

Le Fiat Cabriolet dei primi anni '60: 1200 e 1500S

Le gemelle diverse

Cosa fare se ti trovi in garage due auto dello stesso tipo, colore e anno, apparentemente uguali ma sostanzialmente diverse? Ovvero: come passare da un tranquillo Fiat aste e bilancieri a un muscoloso bialbero "made in OSCA", senza quasi cambiare l'estetica?

Testo e foto di Antonello Biscini

dei pezzi per il suo restauro, era nata la passione per le vecchie auto. Quella domenica, la 1200 Cabriolet in questione se ne stava allineata con le altre nella piazza di Fiesole, a godersi il sole primaverile e l'ammirazione dei passanti, quando un signore distinto, di una certa età, si è avvicinato e ha chiesto "scusi è sua?". Alla risposta affermativa, il signore ha proseguito con un "ne ho una proprio uguale". A questo punto, la chiacchierata si fece interessante: di 1200 Cabriolet la Fiat ne produsse circa 12.000 dal 1959 al 1963, riscuotendo un certo successo commerciale, anche all'estero e persino in USA. Però, a differenza delle coetanee spiderine Alfa Romeo Giulietta/Giulia, le inglesi MG A e TR 3, senza considerare le tedesche Mercedes 190 SL e Porsche 356, la Fiat 1200 Cabriolet, pur certamente elegante nella linea di Pininfarina ed affidabile con la robusta meccanica

La storia inizia con un raduno come tanti altri, una giornata di primavera, a spasso su e giù per le colline toscane con gli amici del Club, il Camet di Firenze. La sosta per il pranzo è prevista a Fiesole con relativa esposizione delle auto nella bellissima piazza Mino, al centro del paese. Tanti appassionati o semplici curiosi intorno alle auto d'epoca. Uno dei partecipanti al raduno aveva portato una Fiat 1200 Cabriolet, rossa, immatricolata nel 1962 a Firenze. Era stata la sua prima auto d'epoca. L'aveva trovata da un concessionario di provincia, nel 1985, con la targa e documenti originali, completa seppur malmessa. E da questa cabriolet rossa, con tutte le ricerche per la documentazione e

Cartolina pubblicitaria FIAT del 1959- notare i diversi copricapote.



La versione motorizzata OSCA fu presentata nel 1959 con la denominazione Fiat 1500 cabriolet; dopo pochi mesi, cambiò in 1500 S con l'aggiunta di pochi dettagli di rifinitura ma soprattutto con la dotazione di serie di 4 freni a disco Girling. Nel 1962, la 1500 S costava lire 1.715.000, molto più economica la 1200 (lire 1.357.000). Le concorrenti italiane erano la Giulietta Spider, anch'essa di Pininfarina, lire 1.786.000 e la lancia Appia convertibile, prodotta da Vignale, lire 1.800.000. Ben più costose, anche per le tasse di importazione, le concorrenti estere, Triumph TR3 A lire 1.980.000 e MG Twin Cam lire 2.290.000.





Depliant 1200 1500 del 1959 per i mercati anglosassoni.



Lo specchietto retrovisore era di serie nella 1500 S. In alcuni modelli restaurati viene utilizzato il retrovisore della Fiat 500 giardiniera, che ha lo stesso specchio circolare ma lo stelo più lungo. Una fortuna trovare ancora l'adesivo sul parabrezza con le velocità consigliate, durante il rodaggio e dopo.



della 1200 Granluce, non riuscì a scrollarsi mai di dosso il marchio di una fabbrica generalista, per di più votata – in quegli anni – alle “umili” 500, 600 e 1100. Così, tra la fine degli anni '60 e i '70, la maggior parte delle 1200 Cabriolet finirono in mano agli smanettoni, sfruttate e più o meno elaborate per poi terminare sotto la pressa. Vederne una in buono stato è, adesso, piuttosto raro.

Il distinto signore raccontò che anche la sua Fiat Cabriolet era del 1962 ed era rossa. Gli interni avevano la stessa moquette e i sedili in finta pelle rossa e nera. Una gemella, insomma. Via via però che la chiacchierata si svolgeva, cominciarono a emergere delle differenze tra le due auto. Rispetto alla 1200, la (presunta) gemella aveva la presa d'aria sul cofano più larga, il volante era un Nardi e non quello in plastica della berlina 1200, anche il fondo del cruscotto non era

in lamiera ma in legno, il passeggero disponeva di un puntapiedi per meglio trattenersi nelle curve. Anche la griglia del radiatore era diversa. A questo punto, ogni dubbio fu dissolto ed il proprietario della auto esposta nella piazza di Fiesole sbottò in un : “ma la sua non è una 1200, la sua è un'Oscal!”. Infatti, alla fine degli anni '50, nel pensare a una nuova cabriolet, la Fiat era cosciente che l'onesto aste e bilancieri delle sue berline non sarebbe stato in grado di rivaleggiare con i bialbero delle concorrenti e, non trovando un motore adeguato nella sua banca d'organelli dell'epoca, si rivolse addirittura ai fratelli Maserati ottenendo la licenza del sofisticato bialbero Osca in alluminio. Il motore di 1.491 cc, con più di 120 CV, che motorizzava le potenti vetture da competizione della fabbrica di San Lazzaro di Savena: dalle vetture di Formula 2 alle mitiche MT4. Naturalmente il



Sul bialbero tutto in alluminio troneggia un carburatore doppio corpo Weber per il cui ingombro è stato necessario prevedere una finta presa d'aria sul cofano. Nel modello successivo, la cilindrata salì a 1.568 cc, e la denominazione passò a 1600 S. Il carburatore venne raddoppiato con la necessità di modificare ulteriormente la forma del cofano spostando la finta presa d'aria, di maggiore dimensione, asimmetricamente sulla sinistra. Tutto il resto dell'auto rimase intoccato. Il primo sensibile restyling è del 1963, quando il frontale cambiò decisamente ed il cofano diventò piatto grazie allo spostamento dei carburatori sul lato destro del motore.

Di serie il bel volante Nardi ed il contagiri, assenti nella più spartana 1200.

La radio Autovox, funzionante, era un accessorio d'origine. Costava lire 76.500. Molto scarno, l'elenco degli optional disponibili nel listino FIAT, ridotti – oltre alla radio – agli pneumatici con fascia bianca ed a un ben fatto hard top, prodotto anch'esso da Pininfarina, chiamato nei cataloghi dell'epoca “tettuccio rigido”. Nel 1962 si comprava per lire 125.000, oggi vale intorno agli 800 Euro.

Il primo proprietario fece applicare le cinture di sicurezza “a bandoliera”. In tutto e per tutto delle cinture di origine aeronautica, prodotte dalla IrvinAir e marcate “Shell”.



La capote si chiude in pochi secondi e non appesantisce la filante linea disegnata da Pininfarina.



I fanali posteriori sono stati utilizzati da Pininfarina anche su auto Ferrari.

bialbero OSCA da corsa fu "ingentilito" dai tecnici di Torino prima di entrare nel cofano della cabrio Fiat. La potenza passò a 90 CV, sempre tanti per l'epoca. Se oggi di Fiat cabriolet se ne trovano poche col motore 1200, ancor più raro è trovarne una motorizzata Osca. Difficile anche sapere quante ne sono state effettivamente prodotte (Graham Robson su "Fiat Sport Cars", quantifica la produzione in 1200 - 1800 auto). Per di più, il bialbero era complesso da riparare, con le suoi complicati giochi di catene, e la esuberante potenza e coppia elevata dettero non pochi problemi al cambio (a quattro marce) e alla trasmissione Fiat, disegnati per le tranquille berline 1100 e derivate.

Tornando alla piazza di Fiesole, ormai appurato che era un fortunato proprietario di una Fiat Osca, il signore continuò chiedendo il consiglio che tutti gli appassionati di vecchie auto sognano di ricevere: "purtroppo non ho più il posto dove tenerla e dovrei venderla. Mi potrebbe consigliare a chi rivolgermi?". Qui la storia si fa veloce. Scambio di biglietti da visita e saluti. Telefonata già il lunedì successivo ed il martedì i due si incontrano per vedere la "gemella diversa" della 1200. L'auto era sempre appartenuta alla stessa famiglia. Acquistata nel 1962 a San Giovanni Valdarno, un paese in provincia di Arezzo, si era trasferita con il proprietario a Firenze nel 1966 dove era sta-

Il libretto di circolazione è ancora conservato nella bustina in pelle del "Com-missionario FIAT Marcello Bagiardi" di San Giovanni Valdarno dove l'auto fu acquistata.



Caratteristiche

MOTORE

- Quattro cilindri in linea.
- 1491 cc, 80 CV a 6.000 giri/min.
- Valvole in testa inclinate, camera di scoppio emisferica.
- Due alberi in testa azionati da catene.
- Carburatore invertito doppio corpo Weber 28-36 DCLD 3.

TRASMISSIONE

- Motore, frizione cambio anteriori. Trazione posteriore.
- Cambio a 4 marce (2°,3°,4° sincronizzate) e retromarcia.
- Frizione monodisco a secco.

CORPO VETTURA

- Spider due posti con carrozzeria portante (Pininfarina).
- Avantreno a ruote indipendenti, barra trasversale antirollio.
- Retrotreno ad assale rigido con balestre longitudinali.
- Sterzo a vite e rullo.
- Freni a disco (Girling) sulle 4 ruote, comando idraulico con depressore per le ruote posteriori.

DIMENSIONE E PESO

- Lunghezza m. 4,03; larghezza m. 1,52, Altezza (con capottina alzata) m.1,28. Passo m.2,34.
- Peso a secco Kg. 960.

PRESTAZIONI (QUATTORRUOTE 08/1960)

VELOCITÀ MASSIMA

- Velocità dichiarata 170 km./h.; rilevata 174 km/h..

ACCELERAZIONE

- 0-100 km/h. in 15,1 sec.

CONSUMO

- Dichiarato 11,1 litri/100 km.
- Rilevati
- Extraurbano : minimo 8,3 max 15,3 litri/100 km.
- Urbano : minimo 11,1 max 14,3 litri/100 km.

ta ritargata. Era ferma da mesi nel garage da dove sarebbe stata sfrattata. Sotto la polvere apparve la vernice originale, con tanti graffi e tante ammaccature ma solo un po' di ruggine nei sottoporta, mal comune delle Fiat dell'epoca. Anche le cromature erano a posto, neces-

sitavano solo di una energica lucidata. Gli interni, finta pelle e moquette comprese, erano vissuti ma ancora quelli d'origine. Tutti i particolari - oggi pressoché introvabili - all'interno e all'esterno, erano al loro posto. Nel bagagliaio era ancora riposta la copertina per na-



La raccolta della documentazione è indispensabile per un restauro accurato, ma fa anche parte della passione cercare tutto quello che riguarda il proprio modello, compreso la relativa "automobilia". Il nostro collezionista non è da meno. Ecco esposti sul cofano libretto uso e manutenzione, cataloghi pezzi di ricambio meccanica e carrozzeria, manuale d'officina, insieme alla prova su strada di Quattroruote (Agosto 1960), i volantini pubblicitari e le inserzioni sui giornali.



La Fiat Cabriolet 1500 S è valutata circa Euro 18.000. Trovando un'auto conservata o restaurata a regola d'arte, sono certo soldi ben spesi, sia per il piacere di guida che per la rivalutazione futura. Dopo anni di scarso interesse rispetto alle Alfa, le Cabriolet Fiat stanno trovando nuovi estimatori, soprattutto quelle motorizzate OSCA. Un'auto da acquistare quindi ma attenzione alla completezza e alla originalità dei componenti.



Se per la carrozzeria, con tanta pazienza e disponibilità ad aprire il portafoglio, si trovano ancora dei ricambi, per il motore OSCA sono dolori! Difficile anche trovare ricambi nei mercatini, meglio internet che, con e-bay, permette di accedere anche all'offerta americana, dove sono state esportate un certo numero di Fiat OSCA. Esiste anche un sito specializzato (www.fiat1500.com) in Olanda che raccoglie gli appassionati di questo modello e che può aiutare anche per i pezzi di ricambio.



scondere la capote quando è ripiegata, insieme alla barra telescopica per mantenerla ben tesa dietro ai sedili, accessorio presente solo nella 1500. La capote era stata rifatta, fortunatamente molto bene, negli anni '80 ed era ancora a posto. Il contachilometri segnava

112.000, il chilometraggio dall'origine. La batteria era stata ricaricata ed il bialbero fece subito sentire il suo rombo, pastoso ma diverso da quello Alfa Romeo. Molto prudente il rituale giro del quartiere, quasi a passo d'uomo per i freni pressoché inesistenti dopo una così lun-



FIAT CABRIOLET 1500

velocità circa 170 Km/h
motore 4 cilindri
cilindrata 1491 cmc
potenza 80 Cv (SAE 90)

Una vettura di classe e dalle qualità sportive

ga inattività.

La conclusione è scontata: dopo meno di una settimana dalla sosta nella piazza di Fiesole, la 1200 Cabriolet si è trovata a dividere il garage con la gemella-diversa 1500 Osca. Nei mesi successivi, il nuovo proprietario procedette a un restauro il più possibile conservativo, considerato lo stato di originalità che rende ancor più rara la vettura. Per l'esterno (il colore originale è il Rosso Fiat 155, lo stesso della 1200), dopo aver eliminato la ruggine, si è dovuto procedere alla completa verniciatura, con molto rammarico ma le ammaccature e i graffi erano veramente troppi per poter agire localmente. Il motore girava come un orologio e non è stato toccato. E' stata doverosamente revisionata l'idraulica dell'impianto frenante che comanda i quattro efficientissimi freni a disco Girling, di serie su questo modello. Revisionato il radiatore e l'impianto di raffreddamento. A un bravo tappezziere, Suisola di Firenze, sono stati affidati gli interni con la promessa che avrebbe riparato, ma non sostituito. Promessa mantenuta. Nessun problema infine alla omologazione ASI, superata con i complimenti dei commissari tecnici.

Su strada, la differenza con la 1200 è maggiore di quello che si possa

pensare, considerando che la telai-stica è la stessa. Il motore, non tanto per la maggiore potenza ma per la tanta coppia in più, invita a guidare in scioltezza, inanellando le curve delle colline toscane una dopo l'altra, godendo del sovrasterzo di potenza. Curva dopo curva, cresce il piacere della guida, oltretutto cullati dal rombo del bialbero che invade liberamente l'abitacolo quando si apre il gas. Sempre con attenzione però; mai dimenticare che, se il motore è stato disegnato dai fratelli Maserati per le auto da corsa, dietro è rimasto il ponte rigido, con le sue belle balestre della berlina da famiglia Fiat 1100!

Ma la 1200 Cabriolet, spodestata nell'affetto del padrone dalla ben più blasonata gemella, che fine ha fatto? Presto detto: è bastato un annuncio su epecAuto, che è venuta a vederla una coppia di Ancona alla ricerca di una bella spider d'epoca come regalo reciproco per il loro 25° anniversario di nozze. Anche in questo caso l'accordo è stato rapidissimo. La sera stessa la 1200 Cabriolet partiva in direzione Adriatico con i nuovi proprietari, lasciando un velo di tristezza a chi l'aveva trovata e poi curata per vent'anni. Tristezza subito dissolta dal pensiero della ben più potente gemella rimasta in garage. ▀

Pagina
pubblicitaria
1959