

Tu eri piccola, piccola, così

IL BRANO DI FRED BUSCAGLIONE SI ADDICE ALLE **DUE SPIDER**
IN SEDICESIMO, CHE STRIZZANO L'OCCHIO AGLI ANNI 30. DUE STRADE
DIFFERENTI PER CREARE AUTO SEMPLICI MA SFIZIOSE

di **Fulvio Zucco** - foto di **Gabriele Galli**

Anni 60. Inizia a prendere piede l'interesse per le auto d'epoca, che logicamente, al tempo, sono quelle degli anni 20 e 30. Perché proprio in quel periodo? Semplice, prima le auto storiche non esistevano. Tolle le rare antenate d'inizio '900 e fine '800, spesso differenti dal concetto comune di macchina, fino ad allora le automobili precedenti erano semplicemente vecchie, usate, poco interessanti per chi avesse lo spirito del collezionista. Ecco che, in quel decennio, nascono le associazioni di categoria, i raduni, le occasioni per incontrare altri appassionati del moto-

rismo storico. E, sulla scia di questo interesse, le prime auto rétro, liberamente ispirate a modelli del passato.

Come le due piccole spider di questo servizio, che si dichiarano riconducibili alla Fiat Bialla Coppa d'Oro (la Gamine) e all'Alfa Romeo 6C 1750 (la Erina). Quanto richiamino veramente le due illustri antenate, lo lasciamo giudicare a voi; resta il fatto che sono due calamite per gli sguardi dei passanti e offrono la possibilità di guidare un'auto sfiziosa, rara e simpatica con costi d'esercizio bassissimi - la meccanica è quella della Fiat 500 F - assolvendo benissimo il compito ▶

La Gamine e la Erina sul lungolago di Pella (NO). Sono due auto pensate per le vacanze, per brevi gite en plein air o da tenere nella seconda casa al lago o al mare. Scegliendo una di loro, sarete sempre al centro dell'attenzione



La plancia della Gamine, con lo strumento della Fiat 500, il piccolo volante sportivo e il cassetto portaoggetti con serratura, più in basso, l'interno di skai e il telo dietro i sedili che cela il vano per la capote

di garantire la mobilità casa-spiaggia al mare o al lago. L'approccio dei due carrozzieri è però molto diverso: Vignale punta a contenere i costi di realizzazione e conserva quanto possibile della piccola Fiat d'origine, non solo per la meccanica, integralmente riutilizzata tanto da lui quanto da Zanello, ma anche per la scocca e la carrozzeria. Ecco quindi una coda molto simile a quella dell'utilitaria torinese, con gli stessi gruppi ottici, e soluzioni semplici per il frontale, con la ruota di scorta e il serbatoio della benzina nella posizione originaria, che però non lasciano spazio ai bagagli.

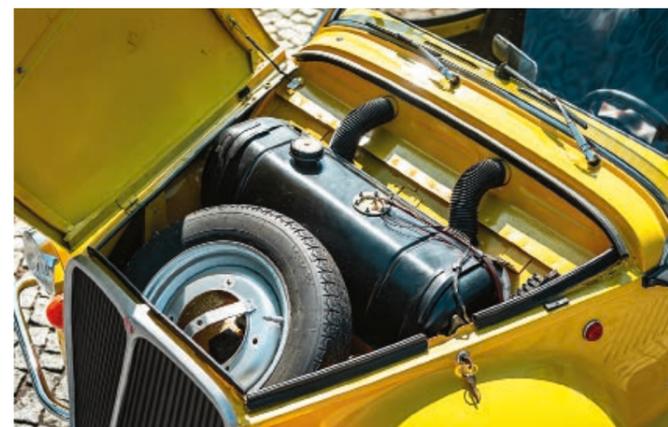
La Gamine è fornita di serie con la capote e i pannelli laterali: il telo si appoggia sull'arco cromato alle spalle dei sedili, che si può estrarre, ma

l'aspetto a vettura chiusa è piuttosto discutibile. A richiesta, con un supplemento di 90.000 lire, si può avere anche un hardtop di vetroresina con il lunotto di cristallo. Altri optional sono l'accendisigari (5.000 lire), il volante rivestito di similpelle nera (14.000) e il portapacchi cromato sul baule (8.000). Gli abbinamenti cromatici previsti sono: bianco con interni neri oppure rossi, giallo e blu, rosso e nero, verde e tabacco, Blu Bugatti e Giallo Canarino; come sempre, trattandosi di piccole produzioni, non si tratta di regole inderogabili: il "nostro" esemplare è giallo con interni neri, da sempre. Immatricolato a Napoli, arriva poi ad Alessandria nel 1980, come auto di uso quotidiano per la figlia dell'acquirente. E, strano ma vero, in uso quotidiano rimane fino a un paio di anni fa, quando viene comperato da Marco Morando, sempre di Alessandria.

Sistemata, più che restaurata

Daniele Lupato, titolare della carrozzeria K2000 che l'ha rimessa a nuovo, ci racconta che era sana ed efficiente, ma con qualche "licenza poetica" come gli strumenti supplementari, la leva del cambio e le due levette sul tunnel modificate, la verniciatura nera opaca del vano motore e, soprattutto, una calandra di fantasia che è stata fonte di grattacapi: essendo irreperibile il ricambio, la mascherina ha dovuto essere riprodotta a mano. La Gamine aveva una produzione giornaliera di una dozzina di unità a regime, quindi è stata un

Il cofano anteriore, con apertura laterale a chiave, ospita il serbatoio e la ruota di scorta; quasi inesistente lo spazio per i bagagli. Più in basso, il bicilindrico è quello di serie della 500 F



SCHEDE TECNICHE

Motore

Posteriore, longitudinale, 2 cilindri in linea
 Alesaggio 67,4 mm
 Corsa 70 mm
 Cilindrata 499,5 cm³
 Rapporto di compressione 7:1
 Potenza 18 CV a 4.600 giri/min.
 Distribuzione a valvole in testa
 Un albero a camme laterale, aste e bilancieri
 Un carburatore invertito Weber 26 IMB/4, pompa meccanica
 Raffreddamento ad aria
 Lubrificazione forzata, 2,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce, prima non sincronizzata
 Comando a leva centrale
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 125x12

Corpo vettura

Spider 2 porte, 2 posti
 Scocca portante
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasv. inferiore
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio 22 litri

Dimensioni e peso

Passo 1.840 mm
 Carreggiate: ant. 1.120 mm
 post. 1.130 mm
 Lunghezza 3.020 mm
 Larghezza 1.300 mm
 Altezza 1.190 mm
 Peso 488 kg

Prestazioni

Velocità max 100 km/h
 Consumo medio 5,3 litri/100 km

La coda della Gamine, a prima vista, sembra uguale a quella della Fiat 500. In realtà, **il cofano presenta prese d'aria** e un rigonfiamento assenti sulla berlina



SCHEMA TECNICA

Motore

Posteriore, longitudinale, 2 cilindri in linea
 Alésaggio 67,4 mm
 Corsa 70 mm
 Cilindrata 499,5 cm³
 Rapporto di compressione 7:1
 Potenza 18 CV a 4.600 giri/min.
 Distribuzione a valvole in testa
 Un albero a camme laterale, aste e bilancieri
 Un carburatore invertito Weber 26 IMB/4, pompa meccanica
 Raffreddamento ad aria
 Lubrificazione forzata, 2,5 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 32 Ah

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce, prima non sincronizzata
 Comando a leva centrale
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 125x12

Corpo vettura

Spider 2 porte, 2 posti
 Scocca portante
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasv. inferiore
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio 22 litri

Dimensioni e peso

Passo 1.840 mm
 Carreggiate: ant. 1.121 mm post. 1.135 mm
 Lunghezza 2.970 mm
 Larghezza 1.390 mm
 Altezza 1.120 mm
 Peso 510 kg

Prestazioni

Velocità max 100 km/h
 Consumo medio 5,3 litri/100 km



La Erina si discosta maggiormente dalle forme della Fiat 500. **Le ruote a raggi Borrani** erano un optional, come il volante sportivo

► buon successo per una vettueta così particolare. Si presume ne siano state costruite circa 400.

Progettata senza badare a spese

La carrozzeria Zanella, invece, punta a creare un prodotto decisamente ricercato, che non tiene conto della razionalizzazione dei costi. Lo si può notare da mille dettagli, a partire dai parafranghi separati dalla carrozzeria e verniciati di nero come usava nell'anteguerra, con tanto di pedane, per passare alla mascotte posta sul finto radiatore e creata ad hoc, oppure alle ruote a raggi Borrani disponibili come optional assieme al volante sportivo o ai fanalini posteriori della Fiat Balilla e ai grossi fari cromati anteriori. La carrozzeria conserva in pratica solo lo strumento circolare sul cruscotto della Fiat 500 F, tutto il resto è realizzato appositamente.

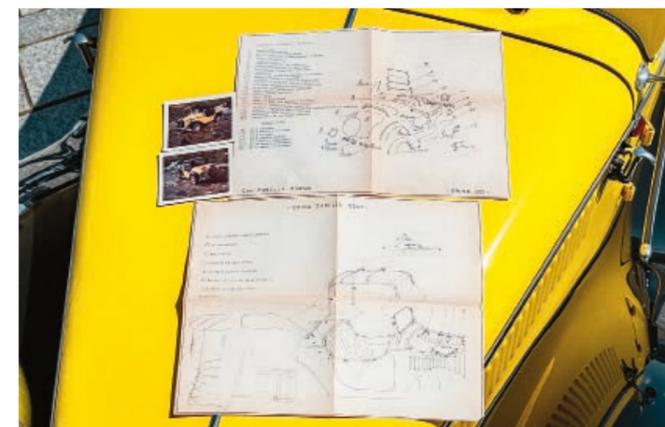
Persino il serbatoio della benzina è spostato in coda, con il bocchettone di rifornimento esterno per maggior praticità e perché, avendo anche alloggiato la ruota di scorta sul cofano, il vano anteriore risulta così del tutto libero e degno del nome di bagagliaio. La verniciatura è effettuata con smalti Glasurit in rosso oppure in giallo, anche se una brochure ufficiale parla di altre sei tinte ottenibili a richiesta, ma non meglio precisate. È proprio allo stand della Glasurit, al Salone di Torino del 1967, che questa Erina - il nome è un omaggio alla moglie del carrozziere di Parma - viene esposta, attirando l'attenzione del pubblico.

Sul cofano della Erina, i disegni originali che Alfredo Stola, il proprietario, custodisce con cura. Anche qui, il motore è il bicilindrico di serie della contemporanea Fiat 500 F

L'anno successivo, sempre a Torino, la stessa auto è nello stand della Zanella, dove viene notata da Francesco Stola, papà di Alfredo, attuale proprietario. Stola l'acquista e la ritirerà al termine dell'esposizione: da allora è sempre rimasta in famiglia, dapprima in uso saltuario, poi ferma per molti anni e recentemente riportata a nuovo con una riverniciatura e il rifacimento della capote. Tutto il resto, avendo percorso pochi chilometri, è originale, compresi gli interni.

Oggi viene utilizzata abbastanza di frequente, compresa qualche gita da Torino alla Liguria. Alfredo Stola, erede della famiglia che ha creato l'omonima azienda specializzata nella realizzazione di prototipi di stile e vetture fuoriserie - diverse ►

La plancia è rivestita di finto legno e ospita sul profilo superiore lo specchio retrovisore. Davanti al passeggero, una larga maniglia. L'interno è di skai, con poltroncine anatomiche; anche qui, la capote può essere celata dietro i sedili





La Erina di Zanella ha un aspetto gradevole anche con la capote e con i pannelli laterali montati. La Gamine di Vignale, in configurazione chiusa, è invece piuttosto sgraziata

► "Papamobili", per fare solo un esempio - conserva ancora ogni documento relativo all'Erina di famiglia, dalla fattura di acquisto ai disegni tecnici realizzati al tempo dal carrozziere di Parma. La cura del dettaglio si nota anche nella precisione delle misure del vano dietro i sedili, adatto per contenere capote e pannelli laterali, ma senza spazi in eccesso, per evitare movimenti e conseguenti rumori e sfregamenti.

Alla guida, le due auto sono simili e, nonostante potenza e prestazioni modeste, tutto sommato divertenti. Un po' per le dimensioni minime che le rendono agili, un po' per il peso contenuto in cinque quintali circa per entrambe, che non pe-

nalizza eccessivamente il piccolo bicilindrico Fiat, e un po' per il piacere della guida all'aria aperta. Anche perché Gamine ed Erina sono dotate di serie di capote, ma sarebbe un delitto usarle chiuse.

Sia Vignale sia Zanella dichiaravano una velocità massima di 100 km/h, quindi leggermente superiore a quella della 500 F, che pesava un po' di più; resta il dubbio che l'aerodinamica ben peggiore delle due fuoriserie consenta davvero un vantaggio in termini velocistici, ma oggi poco importa, visto che l'utilizzo ideale rimane quello da casa alla spiaggia o al molo dove è attraccata la barca e che una spiderina così non si sceglie certo per correre. Per tutto il resto, il comportamento è analogo a quello della Fiat 500 di serie e innegabili pregi sono la semplicità meccanica in caso siano necessari interventi di riparazione e la disponibilità dei relativi ricambi.

Due Erina al prezzo di tre Gamine

Diverso il discorso per quanto riguarda carrozzeria e allestimenti, per i quali si trova poco per la Gamine e nulla per la Erina. Anche perché quest'ultima è stata realizzata in una quindicina di esemplari in tutto, sebbene non ci siano dati certi. Il maggiore pragmatismo di Vignale, oltre che in una certa somiglianza con l'utilitaria di origine, si rifletteva anche sul prezzo di listino: 600.000 lire per la Gamine, contro le 925.000 per la Erina, fatto che contribuì al maggior successo della prima. **R**

Nell'intento delle due carrozzerie artefici di queste piccole spider, le linee dovevano ricordare la Fiat Balilla Coppa d'Oro per la Gamine e l'Alfa Romeo 6C 1750 per la Erina



Due strade diverse per ottenere un risultato analogo; la maggior sofisticatezza della Erina **ne alzava il prezzo di listino**: la Gamine ebbe molto più successo



La Erina ha verniciatura bicolore, con i parafranghi neri come usava negli anni 30. La ruota di scorta è montata esternamente sulla coda