

FIAT 124 SPORT SPIDER: 40 ANNI TRA ATTUALITA' E STORIA

Tavola Rotonda

Torino, domenica 21 maggio 2006

Museo dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia"

RODOLFO GAFFINO ROSSI

Come direttore del Museo dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia" vi porgo il mio benvenuto. Grazie per aver portato qui le vostre belle vetture, che mi ricordano gli inizi della mia attività professionale, quando in Fiat le vedevo montare sulle linee di produzione man mano che le carrozzerie arrivavano dalla Pininfarina. Ogni tanto riuscivo anche a farci qualche giro di pista durante l'intervallo di colazione.

La Fiat 124 Spider è una vettura da sogno, dalla linea intramontabile, che merita di essere conservata nel tempo.

LORENZO BOSCARRELLI

Come presidente **AISA** e moderatore della tavola rotonda farò solo una breve introduzione per non rubare spazio ai nostri prestigiosi relatori. Ma prima chiedo ad **Alberto Brancolini**, presidente del **Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider** di Modena, che ha organizzato con noi la manifestazione, un saluto di apertura.

ALBERTO BRANCOLINI

Da appassionato di automobili, non posso nascondere una grande emozione nel festeggiare questo importante anniversario con tante personalità così prestigiose.

Se questa vettura dopo 40 anni dalla sua presentazione suscita ancora tanto entusiasmo vuol dire che è stata frutto di un grande lavoro: l'incredibile estro del designer **Tom Tjaarda**, l'abilità del "sarto" che ne ha concretato le idee: la Pininfarina, qui rappresentata da **Lorenzo Ramaciotti**, la competenza di chi ha pensato come costruirla, **Dino Manuella** e infine le eccezionali doti di guida di due "leggende" dello sport del volante che l'hanno portata al successo nelle corse: **Giorgio Pianta**, già esponente del Reparto Corse Fiat e **Arnaldo Bernacchini**, che ci si è divertito, vincendo in giro per l'Europa (ha vinto il Rally del Portogallo nel '74 ed è stato Campione Europeo con la 131, figlia naturale della 124 Abarth).

In mezzo a noi c'è anche un grande artista del mondo dell'automobile, **Giorgio Alisi**, che ci dirà più tardi le ragioni della sua presenza.

BOSCARRELLI

Desidero inquadrare brevemente il "prodotto" Fiat 124 Sport Spider nel momento storico italiano e della Fiat degli anni Sessanta.

La 124 è arrivata al culmine del successo della Fiat che, grazie alla sua posizione di quasi monopolio sul mercato italiano negli anni del cosiddetto "miracolo economico", conobbe in quegli anni un enorme sviluppo: nel '67 deteneva il 21% del mercato europeo (oggi il 6/7%) e produceva il doppio della Renault e quattro volte di più della Peugeot. Era il quinto costruttore mondiale. Nel 1966, venne aperto lo stabilimento di Togliattigrad in Unione Sovietica per costruire la Lada, che in pratica era una 124.

Anni quindi di grande espansione e innovazione tecnica, portata in Fiat, dal punto di vista meccanico, da Aurelio Lampredi, che fu l'artefice principale del motore bialbero della 124. Lampredi era un tecnico livornese, che si era formato in una industria aeronautica, la "Reggiane" di Reggio Emilia. Nel 1948, era andato alla Ferrari, dove era rimasto fino al 1955, quando era passato alla Fiat dove fece cose importanti: prima il motore 1300/1500/1800/2100 ad aste e bilancieri, ma con una testa polisferica molto avanzata.

Poi, aveva impostato il motore della 124, che fu il primo bialbero al mondo a usare una cinghia di distribuzione dentata, i cui vantaggi in termini di silenziosità e di costo sono oggi ben noti.

La 124 arrivava a un punto di vertice del successo mondiale della Fiat e rappresentava anche un netto progresso tecnico dal punto di vista della meccanica motoristica, per cui è stata il simbolo del successo dell'industria automobilistica italiana. La macchina ha avuto anche un seguito sportivo di successo, che ne ha rafforzato la presenza nella storia della Fiat e dell'automobile.

Oggi, celebriamo non un'automobile qualsiasi, ma un prodotto cardine nella storia della Fiat e dell'industria automobilistica italiana. E' quindi giusto che ne parlino i protagonisti.

TOM TJAARDA

Vi chiederete come mai uno di Detroit vengai a Torino per disegnare una macchina che vive da 40 anni.

Quando ero studente di architettura in America, ero innamorato del design italiano e lo seguivo con grande attenzione attraverso le riviste specializzate. In particolare, ammiravo molto le auto disegnate da Pininfarina per l'armonia delle proporzioni, delle superfici e dei dettagli interni.

Mi rendevo conto che nel campo delle automobili il meglio veniva sempre da Pininfarina e così cominciai a desiderare di essere parte di questo fenomeno.

Nell'ultimo anno di università, ebbi occasione di disegnare una macchina. I disegni vennero mandati dal mio professore alla Ghia, che mi propose di venire a lavorare in Italia.

Così, dopo due anni, ho raggiunto il mio obiettivo di lavorare alla Pininfarina, dove mi capitò l'occasione di disegnare questa macchina importante.

La linea della 124 deriva da quella della "Corvette Rondine", un prototipo realizzato per la General Motors, presentato al Salone di Parigi

del '63. Il disegno non rispecchiava lo spirito della Corvette per cui non ebbe seguito, ma la linea era piaciuta e così mi chiesero di adattarla alla 124 Spider.

Questo era il problema più complesso, perché la Corvette era lunga e affusolata, mentre la 124 era più corta e tozza. Era quindi molto difficile adattare la linea su di una macchina di proporzioni così diverse: dopo un lungo lavoro fatto di molti tentativi e continui ritocchi finii per disegnare una macchina diversa.

Quando si decise di passare dal piano di forma al mascherone in legno non ero più alla Pininfarina e vidi la macchina finita solo quando venne presentata ufficialmente.

Ecco la breve storia della 124 Spider, che fu frutto di un lungo e difficile lavoro di stilizzazione e non di un "colpo di genio", come qualcuno potrebbe pensare.

DINO MANUELLO

Anch'io sono appassionato di automobili e questa passione l'ho sempre applicata anche nel mio lavoro, che consisteva nello studiare, sviluppare e affinare le attrezzature, i mezzi di produzione, i cicli e i flussi di lavoro sulle linee di assemblaggio.

Quando sono arrivato in Pininfarina, la produzione della 124 spider, il cui numero interno di identificazione era 144, era appena iniziata, ma con metodi tradizionali e piuttosto artigianali.

Il mio compito fu quello di industrializzarla. Nel 1967, dopo i primi colloqui con l'azienda, mi diedero il compito di disegnare i parafanghi della 124. Nel 1972, quando si cominciava a parlare della versione rally, mi dedicai allo sviluppo dei rostri paraurti affinché si potessero utilizzare le staffe originali. Nel 1973 dovetti industrializzare le traverse di rinforzo grecate richieste dalle normative USA, un lavoro che mi diede parecchio da fare perché durante la saldatura tendevano a "svergolarsi".

Nell'agosto 1978, abbiamo rivoluzionato completamente le officine di lastro-ferratura poiché la Fiat aveva richiesto di raddoppiare la produzione della vettura. Fu una impresa non da poco, ma ce la facemmo.

Abbiamo spostato le linee di produzione degli altri modelli per fare posto alle nuove attrezzature automatizzate ed in particolare ai robot di saldatura che in automatico facevano la *cianfrinatura* (operazione di piegatura dei lembi sulla lamiera con rotazioni normalmente di 90°) e la saldatura delle porte, dei cofani, dei parafanghi e dei longheroni. Con questi accorgimenti la produzione della 124 spider venne portata a livello industriale.

Ricordo che, a metà ottobre di quell'anno, non ero ancora riuscito a partire per le ferie perché volevo verificare che si raggiungesse la produzione programmata di 120 vetture al giorno. Riuscii a partire quando raggiungemmo quota 118, tranquillizzato dalla promessa del capo-officina che il giorno successivo si sarebbero raggiunte le 120 unità.

Così, mentre nel 1976, decimo anno di produzione della 124 Spider, era stata raggiunta e festeggiata la 100.000-esima vettura prodotta, una sera del 1979 ci trovammo già a festeggiare la 150.000-esima. Dal 1982 al 1985, si passò alla versione "Spidereuropa".

La fine della produzione della spider lasciò un vuoto importante perché erano state raggiunte 200.000 unità, un considerevole record di produzione di un singolo modello per la Pininfarina.

La linea di produzione della 124 Spider nasceva con l'arrivo del pianale che era prodotto all'esterno (dalla ditta Maggiora, dove il pianale 124 veniva tagliato, risaldato e rinforzato).

Dal magazzino, il pianale veniva portato sulla prima stazione dove ne venivano controllate le dimensioni principali (archi passaruota, battute dei longheroni, punti di attacco dei paraurti, ecc.) ed effettuate le eventuali riprese necessarie.

Veniva poi trasferito (all'inizio manualmente e poi con pick-up automatici) alla prima stazione di assemblaggio: con otto pinze di saldatura manuale venivano assemblati l'ossatura del *collegatore* (elemento in lamiera stampata di collegamento fra i parafranghi posteriori e le fiancate), i rinforzi delle cerniere, il fianchetto anteriore interno, il rinforzo del longherone e le staffe dei sedili. La linea avanzava in automatico con una cadenza di 7,33 minuti al momento della massima produzione.

Un paranco sollevava il pianale e lo portava alla seconda stazione dove c'era il mascherone d'assemblaggio, quello che dava la conformazione alla vettura.

Mentre la scocca della 124 non ha mai avuto grossi cambiamenti, ma solo pochi ritocchi di rinforzo e di adeguamento all'evoluzione delle varie normative, per cui è rimasta in tutti i 19 anni di produzione sostanzialmente uguale, il mascherone di assemblaggio ha invece avuto graduali evoluzioni a partire dal 1966: ad esempio, mentre all'inizio le fiancate venivano infilate manualmente nel mascherone, successivamente venivano prelevate da appositi pick-up dalle attrezzature ai lati della linea (dove venivano assemblati i parafranghi, i passaruota esterni ed i rinforzi dei longheroni esterni) e portate sul mascherone.

Qui venivano caricati la "*vasca dei pesci*", come veniva chiamata in gergo la traversa sotto il parabrezza, e poi il *curvano posteriore* (traversa in lamiera alla base del lunotto) e il rivestimento del collegatore posteriore.

Poi, veniva chiuso il tutto e la scocca veniva imbastita manualmente per passare alla stazione di completamento, dove venivano dati più punti per fermare le parti imbastite e venivano caricati altri particolari, come i rinforzi dell'arco passaruota interno anteriore e posteriore. La stazione aveva quattro trasformatori ed altrettante pinze di saldatura.

Il tutto veniva poi traslato su una stazione "alto e basso": qui la scocca veniva sollevata per consentire le saldature della parte inferiore (longheroni, collegatore, arco passaruota); in questa stazione abbiamo inserito nel 1976/1977 un primo robot di saldatura per sostituire un

omino che fino ad allora, spostandosi su di uno sgabello a ruote, lavorava sotto la scocca con una grossa pinza di saldatura che tra l'altro si surriscaldava costringendolo a frequenti fermate.

Nel 1978, quando abbiamo rivoluzionato tutto l'impianto, abbiamo implementato i robot installandone 3 a 6 assi (il primo era solo a 4 assi) che erano in grado di fare tutto il completamento della scocca (vani porte e altro).

A questo punto, la scocca era assemblata. Un traslatore la portava sulla linea di ferratura che aveva un movimento a catena di trenta stazioni, dove si completavano tutte le saldature non a punti. Dopo il controllo che tutto fosse posizionato correttamente, veniva avvitato il ricoprimento del curvano anteriore e si procedeva alla ferratura: montaggio delle cerniere con gli avvitatori e delle porte con delle apposite apparecchiature. Poi la ferratura del cofano e del baule con degli appositi attrezzi.

Seguiva una fase di controllo delle lamiere: l'applicazione di una emulsione acqua-olio consentiva di rilevare eventuali bolle da riprendere.

Dopo il collaudo finale, un paranco sollevava le scocche e le agganciava su di un nastro trasportatore che girava su tutto lo stabilimento fungendo da polmone per il reparto verniciatura. Qui entravano nei vari tunnel di lavaggio, di fosfatazione e nei bagni di cataforesi.

Nei primi anni di produzione si usavano metodi di verniciatura meno efficienti: l'impianto di cataforesi venne installato quando dovemmo affrontare la produzione della Cadillac Allantè Spider.

Seguivano vari passaggi per l'applicazione dei fondi e nelle stazioni di sigillatura contro le infiltrazioni e di protezione del sottoscocca con PVC e, infine, nei forni. Dopo una revisione per controllare le eventuali imperfezioni ed effettuare i necessari ritocchi, le scocche passavano al collaudo finale ed erano pronte per passare al montaggio.

All'inizio, lo stabilimento di Grugliasco era diviso da una strada, per cui le scocche erano trainate attraverso un tunnel sotterraneo per arrivare al reparto di finizione. Qui venivano montati gli impianti elettrici, i fonoassorbenti, i tappeti, i fari, le cromature.

La scocca completa veniva portata al Lingotto dove era meccanizzata e collaudata. Nel 1972, abbiamo cominciato a meccanizzare noi la scocca e quindi a produrre la vettura completa. Un reparto esterno faceva la delibera per il cliente (toelettatura finale, aggiunta di particolari ancora mancanti, collaudo sulla pista del Lingotto e stoccaggio per la consegna).

(I termini tecnici sono tratti da: "Lessico della carrozzeria", Pininfarina 1979)

LORENZO RAMACIOTTI

Mi rifaccio al 1966, che è stato per la Pininfarina un anno molto particolare: al Salone di Ginevra venne presentata l'Alfa Romeo Spider, che allora si chiamava Duetto, cioè il cosiddetto "osso di seppia", che

sostituiva una vettura gloriosissima come la Giulietta Spider, che era stata il motore della industrializzazione dell'azienda.

Poco più tardi, in primavera, venne inaugurato il Centro Studi e Ricerche, un settore separato in cui le attività di stile e di sviluppo erano state dislocate accanto a quelle di produzione.

Pochi mesi dopo l'inaugurazione, che fu l'ultima Sua apparizione pubblica, scompariva il fondatore dell'azienda Battista Farina detto "Pinin", che poi divenne l'eponimo di tutta la famiglia.

Al Salone di Torino d'autunno vennero presentate in contemporanea la Fiat 124 Spider e la Fiat Dino Spider, i cui primi 500 esemplari erano necessari per ottenere l'omologazione del motore Dino Ferrari per la Formula 2.

Un anno di grandi cambiamenti, che avrebbero dato i loro frutti negli anni successivi sia come investimenti che come nuovi modelli. Per una strana combinazione, nel 1966 io mi sono iscritto al Politecnico di Torino e ho iniziato a frequentare i corsi in novembre, proprio in concomitanza con il Salone di Torino, dove ho avuto il mio esordio piemontese, io che sono di Modena, proprio insieme alla 124 Spider.

C'erano miei compagni di corso che venivano all'Università con la 124 Spider ma venivano bollati come "figli di papà". Io ero molto orgoglioso della mia 500, anche se la mia ambizione sarebbe stata una Fiat 850 Spider di Bertone, la cui bellissima carrozzeria derivava da una vettura da Salone.

Tutte le macchine che ho nominato avevano un design derivato da ricerche fatte su vetture da Salone. Era il momento in cui le ricerche di design dei prototipi venivano travasate in maniera più o meno veloce su vetture di serie.

All'inizio del 1973 ho cominciato a lavorare in Pininfarina, dove sono rimasto più di 32 anni: all'inizio non pensavo che sarebbe stata una permanenza così lunga.

Allora, la 124 Spider era già una vettura di mezza età, essendo in produzione da più di 6 anni e non immaginavo che mi avrebbe accompagnato fino al 1985.

Seguendo il programma di formazione interno dei giovani ingegneri, ho avuto occasione di passare qualche settimana sulla linea di produzione della 124 Spider per cui tutte le spiegazioni che ha dato Manuello mi hanno ricordato delle cose che avevo visto quando ho cominciato a lavorare in Pininfarina.

Mi hanno ricordato fatti e persone che ho conosciuto in quei lontani anni, ma soprattutto una maniera molto più romantica di fare l'automobile, che ormai si è definitivamente persa.

Non ho avuto grandi occasioni di lavorare sulla 124 Spider proprio perché è stata una vettura che è rimasta uguale a se stessa per tutta la sua vita produttiva. Mentre il Duetto compariva ogni tanto all'Ufficio Stile per l'ennesimo facelift, la 124 Spider è rimasta molto integra. Qualche occasione di lavorarci sopra l'ho avuta, perché, a un certo punto, fu necessario adattarla agli standard americani sulla sicurezza e quindi prevedere dei paraurti che superassero certe prove (urto, pendolo ecc.).

Erano i primi tentativi che si facevano in questo campo, dove non esisteva ancora una prassi consolidata. Oggi il superamento delle prove di crash è uno standard progettuale introdotto fin dall'inizio del progetto. Allora era ancora tutto da inventare.

Sulla 124 Spider si cercò di fare un intervento che non toccasse i lamierati, il più leggero possibile anche sotto il profilo degli investimenti e delle attrezzature: all'ing. Renzo Carli venne in mente di utilizzare delle strutture tubolari che non comportavano impatti di stile sulla carrozzeria (non c'erano da modificare le lamiere) e costavano molto poco di attrezzamento. Era insomma la soluzione più efficiente e più leggera.

Uno dei primi lavori che ebbi da fare fu l'adattamento di queste strutture tubolari alla scocca. Ricordo anche una delle prime litigate con l'Ufficio Acquisti per il ritardo del nostro Ufficio Stile, che era sempre molto lungo nei suoi lavori, nel rilasciare i modelli approvati delle "saponette" di gomma, necessari per far partire gli ordini ai fornitori.

Altri piccoli ritocchi che ebbi l'occasione di fare furono le gobbe sul cofano richieste per installare motori più grossi. Furono tutte modifiche non fatte per scelta ma per necessità e comunque tutte di dettaglio (fanali posteriori, uscite d'aria, bocchette e altri piccoli ritocchi alla plancia).

Per la Pininfarina, la 124 Spider è stata la naturale evoluzione dello spider 1200/1500, che veniva prodotto in parallelo con le Alfa Romeo. C'era l'abitudine consolidata delle grandi Case (Fiat, Alfa Romeo, Lancia) di far fare ai carrozzieri le versioni specializzate, cosiddette di piccola serie, delle vetture di grande produzione.

C'era anche la tradizione di affidare allo stesso carrozziere sempre lo stesso tipo di vettura. Bertone faceva la Giulietta Sprint e ha continuato a farla. Pininfarina faceva le spider e ha continuato a farle. Per la Fiat faceva lo spider 1200/1500 e continuò a fare la 124 Spider, anche se il successo delle due macchine fu molto diverso: il 1200 fu sempre una vettura marginale rispetto alla Giulietta Spider, mentre la 124 Spider prese il sopravvento sul Duetto, almeno in termini di volumi.

Fu una vettura di grande successo, che si estese anche al mercato americano dove la 124 Spider divenne la vettura Fiat per elezione venduta sul mercato USA. Tanto che a un certo punto se ne facevano di più per quel mercato che per quello europeo. Inoltre è stato il modello più prodotto nella storia della Pininfarina con più di 200.000 esemplari (il Duetto è stato in produzione più a lungo, ma ne sono stati prodotti di meno), costituendo la spina dorsale della sua produzione.

La Pininfarina si era attrezzata negli anni Cinquanta con lo stabilimento di Grugliasco proprio per sostenere la produzione in piccola serie. Fu una scelta strategica che fecero sia Pininfarina che Bertone e che consentì loro di sopravvivere fino ad oggi, contrariamente a molti altri concorrenti.

Il fatto di disporre di uno stabilimento di concezione moderna consentì all'azienda di impiantare la linea della 124 Spider e, in seguito, di allargarsi ancora con altre linee.

La 124 Spider fu un trampolino di lancio e un consolidamento di scelte industriali verso la piccola produzione, passando dalle lavorazioni manuali a quelle parzialmente automatizzate, che furono di grande successo. Fu un prodotto fondamentale, ma, contemporaneamente, molto rischioso. Il fatto che la vettura continuasse oltre il ciclo naturale di vita ha messo l'azienda, agli inizi degli anni Ottanta, in una situazione di difficoltà molto particolare, nel senso che i prodotti principali (124 Spider e Duetto) erano estremamente vecchi e molto difficili da sostituire con modelli altrettanto validi e di successo.

La 124 Spider è addirittura sopravvissuta al suo successore, che fu il progetto "X1/20", una vettura a motore centrale, che noi conosciamo come Beta Montecarlo, perché, pur essendo nata come Fiat, all'ultimo momento, per ragioni di politica di marca, si decise di farla uscire come Lancia.

Pur essendo progettata con criteri più moderni, questa macchina non ha mai conosciuto, ma neanche da lontano, il successo della 124 Spider.

La 124 Spider è stata una di quelle auto che, indipendentemente dal marketing e dalla buona volontà, ottengono un successo di mercato che va al di là dei tempi fisiologici. Pensiamo, per esempio, alla Panda che è rimasta in produzione per più di 20 anni e che si è continuato a vendere anche dopo la cessazione della produzione.

Una particolarità della 124 Spider è che è stata una delle due vetture vendute con il marchio Pininfarina: la prima era stata una versione chiusa della Fiat 1500 spider. Per la 124, la Pininfarina fu costretta a prendersi carico della vendita perché la Fiat, agli inizi degli anni Ottanta, si ritirò dal mercato americano non ritenendolo più economico visto che la 131 e la Bravo non avevano avuto un grande successo.

La 124 Spider era l'unica che si vendeva bene e poiché costituiva il sostegno della sua produzione, la Pininfarina si prese il carico di continuare a proporla con la sua marca tramite una rete di venditori sul territorio americano.

Il più importante della rete di vendita era un certo Malcom Bricklin, tuttora attivo nel campo dei mercati alternativi, noto negli anni Settanta per aver costruito una sua vettura sportiva che aveva come caratteristica quella di avere le portiere ad ala di gabbiano simili a quelle della De Lorean, facendo un buco clamoroso analogo (anche se meno pubblicizzato).

La 124 Spider venduta negli USA fu poi commercializzata anche in Europa come "Spidereuropa" anche in associazione con il marchio "Azzurra", il nome della barca italiana che nel 1983 partecipò alla Coppa America, di cui Pininfarina aveva acquisito i diritti d'uso.

Per la Pininfarina fu quindi una necessità il vendere la macchina con una sua rete e non una scelta strategica, tant'è vero che l'esperienza non venne più ripetuta. Anzi fra gli obiettivi strategici dell'azienda c'è quello di essere partner dei costruttori suoi clienti, ma di non essere mai loro concorrente.

Un altro dettaglio: a un certo punto, la Fiat smise di fabbricare alcuni componenti meccanici della 124, che vennero fatti arrivare dalla Turchia

dove si continuava a costruire la 131 (in Italia era stata sostituita dalla Regata). Fu un esempio di integrazione multinazionale, di globalizzazione, 25 anni fa: la macchina era costruita in Italia con pezzi provenienti dalla Turchia per essere venduta negli Usa.

Per me, 124 Spider e Duetto sono vetture gemelle perché hanno layout meccanici e caratteristiche d'uso molto simili, oltre ad essere nate nello stesso anno. Hanno invece stili completamente diversi ed è interessante osservare come Pininfarina sia riuscito a produrre due oggetti estremamente caratteristici identificandone bene il diverso carattere. Progetti, quindi, molto simili, ma molto diversi, nello stesso tempo.

Il mondo si divide in "centoventiquattristi" e in "duettisti": se si ama l'una non si ama l'altra e viceversa. La caratteristica unica che amo di più nella 124 Spider è il voletto posteriore mobile con la capote: solo lei lo ha avuto ed è stato un colpo di genio perché, a vettura chiusa, il tetto in tela risulta estremamente leggero; perché è proprio il solito triangolo di tela dietro il vetro della porta che rende la linea degli spider un po' pesante quando la capote è chiusa. Il fatto di avere un voletto volante consente di avere un montante della capote molto sottile e quindi molto leggero a tetto alzato.

La 124 Spider, inoltre, ha attraversato un momento particolare della storia dell'auto: a cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta, quando cominciarono a crescere le richieste di sicurezza, soprattutto sul mercato USA, che era il più grande consumatore di vetture aperte, i costruttori cominciarono a mettere in discussione il futuro di queste vetture che non erano in grado di superare le prove di rollover.

Si è così smesso, in quegli anni, di progettare vetture spider: si sono cercati dei layout tipo "Targa" con tetti rigidi rimovibili e roll bar di protezione, ma la classica vettura a tetto intero era scomparsa dai centri stile.

Fu così che, nello stesso periodo, Pininfarina si trovò ad essere il più grande costruttore di vetture spider: non solo non c'era più nessuno che le facesse, ma il modello stesso sembrava in via di estinzione.

I modelli successivi, tra i quali la Beta Montecarlo, non hanno avuto lo stesso successo perché non offrivano lo stesso tipo di prestazioni: la Montecarlo aveva una versione a tetto apribile, che lasciava aperto un francobollo, cioè quello che oggi è il normale tetto apribile di una berlina. C'erano dei tentativi di rilancio, ma non davano lo stesso senso di libertà, di aria aperta che dava lo spider classico.

Negli anni successivi, grazie anche ad un occhio benevolo del legislatore, si riprese a fare macchine col tetto in tela: fu una macchina molto popolare come la Golf Cabriolet ad aprire la strada per il ritorno della classica cabriolet col tetto in tela.

GIORGIO PIANTA

Io ho cominciato a correre nel 1958, diventando professionista nel 1962. Ho iniziato con la Lancia e poi sono arrivato in Fiat.

La 124 Spider l'ho incontrata nel 1973 quando, dopo l'esperienza Opel-Conrero, sono passato alla Abarth come pilota collaudatore. Il mio primo

compito è stato quello di mettere a punto una nuova vettura sport Abarth che era la "SE027": c'era ancora il sig. Abarth come consulente. Questa vettura era molto avanzata, ma aveva qualche problema e venne poi abbandonata.

Così ho incontrato la "124 Rally" che era gestita dal Reparto Rally della Fiat, che aveva due capannoni proprio nelle vicinanze della Abarth. La macchina non era competitiva con le Lancia HF. La Abarth fino a quel momento ne elaborava solo il motore e io avevo il compito di mettere a punto la carburazione. Riuscii a migliorare qualcosa, ma la macchina restava poco competitiva.

Una mattina ci venne consegnata una 124 bianca, che doveva essere preparata in tempi brevissimi per le competizioni. Con l'ing. Colucci, responsabile dei telai (l'ing. Jacoponi si occupava dei motori) decidemmo prima di tutto di alleggerirla di 100 kg e poi di modificare la distribuzione dei pesi appesantendo il posteriore per migliorare la trazione. Poi feci molti km sulle piste della Pirelli per mettere a punto i pneumatici. Ne tirammo fuori una vettura molto competitiva.

La portammo alla Mandria con i piloti che la dovevano portare in gara. Io avevo già fatto delle prove comparative: sulla pista in asfalto, la nuova macchina era più veloce di 7" rispetto alla precedente mentre sulla pista sterrata di 3 km il vantaggio era di 13": era quindi nettamente più veloce.

I piloti, dopo aver provato l'una e l'altra, trovarono la nuova Abarth molto difficile da guidare. L'ing. Lampredi decise sul campo che la macchina andava bene così e che i piloti avrebbero dovuto adattarsi con l'allenamento.

Questa macchina riuscì quasi a vincere il Campionato del Mondo. Tutto si decise in Canada, dove andammo con tre vetture; c'era anche la Lancia con una Stratos e una Beta Coupè. Alen si classificò al primo posto, ma dopo un'ora dall'arrivo arriva un comunicato che lo squalificava a causa dell'infrazione dei limiti di velocità di uno dei nostri furgoni di assistenza! Io feci subito reclamo ma senza esito.

Oggi si può dire: il reclamo contro di noi l'aveva fatto la Lancia, la cui macchina meglio classificata era solo terza dopo le due Alpine Renault che si aggiudicarono la corsa. Minacciai Audetto di fare reclamo per irregolarità della sua Beta, che montava in realtà un motore 124: insomma, per una stupidaggine la 124 Spider non ha vinto il Campionato del Mondo.

Resta il fatto che la macchina si dimostrò estremamente efficiente in tutte le condizioni. Quando la Lancia venne assorbita dalla Fiat, durante un decisivo Rally di Sanremo, Fiorio chiese di rallentare la nostra 124 che non aveva possibilità di classifica per far vincere il Campionato alla Stratos di Valdegaard.

Ho fatto anch'io una corsa con la 124 Spider: il Giro Automobilistico d'Italia, con Pino Pica. La nostra macchina montava un motore Abarth sport di 2.000 cc, che si guastò a Casale costringendoci al ritiro. Nell'ultimo periodo, la 124 era incredibilmente competitiva specialmente sull'asfalto e i piloti riuscivano ormai ad utilizzarla al 100%. Poi si

dovette passare ad utilizzare nelle corse la 131 per sostenere le vendite all'estero della berlina di serie: la macchina ha vinto ben 3 Campionati del Mondo Rally.

Se mi è consentita una digressione volevo ricordare che io sono stato l'unico pilota che ha fatto il Rally di Montecarlo con una Ferrari ufficiale grazie all'ing. Gobbato. Era il 1966 e la macchina era una 275 GTB di colore giallo. Il mio copilota era Roberto Lippi, a quell'epoca capo collaudatore Ferrari, un pilota velocista che avevo incontrato molte volte nelle corse di F3.

Durante il percorso di avvicinamento, ricordo che si ruppe l'alternatore, proprio all'avvicinarsi della notte. Lippi si chiedeva cosa fare se non ritirarsi. "Ma tu sei matto!" dissi io. Ho comperato sei batterie e ogni tanto ne cambiavo una. Eravamo comunque in difficoltà e allora pensai di chiedere a Schlessler, un grande amico che partiva dietro di me con la sua Porsche, se poteva farci strada durante la notte. Il giorno dopo i giornali riportavano: "Incredibile: una Porsche con tutti i fari accesi con attaccata dietro una Ferrari gialla!".

Un ultimo ricordo: durante una sessione di prove comparative di pneumatici sulla pista Pirelli a Vizzola, le gomme Kleber dechapparono improvvisamente e la mia 124 si rovesciò sulla pista incastrandosi in modo che le portiere non si potevano più aprire. Io ero rimasto incolume, ma rimasi chiuso nella macchina per un'ora ad attendere l'arrivo della gru che finalmente mi liberò!

ARNALDO BERNACCHINI

Devo ringraziare chi mi ha preceduto: loro hanno disegnato, costruito, promosso e sviluppato la 124 e io me la sono goduta! Con la 124 Spider ho fatto due stagioni di corse, 1973 e 1974, con l'amico Raffaele Pinto e vi garantisco che sono stati due anni eccezionali. La macchina era molto divertente e performante, soprattutto quella del 1974, che era l'evoluzione più avanzata.

Nel '73 avevamo il motore da 1.600 cc con il ponte posteriore rigido, con la quale abbiamo esordito al Montecarlo battendo i cugini della Lancia, dopo una settimana e oltre 4.000 km di gara, per un secondo: noi arrivammo settimi e loro ottavi.

Era una macchina con caratteristiche particolarissime: ricordo che durante il Rally del Portogallo 1974, con la versione evoluta (motore 1.800 cc, ruote indipendenti), in 3.500 km di gara sulla terra e sul fango si guardava la strada dal parabrezza anteriore solo per pochi km; in effetti si guardava sempre a destra o a sinistra perché la macchina era sempre di traverso. Richiedeva una guida molto spettacolare, ma anche molto redditizia. L'amico Pianta era riuscito a farne una macchina assolutamente vincente.

BARETICH

Una domanda per gli esponenti della Pininfarina: io ho avuto sia la prima versione 1967 che l'ultima serie della 124 riscontrando una enorme differenza tra le due: nella prima serie c'erano una valanga di problemi

strutturali, tra i quali l'avantreno molto fragile; di quella pur bellissima macchina ho dovuto cambiare praticamente tutto tranne il volante. L'ultima sembrava di un altro pianeta!

MANUELLO

Come avevo accennato, agli inizi della produzione della 124 Spider i criteri di controllo erano piuttosto empirici. Nella seconda fase, vennero introdotte metodologie e normative sistematiche e più rigorose di controllo.

Durante la sua lunga vita la vettura ha usufruito dei progressi delle metodologie di assemblaggio e delle garanzie di costanza qualitativa della produzione derivanti dall'utilizzo delle macchine automatiche.

Si parlava poco fa della Dino, nata in parallelo con la Duetto e con la 124: ne dovvemmo fare 500 in fretta e furia e alla fine le abbiamo dovute, a malincuore, rottamare perché non erano commerciabili!

BRANCOLINI

Ogni vettura è figlia della sua epoca. E' naturale che ci sia uno sviluppo tecnologico che favorisce il miglioramento del prodotto. Devo però aggiungere che io possiedo da 20 anni una 1.400 del 1967 con la quale ho percorso anche 1.500 km consecutivi e non l'ho trovata così disastrosa.

Ogni vettura può essere anche figlia di sé stessa. Facendo un paragone con altre vetture dell'epoca (anni Sessanta) l'ho trovata anzi molto prestazionale, perdonandole naturalmente qualche scricchiolio.

MANUELLO

La Duetto e la 124 Spider nascevano una di fianco all'altra: io le seguivo da vicino tutte e due, ma devo dire a titolo di curiosità che avevamo più problemi di infiltrazioni d'acqua sulla Duetto che sulla 124 Spider, che aveva tra l'altro la caratteristica unica di avere il parabrezza riportato in finizione.

Ancora oggi, i parabrezza costituiscono un problema cruciale nell'assemblaggio di una spider perché la loro struttura e le caratteristiche dei materiali di cui sono composti ne rende sempre difficile il posizionamento in linea. Ebbene, nella 124 Spider, unico caso che ho conosciuto in 40 di attività, il problema non esisteva: il parabrezza era sempre perfetto perché veniva installato in fase di finizione nella posizione della capote.

ALISI

Una domanda all'architetto Tjaarda: quali differenze si sono verificate fra il suo progetto e l'esemplare di produzione?

TJAARDA

Io ho disegnato molte macchine alla Pininfarina, una delle quali era la Corvette Rondine. Come ho raccontato, ho avuto molte difficoltà ad adattare la sua linea lunga e affusolata alla 124, più corta e tozza.

A forza di cancellare e di ritoccare finii per fare i buchi nella carta del piano di forma finchè non intervenne Martinengo, il nostro direttore dello stile, che disse: "Ora basta! E' un mese che ci lavori sopra e per me va benissimo. Cominciamo a fare la scocca!". La macchina venne quindi impostata più o meno come quella che era disegnata sulla mia carta così consumata.

Io poi sono andato via dalla Pininfarina e non ho potuto seguirne gli sviluppi. Certo qualche modifica è stata fatta, come nel disegno della bocca e nelle dimensioni dei fari, frutto del lavoro del team che lavorava sul progetto.

DEGLI ESPOSTI

Anch'io ho una domanda per Tom Tjaarda: il design della 124 deriva da quello della Corvette Rondine, però c'è un elemento stilistico che è rimasto e rimane ancora un esempio: il collegamento nella portiera fra il diedro posteriore e le rotondità anteriori. Secondo una rivista specializzata quel passaggio è considerato quasi un simbolo di design. Come è venuta questa necessità di collegare volumi squadrati con volumi anteriori rotondi?

TJAARDA

Difficile rispondere. Poiché era impossibile riprodurre sulla 124 le proporzioni della Rondine con quel muso così lungo ho semplicemente cercato di collegare insieme i suoi elementi stilistici (spigoli e superfici morbide) su una vettura dalle caratteristiche molto diverse. Non vedo però passaggi così drastici fra superfici squadrate e tondeggianti.

RAMACIOTTI

Aggiungerei che dal punto di vista del design la 124 Spider è più omogenea della Rondine, che anteriormente aveva forme molto più piene e arrotondate.

Il particolare trattamento del vano del faro anteriore della 124 crea anche sul davanti delle linee molto tese e molto nette intorno al faro per cui la tensione che c'è dietro si ritrova anche davanti. Il davanti risulta più tondo perché la sezione longitudinale del cofano è abbastanza morbida. La linea della 124 è insomma un insieme di superfici morbide appoggiate su degli spigoli molto tesi, che produce l'effetto generale di una vettura molto omogenea.

La Rondine, invece, nella versione originale, aveva anche delle stranezze (come il lunotto negativo), delle asimmetrie e delle incongruenze deliberate, perché era una vettura da esplorazione, da ricerca. Nelle vetture da salone si cercano deliberatamente delle forme non banali perché se non si fanno lì non si fanno da nessuna parte.

Ma la cosa che voglio sottolineare è la complessità del lavoro di chi disegna oggetti in generale e automobili in particolare, perché per farlo non è sufficiente avere una bella idea.

Il disegno del parafrangente della Rondine era una bella idea. L'importante è che le belle idee si sposino con le proporzioni dell'oggetto su cui sono

applicate, perché un bel disegno malamente proporzionato rispetto al volume dell'automobile fa diventare brutta anche una bella idea.

L'esercizio che ha fatto Tom per passare dalla Rondine alla 124 non è banale, perché le proporzioni della 124, pur essendo anch'essa a trazione posteriore, ma derivando da una berlina col motore a cavallo dell'asse anteriore e quindi con un parafrangente relativamente corto ed una prevalenza di lunghezza del parafrangente posteriore, sono tutte caricate molto più verso l'avanti.

Lui è riuscito a generare ugualmente una macchina molto dinamica, che non dà l'impressione di avere un muso corto, ma che appare molto corretta nelle sue proporzioni, nonostante il layout meccanico non particolarmente felice. Quando uno riesce a fare queste cose vuol dire che è un bravo professionista.

Guardate la Brera, che è attualmente in produzione. Deriva da un prototipo che Giugiaro ha presentato nel 2002 su telaio Maserati con ruote da 22", che aveva un parafrangente anteriore lungo 70 cm. La Brera di produzione è invece una vettura a trazione anteriore, con uno sbalzo anteriore molto lungo. Anche se le proporzioni sono completamente diverse, lo spirito della Brera originale è assolutamente rimasto perché chi l'ha disegnata ha saputo riproporzionare il disegno su un layout meccanico completamente diverso.

Non voglio criticare nessuno, però in questo museo è esposto un prototipo Lancia che si chiama Dialogos da cui è derivata la Thesis, oggetto di grandi critiche. Però la Dialogos era piaciuta a tutti. In questo caso il passaggio dal prototipo alla vettura di produzione non è stato così indolore come nel caso della Brera e della 124 Spider. Questo vuole anche dire che in quella corsa a ostacoli che è lo sviluppo di una automobile c'è sempre la possibilità di commettere errori che pregiudicano il risultato finale. Bisogna essere molto bravi per evitare di caderci.

MANUELLO

A questo proposito ricordo che anche noi della "produzione" avevamo un rapporto un po' conflittuale con l'Ufficio Stile, ma poi si eseguiva quello che dicevano loro, salvo piccoli aggiustamenti dovuti magari alla fattibilità di un determinato pezzo.

Nel caso della Thesis ci sono state forti spinte da parte della produzione che hanno finito per impoverire lo stile della vettura. A volte, i risultati di questi cedimenti alle esigenze produttive possono anche non essere felici.

TJAARDA

Voglio sottolineare quello che ha detto Ramaciotti. Soprattutto alla Pininfarina è sempre stata data una grande importanza alla cura delle proporzioni, all'armonia delle superfici, delle linee e delle masse. Quindi è molto importante avere un bel concetto, ma il difficile è svilupparlo in qualcosa di valido nel tempo. Proprio in questo Pininfarina è diventato famoso nel mondo.

Ricordo un aneddoto: c'era una vettura che "Pinin" riteneva troppo larga di fianchi e così diede ordine di togliere 5 mm da ogni lato. L'officina la lasciò invariata e procedette alla verniciatura della scocca. Quando Farina la rivide disse che ora andava molto meglio, ma che si era sbagliato: bisognava togliere altri 5 mm. Ecco l'importanza della cura del design.

ZANONE

Si è parlato delle novità della 124 Spider dal punto di vista meccanico. Vorrei approfondire questo argomento. Secondo me, la 124 Spider è stata una ventata di novità soprattutto per quanto riguarda il motore: montava il primo motore al mondo con la distribuzione a cinghia anziché a catena, innovazione alla quale in pochi anni si sono allineati tutti i costruttori del mondo. Ora si sta tornando alla catena perché la cinghia va sostituita ogni 50.000/100.000 km, mentre si richiedono motori senza manutenzione.

La cinghia dentata è stata per 40 anni il miglior sistema di comando della distribuzione per silenziosità ed economia. Il motore della 124 Spider è stato il primo bialbero prodotto in serie dalla Fiat: per quanto ne so, prima c'era stato solo il 1500 OSCA, cui sembra si sia ispirato quello della Fiat. Infine, il motore ha avuto varie modifiche nell'alimentazione: carburatore semplice, carburatore doppio corpo, doppio carburatore doppio corpo, iniezione elettronica, turbocompressore, compressore volumetrico. Non credo ci siano stati altri modelli equipaggiati con una tale varietà di motori. E' stato forse il motore storico della Fiat per la sua longevità essendo durato fino ad oltre il 2000: l'ultimo modello ad esserne equipaggiato è stato il Coupé Fiat.

BRANCOLINI

Vorrei aggiungere che è stata realizzata anche una versione a 16 valvole nel 1975, che ha vinto il Rally del Portogallo con Alen-Kiwimaki.

SERVENTI

Chiedo a Pianta e a Bernacchini come, secondo loro, abbia contribuito l'attività rallistica allo sviluppo commerciale della 124 Spider. Come mai il Gruppo Fiat, finito il ciclo della 124 e della 131, ha abbandonato il settore dei rally, probabilmente con negativi riflessi commerciali?

PIANTA

La Fiat non ha più fatto rally con il suo marchio per ragioni di politica delle marche all'interno del Gruppo. Ha fatto continuare l'Alfa Romeo quando ha ritenuto che questa marca ne avesse bisogno e poi ha mandato avanti la Lancia con la Delta che, ricordiamolo, ha vinto 6 Campionati del Mondo consecutivi, un record ineguagliabile.

Quindi, non è vero che la Fiat abbia abbandonato i rally. Adesso, sta tornando direttamente in campo: come Commissario Tecnico Nazionale della CSAI mi sto interessando del rilancio, in questo campo, della

Panda. La Nuova Punto ha già vinto 2 o 3 gare importanti, addirittura in Turchia dove le strade sono terribili. La Fiat sta veramente riportandosi ai tempi della 131.

BERNACCHINI

Per apprezzare la validità della promozione ralistica basti pensare che la Delta, quando iniziò la sua attività vincente in campo sportivo, era quasi alla fine del ciclo di vita essendo basata su un progetto di 10 anni prima. Dopo la versione sperimentale 4WD, ne furono costruiti ancora 25.000 esemplari fra il 1987 e il 1991. Fu un progetto vincente su un modello che era già praticamente finito.

GIORGIO ALISI

Cercherò di raccontarvi questa mia litografia che rappresenta la Fiat 124 Spider, cioè "il vostro giocattolo preferito", ma nella versione più cattiva e più appassionante che io conosca, impegnato come è in una dura prova sullo sterrato di un rally.

Quando io illustro un'auto ripercorro tutte le caratteristiche del veicolo, così come è nato, quelle che lo rendono vivo, dal punto di vista plastico ed estetico. E continuo sempre a chiedermi quale sia la molla creativa che spinge i designer come Tom a creare prodotti di questo tipo: ne resto sempre meravigliato ed emozionato.

Vi assicuro che cercare disperatamente di tradurre l'emozione che io provo su un pezzo di carta, con dei colori e dei tratti a volte disinvolti e a volte malriusciti, quando si cerca, insomma, di fare un disegno di questo tipo, è come cominciare un'avventura.

C'è sempre il terrore di non riuscire a portarlo a compimento o di non riuscire a trasmettere quella sensazione che dà il veicolo in movimento. Perché secondo me la vera illustrazione dell'automobile è quella in movimento. Per me l'auto è una "scultura in movimento", come diceva Marinetti nel secolo scorso, e niente è più vero come in questo caso.

Qualcuno diceva prima, con qualche fondo di ragione, che c'è come una discontinuità fra il muso di questa vettura e la sua coda. Ma, secondo me, la coda è la parte della vettura che fugge, probabilmente la più dinamica. Quando vediamo passare un'auto davanti a noi si vediamo il muso, ma vediamo anche la coda, come se dietro si staccassero i filetti d'aria. Noi vediamo la turbolenza dell'auto che passa! Queste sono probabilmente romantiche dettate dall'entusiasmo.

Nei rallies, mi ha sempre meravigliato la gente. Appassionati che di notte accendono il fuoco e si cacciano nei sacchi a pelo per vedere passare Munari piuttosto che Alen.

La gente dietro, sullo sfondo della corsa, sembra una specie di affresco: sono personaggi che io disegno uno per uno e ai quali attribuisco una personalità, un passato: come la signora con gli occhiali e il cappellino da sole, oppure il tipo con la barba e i baffi un po' hippy, con i pantaloni a zampa di elefante; tutti personaggi che ho trovato molto divertenti.

In realtà questo disegno è tutto un gioco, un gioco dinamico dell'auto nel suo polverone, nella sua cattiveria, nella sua grinta. E tutta questa

gente resta lì impietrita a vederla passare, come una volta i contadini a veder passare il treno! Alla fine dei conti, mi sono divertito e spero che vi divertirete anche voi!

BERNACCHINI

Una considerazione: questa è una scena rallistica e c'è una differenza sostanziale tra il rally e la pista: in pista il pubblico "guarda" la corsa, nei rally la "testimonia". Che, secondo me, è una cosa molto diversa.

TJAARDA

Questa illustrazione rispecchia proprio quello che abbiamo in testa noi designer quando concepiamo un'idea, un concetto: una macchina in movimento sulla strada e le impressioni che genera. Anche se poi dobbiamo disegnarla staticamente.

BRANCOLINI

E' impossibile commentare l'intensità delle emozioni che abbiamo provato oggi. Dico solo che, fra 10 anni, ci sarà il cinquantenario della 124 Sport Spider, una macchina la cui capacità di dare emozioni non è ancora scaduta e credo che non lo sarà nemmeno fra 10 anni. Appuntamento, dunque, per il cinquantenario.

La Tavola Rotonda è stata organizzata con il Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider, via Loschi 44/A, Modena, www.fiat124spider.it, e con la collaborazione del Museo Nazionale dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia", Torino.

©

*Aisa-Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
settembre 2006*