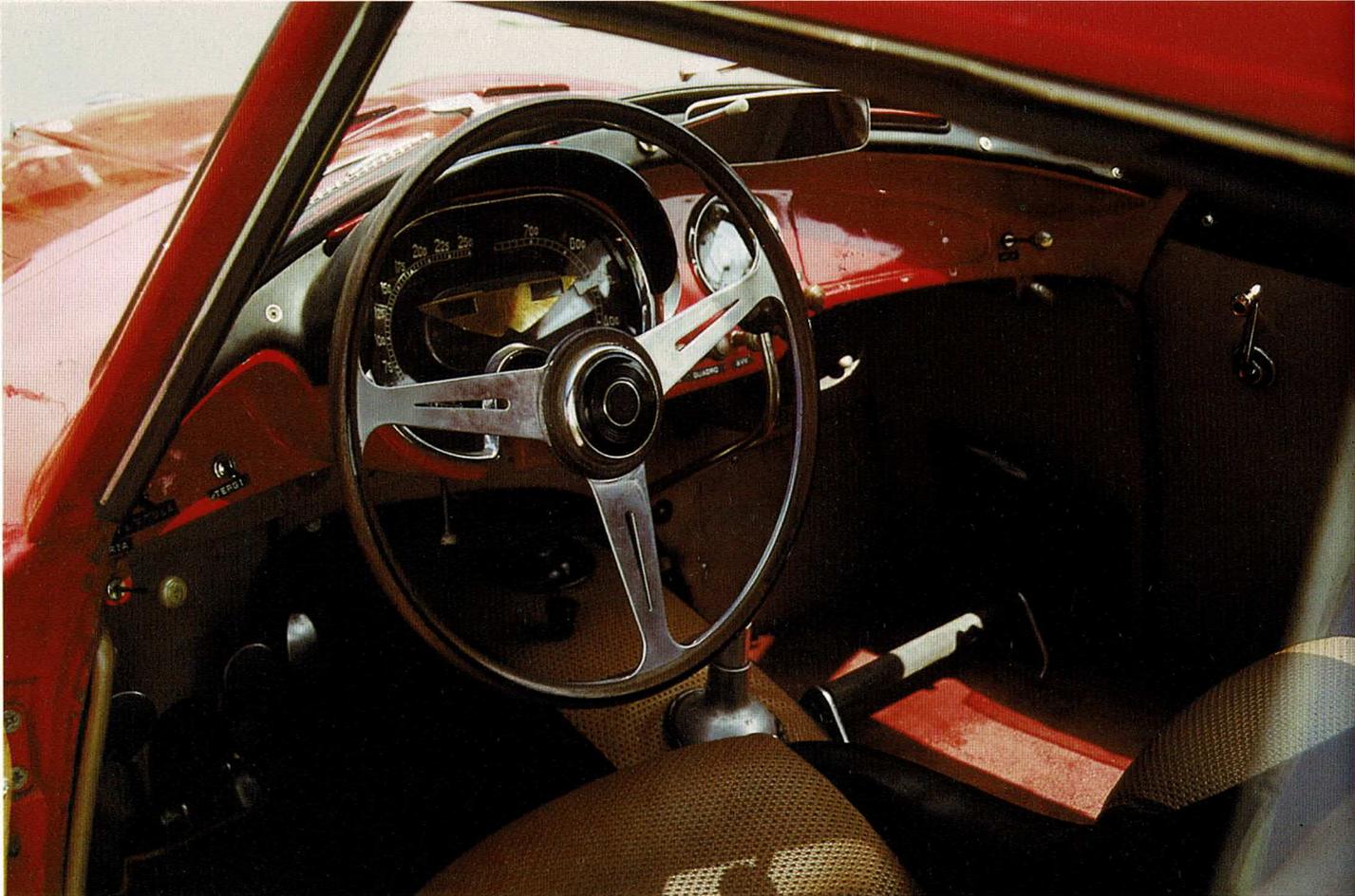
Adesso si chiamano Fiat «Coupé turbo 20V» (225 CV, 250 km/h) e Maserati «Ghibli» (306 CV, 265 km/h). Negli anni Cinquanta si chiamavano Fiat «8V» e Maserati «A6G54», ma potenza e velocità erano decisamente inferiori: la prima disponeva di 105 CV e toccava i 190 km/h, la seconda di 150 CV e raggiungeva i 195 km/h. Ieri come oggi, dunque, la Maserati si proponeva come vettura sportiva dal carattere deciso, ma al tempo stesso lussuosa e raffinata come le altre coupé della Casa del Tridente che seguiranno, dalla «3500 GT» alla «Indy», dalla «Mistral» alla «Khamsin». In casa Fiat, invece, l'«8V» è assai distante dalla «Coupé»: quest'ultima, infatti, pur mantenendo caratteristiche da autentica gran turismo di razza, è destinata a un pubblico più ampio, in virtù anche del suo prezzo concorrenziale. La berlina che l'ha preceduta quasi mezzo secolo fa venne invece prodotta in serie limitata, appena 114 esemplari, molti dei

quali furono allestiti da carrozzieri come Zagato, Siata, Vignale e Ghia, e il suo prezzo era elevato. La nascita della «8V» risale al 1952, quando l'ingegner Giacosa recuperò dal cassetto il progetto di un motore che aveva disegnato qualche anno prima a seguito della richiesta della Direzione della Casa torinese per derivare una coupé dalla Fiat «1400». Il propulsore in questione, appunto un otto cilindri a V di due litri, venne abbinato alle sospensioni indipendenti della Fiat «1100» e a una carrozzeria originale e ardita, disegnata da Fabio Luigi Rapi. Si trattava di una realizzazione alquanto insolita, che prevedeva un traliccio di tubi come telaio e una scocca a doppio guscio come carrozzeria. La parte interna serviva a sostenere la struttura esterna, quella cioè che costituiva la «pelle» dell'automobile. Questa struttura era però pesante, costosa e complessa da costruire e vanificava il guadagno in termini aerodinamici ottenuto dalla linea filante e quasi aeronautica.

Nel frattempo, a Modena si stava pensando a una coupé derivata dalla barchetta «A6GCS», una vettura vincente grazie al riuscito abbinamento tra il potente motore a sei cilindri di due litri e il telaio tubolare leggero e resistente. Nacque così nel 1954 la «A6G54», una vettura realizzata in appena sessanta esemplari e carrozzata da Zagato, Frua e Allemano. La struttura del telaio era in tubi e veniva assemblata da uno dei migliori specialisti dell'epoca, la Gilco, mentre il motore era derivato direttamente da quello della «A6GCS» da corsa. Le uniche differenze si potevano trovare nel diverso comando della distribuzione e nel tipo di lubrificazione. L'esemplare che si può vedere fotografato in queste pagine è una coupé realizzata nel 1957 da Allemano, il carrozziere torinese che tra il 1927 e il 1965 collaborò con molte delle più importanti marche europee e ha il numero di telaio 2125. Il primo proprietario fu l'editore Arnoldo Mondadori. La Fiat «8V» di questo servizio è invece



La Maserati «A6G54», a sinistra, è di Allemano, mentre la Fiat «8V» è stata realizzata dal reparto «Carrozzerie Speciali» della Casa torinese.





Nella pagina a fianco, dall'alto, il cruscotto della «8V» e quello della «A6G54». L'interno della Maserati è più lussuoso di quello della Fiat, che ha caratteristiche più sportiveggianti. Qui sopra, le due sfidanti sulla strada da Gignese al Mottarone, 13 chilometri in salita di curve e rettilinei.

strettamente di serie e venne realizzata dalla sezione «Carrozzerie Speciali», il reparto della Casa torinese nel quale venivano costruite le vetture in numero limitato di esemplari.

Trattandosi di vetture dalla meccanica sofisticata e dallo spiccato temperamento sportivo, le abbiamo affidate a un pilota professionista, Giovanni Lavaggi, che quest'anno corre in Formula 1 con la Minardi-Ford, equipaggiata tra l'altro con un motore a otto cilindri a V.

Per il test, oltre alle prove strumentali in pista, decidiamo di utilizzare il tratto di strada che da Gignese, paese a 700 metri

di quota poco sopra Stresa, sul lago Maggiore, sale sino alla vetta del Mottarone, quasi 1500 metri di altezza. Sono tredici chilometri di curve, controcure, salite, discese e rettilinei ideali per saggiare le qualità (e i difetti) delle due coupé italiane.

Il test inizia con la Maserati. «Bellissima», esordisce Lavaggi, «si vede subito che si tratta di una vettura di gran classe... La posizione di guida è comoda, con il volante di grande diametro, una caratteristica tipica dell'epoca, collocato in posizione corretta alla giusta distanza dal busto del pilota. Peccato che il pedale del freno sia un po' troppo vicino a quello

dell'acceleratore: involontariamente si possono premere entrambi. Perfetta la strumentazione, chiara, completa, ben leggibile, superbe le finiture».

Lavaggi accende il motore e parte. Sentiamo il sei cilindri Maserati che sibila tra i boschi fino a diventare un rumore appena avvertibile. Dopo un quarto d'ora il pilota Minardi è di ritorno. «Gran motore, ma lo sterzo è troppo faticoso», sono le sue prime impressioni. «La tenuta di strada è eccellente, all'inizio delle curve la Maserati è leggermente sottosterzante per poi diventare neutra in uscita. Il sei cilindri è generoso, ma, forse perchè siamo in

LE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 26° C, umidità 70%, vento da 0 a 1,5 metri/sec.
Peso delle vetture durante le rilevazioni
(pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):
kg **1140** (8V) e kg **990** (A6G54)

VELOCITÀ MASSIMA

8V: km/h **183.600** in IV marcia
A6G54: km/h **188.450** in IV marcia

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo:
8V: sec. **34.250** (vel. d'uscita km/h **154.050**)
A6G54: sec. **32.150** (vel. d'uscita km/h **156.300**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	8V	A6G54
0 - 40	2.75	2.35
0 - 60	5.70	5.04
0 - 80	10.25	9.70
0 - 100	13.50	12.60
0 - 120	18.85	17.15
0 - 140	27.05	24.32
0 - 160	39.30	37.18

RIPRESA

Nel rapporto più alto

1 km con partenza da 30 km/h
8V: sec. **39.30** (vel. d'uscita km/h **141.300**)
A6G54: sec. **36.12** (vel. d'uscita km/h **144.180**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	8V	A6G54
30 - 60	9.40	8.10
30 - 80	15.20	13.20
30 - 100	22.35	19.85
30 - 120	29.15	26.13
30 - 140	38.80	35.05
30 - 160	50.15	42.30

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	8V	A6G54
40	17.10	19.10
60	25.10	27.40
80	46.35	40.60
100	75.50	80.80
120	105.30	115.20
140	141.20	150.35

I DATI DEL COSTRUTTORE

FIAT «8V» (1952-1954)

Motore

8 cilindri a V (70°) - Alesaggio 72 mm - Corsa 61,3 mm - Cilindrata 1996 cm³ - Rapporto di compressione 8,5:1 - Potenza 105 CV a 6000 giri/min. - Valvole in testa, aste e bilancieri - Un albero a camme centrale - Lubrificazione forzata, radiatore dell'olio - Capacità carter 5,5 litri - Alimentazione con due carburatori doppio corpo Weber 36 DC F3 - Filtro aria a secco - Accensione a spinterogeno - Impianto elettrico 12V, dinamo 300 W, batteria 35 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 10 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità II, III e IV sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 2,71:1; II) 1,76:1; III) 1,25:1:1; IV) 1:1; RM) 2,71:1 - Comando a cloche - Rapporto al ponte 9/40 - Pneumatici 165-400.

Corpo vettura

Coupé 2 porte, 2 posti - Telaio a longheroni, carrozzeria in lamiera d'acciaio - Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle a elica, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice - Freni a tamburo - Freno a mano a nastro sulla trasmissione - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 82 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2400 mm - Carreggiata anteriore 1290 mm - Carreggiata posteriore 1290 mm - Lunghezza 4040 mm - Larghezza 1570 mm - Altezza 1290 mm - Peso 997 kg.

Prestazioni

Velocità massima 190 km/h - Consumo carburante 17 litri/100 km.

Maserati «A6G54» (1954-1957)

Motore

6 cilindri in linea - Alesaggio 76,5 mm - Corsa 72 mm - Cilindrata 1985 cm³ - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza 150 CV a 6000 giri/min. - Valvole in testa - due alberi a camme in testa - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 6 litri - Tre carburatori Weber 40 DC03 - Filtro aria a secco - Accensione doppia con spinterogeno - Impianto elettrico 12V, dinamo 150 W, batteria 45 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 15 litri.

Trasmissione

Motore anteriore longitudinale, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, II, III e IV sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,68:1:1; II) 1,78:1; III) 1,33:1; IV) 1:1 - Comando a leva centrale - Rapporto al ponte 9/40 - Pneumatici 6.00-16.

Corpo vettura

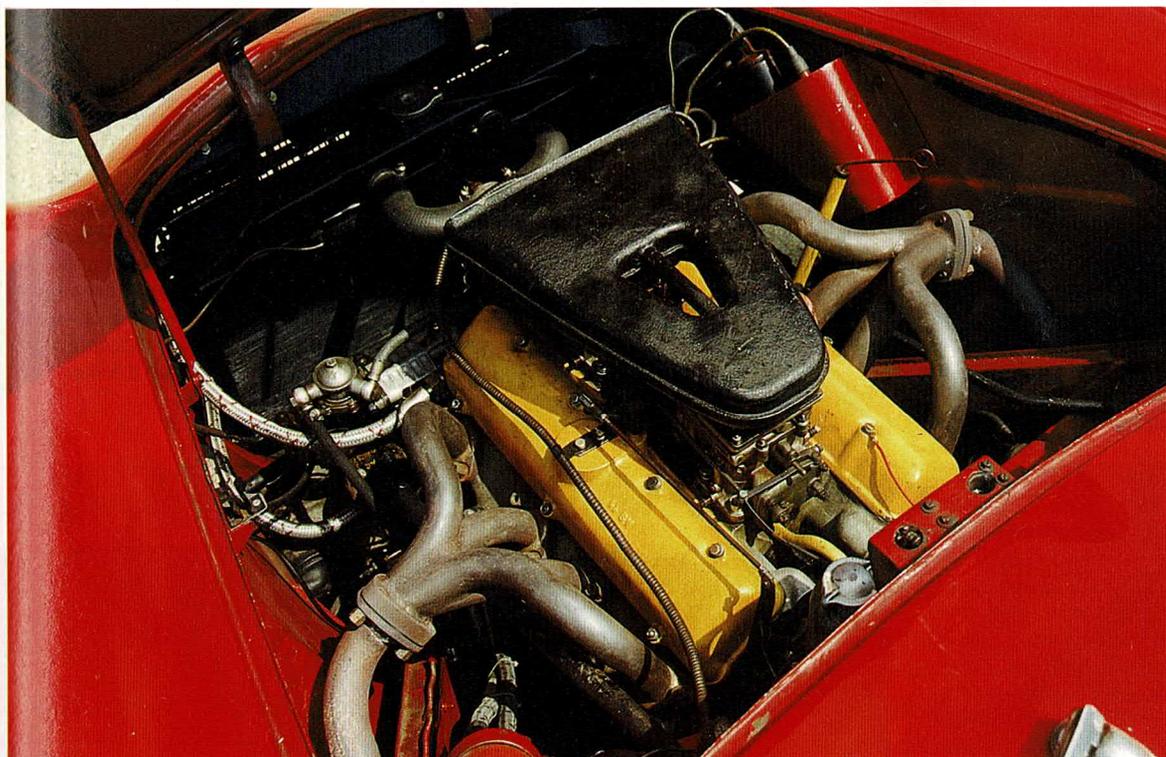
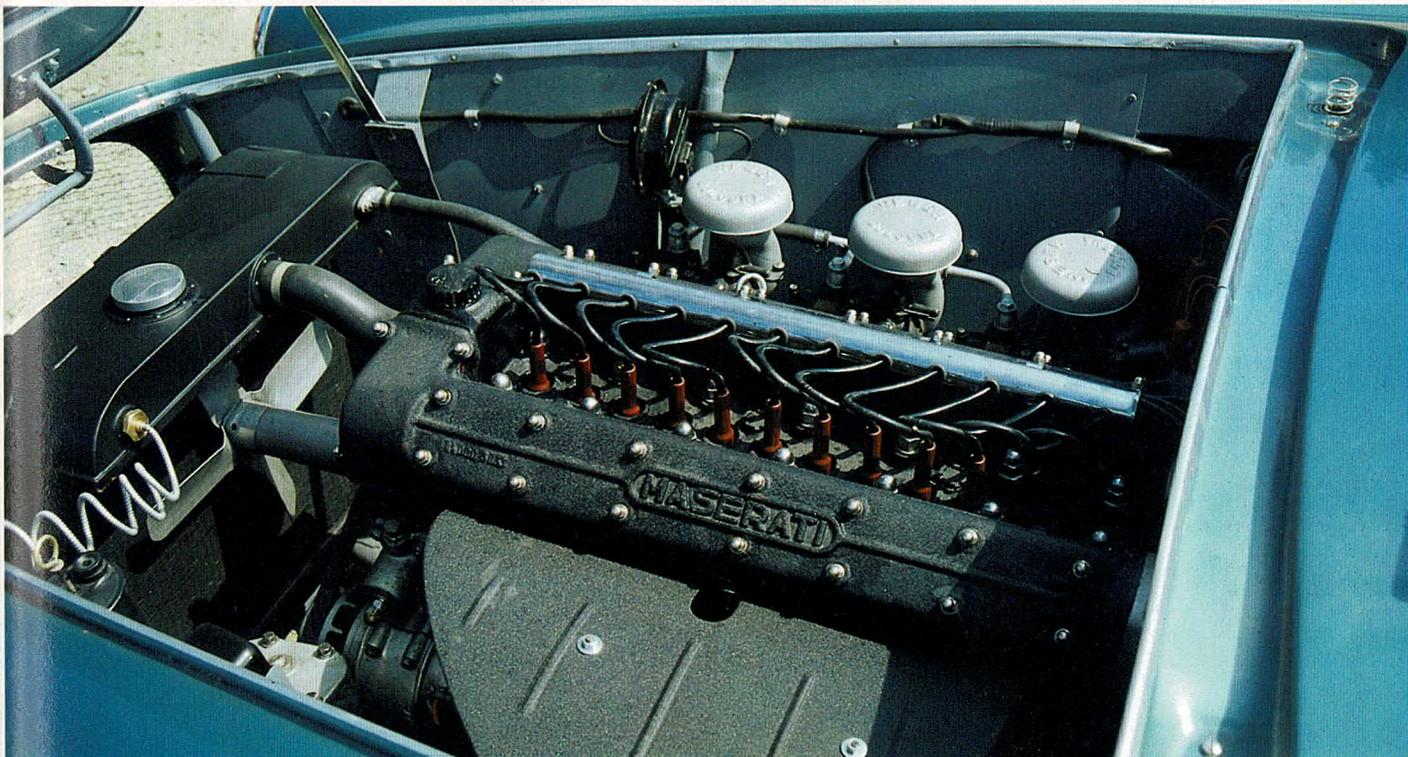
Coupé 2 porte, 2 posti + 2 - Telaio tubolare con longheroni e traverse, carrozzeria in alluminio - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici - Sospensioni posteriori ad assale rigido, balestre, ammortizzatori idraulici - Freni a tamburo - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 110 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2550 mm - Carreggiata anteriore 1360 mm - Carreggiata posteriore 1220 mm - Lunghezza, larghezza, altezza variabili in funzione delle carrozzerie - Peso 840 kg.

Prestazioni

Velocità massima 195 km/h - Consumo carburante 14 litri/100 km.



Qui sopra, il motore a sei cilindri in linea a doppia accensione della Maserati, derivato direttamente da quello della barchetta «A6GCS». La potenza è di 150 CV. A fianco, il propulsore a otto cilindri a V con 105 CV della Fiat coupé della Fiat, progettato dall'ingegner Dante Giacosa.

quota, ha qualche buco di carburazione che impedisce una ripresa fluida dai bassi regimi. Il cambio è agevole, con innesti precisi. Solo la seconda gratta un po' in scalata, ma ciò è dovuto probabilmente all'età della macchina. Anche portata al limite questa Maserati non va mai in sovrasterzo, si avverte che sotto alla carrozzeria c'è un gran telaio che deriva da quello di una vettura da corsa».

Ora è la volta della rossa «8V», che Lavaggi trova più corsaiola: «L'assetto di guida è completamente diverso dalla Maserati, si sta sdraiati, e questo è un bene, ma anche troppo alti, e questo è un male, perchè la visibilità in avanti è limitata, almeno per me che sono alto. Dietro, poi, c'è solo un piccolo lunotto...». Si chiude la porta, la coupé Fiat parte e il motore emette un suono particolare, diverso da

quello del sei cilindri del Tridente. Sentiamo l'«8V» che corre su e giù per la strada del Mottarone per poi ritornare alla vetta, dove lo aspettiamo.

«L'impostazione sportiva è molto più decisa rispetto all'altra macchina, il motore si esprime al meglio agli alti regimi, diciamo sopra ai 3500 giri, mentre sotto è un po' vuoto, anche a causa dei rapporti del cambio piuttosto lunghi. L'abitacolo è



IL PILOTA

Giovanni Lavaggi, dai prototipi alla Formula 1

Giovanni Lavaggi, nato ad Augusta (Siracusa) nel 1958 ha corso alcune gare di Formula 1 nella stagione 1996 con la Minardi «196» con motore Ford-Cosworth 8V, ma ha alle spalle un lungo curriculum sportivo, avendo effettuato un centinaio di corse in dodici anni di attività.

Categorie:

Campionato del mondo di Formula 1; IndyCar Championship; Campionato Internazionale Formula 3000; Campionato del mondo Sport prototipi; Campionati IMSA e giapponese Sport prototipi; Campionato europeo Interserie; Campionato europeo Turismo; Campionato italiano turismo; Campionato italiano Sport prototipi; Campionato italiano Formula 3; Coppa Peugeot-Talbot; Campionato italiano Formula Panda; Trofeo cadetti formula Panda Rally.

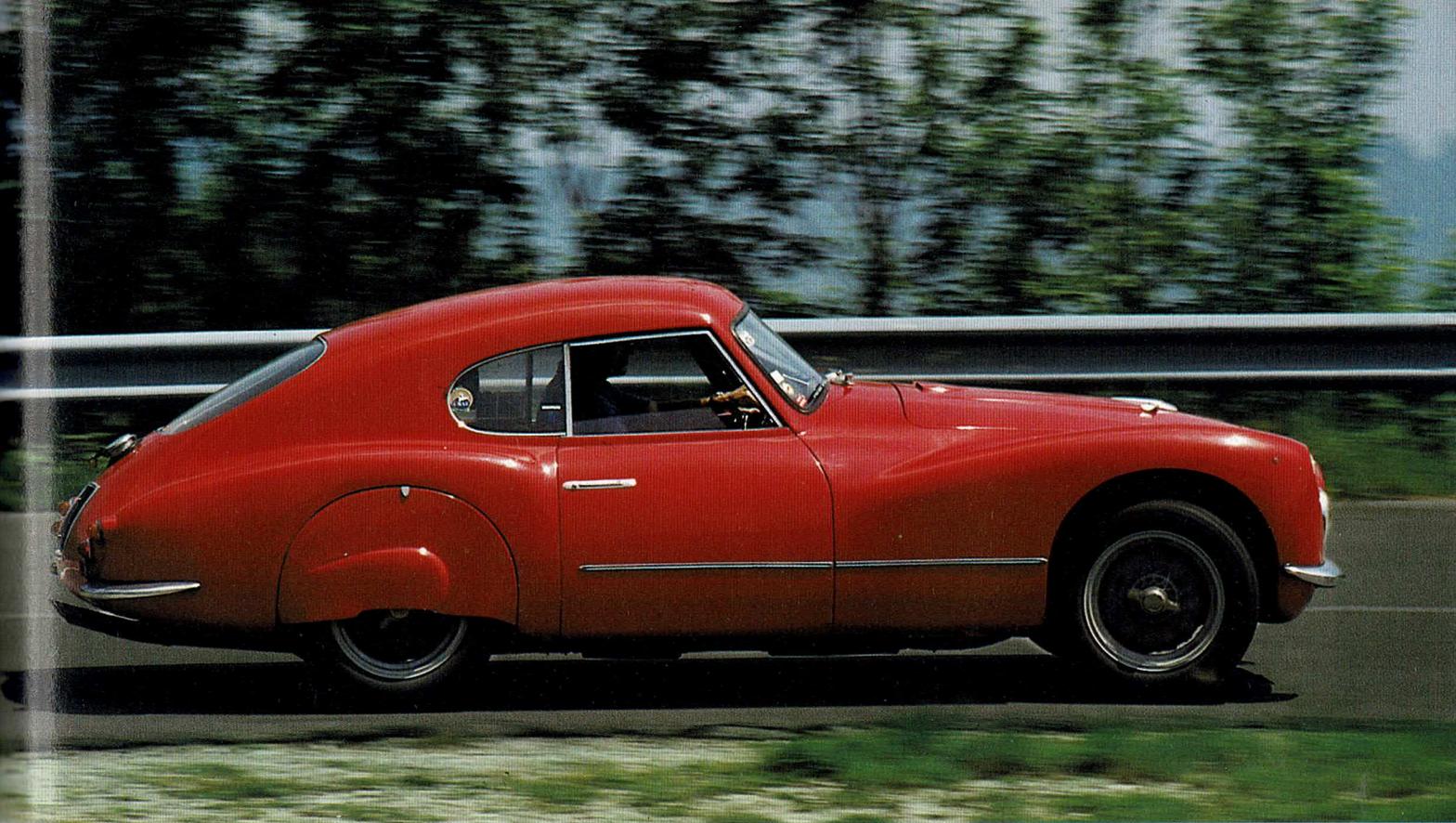
Risultati:

11 vittorie assolute; 2 vittorie di categoria; 4 vittorie in batteria; 7 piazze d'onore; 8 pole position; 7 giri più veloci; 2 terzi posti in batteria; 2° posto nel Campionato italiano Formula Panda 1984; 20 punti nel Campionato del mondo Sport prototipi 1988; 17 punti nel Campionato del mondo Sport Prototipi 1989; settimo posto alla 24 Ore di Le Mans del 1992; decimo al Gran Premio d'Ungheria di Formula 1 nel 1996; Collaudatore ufficiale March Formula 1 nel 1992; Campione europeo interserie divisione uno 1993; Vincitore della 24 Ore di Daytona 1995; Pilota ufficiale Lotus-Pacific Formula 1 1995.



A fianco, Giovanni Lavaggi accanto alle vetture della nostra prova. Qui sotto, al volante della Minardi-Ford alla scorsa edizione del GP d'Italia.





piuttosto spartano, non curato nelle finiture. Il cambio ha leva molto lunga, così come l'escursione, ma in compenso ha innesti facili. Per quanto riguarda la tenuta di strada ho trovato il comportamento neutro in inserimento in curva e sovra-sterzante in uscita. La Fiat va portata al limite senza eccedere, perchè se si esagera con il gas scappa subito con la coda e allora occorre controsterzare con deci-

sione. C'è comunque molta soddisfazione a guidarla, soprattutto dopo qualche chilometro, quando cioè la si conosce meglio. Lo sterzo è decisamente migliore di quello della Maserati, perchè è più dolce e nelle curve strette questo costituisce un grande vantaggio». Il discorso poi scivola sugli anni Cinquanta, sui personaggi che potevano permettersi questo tipo di automobili, tra i

quali prevaleva la figura del commendatore, l'industriale lombardo arrivato che va in fabbrica con la granturismo come segno di affermazione sociale. Lavaggi conclude con una battuta: «Beh, se devo scegliere quale di queste due GT preferisco, vi dico che la Maserati è più adatta al commendatore, mentre la Fiat al figlio del commendatore. Personalmente, mi riconosco di più in quest'ultimo...». □

