

*Rivolta, inverno 1966-'67; linee di assemblaggio finale del primo lotto delle Fiat Dino Spider 2000.*

rari e della Fiat. Questo piccolo mondo lavorò in perfetto accordo, efficacemente e in un clima di serena collaborazione. Non vi erano ostacoli di carattere finanziario alla realizzazione del progetto. L'obiettivo consisteva nel realizzare una vettura bella e valida, e soprattutto un buon motore.

Pininfarina scelse una carrozzeria molto aerodinamica, elegante, aggressiva e leggera, che riprendeva in gran parte le linee caratteristiche della Dino 206 Berlinetta Speciale del Salone di Parigi 1965, soprattutto per quanto riguarda la calandra con i quattro fari incassati, disegnata dallo stilista Aldo Brovarone. Gli spider Fiat Dino Pininfarina ottennero un notevole successo: si stima che oltre 450.000 visitatori si siano fermati allo stand Fiat per ammirarli da vicino. Arrivarono ordini in misura molto superiore alle previsioni e soprattutto all'esiguo numero di unità disponibili. Di conseguenza Gianni Agnelli, appena nominato presidente della Fiat, decise di aumentare la produzione, e predispose una seconda serie di oltre 600 esemplari. In totale gli spider Fiat Dino furono costruiti in 1163 esemplari fra l'ottobre 1966 e il dicembre 1968.

Gianni Agnelli sapeva che il coupé Fiat 2300 Ghia con motore 6 cilindri in linea, allora prodotto, e disponibile fino al giugno 1968, avrebbe risentito negativamente dell'intrusione nel suo settore dello spider Fiat Dino, e decise di trovargli rapidamente un successore. Ma non fu scelta la Ghia, questa volta, e nemmeno la Pininfarina, allora molto impegnata; la scelta cadde sulla Bertone, che già da molti mesi costruiva nella sua fabbrica di Grugliasco le carrozzerie dei piccoli spider Fiat 850.

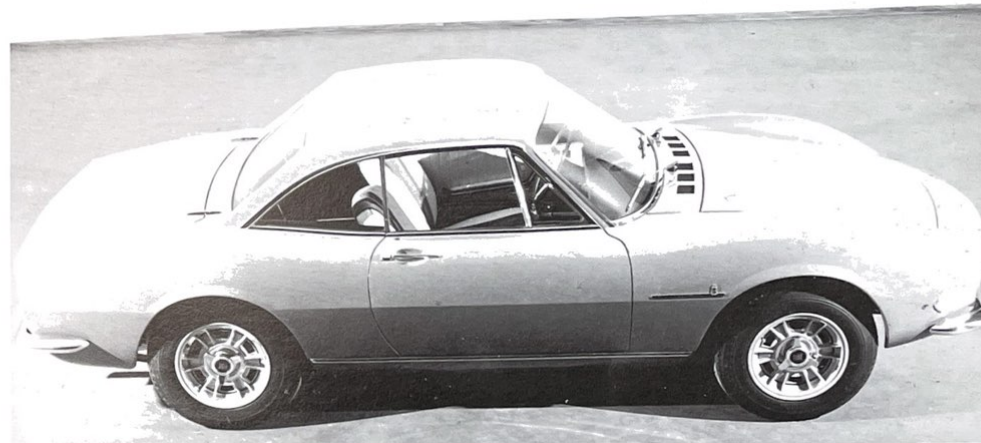
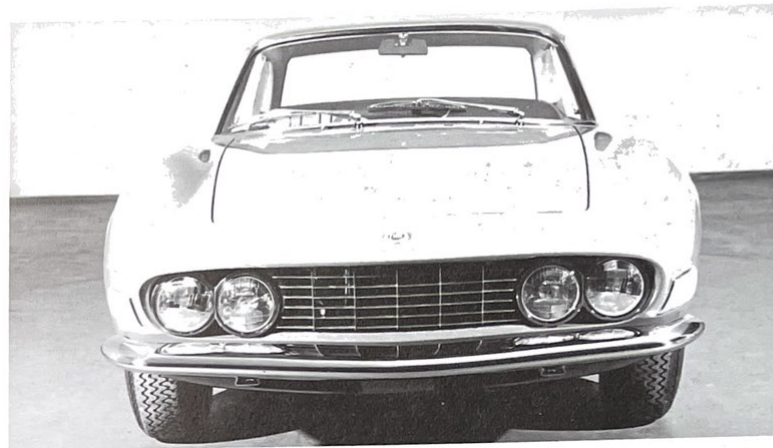
Il coupé Fiat Dino 2000, più spazioso e lussuoso dello spider, ebbe maggior successo sul mercato. Ne



furono costruiti 3670 esemplari, fra il gennaio 1967 e il dicembre 1968. Questo fatto consolidò Bertone della delusione che aveva provato qualche mese prima, in seguito all'abbandono del programma Innocenti.

**IL COUPÉ SPECIALE DUE POSTI PININFARINA (1966)**

Esteriormente il Coupé Speciale Pininfarina del Salone di Torino del 1966, di cui si sono perse le tracce, non era diverso dallo spider di serie, ad eccezione del tetto, che era ovviamente un elemento aggiunto, anche se non guastava assolutamente l'ar-

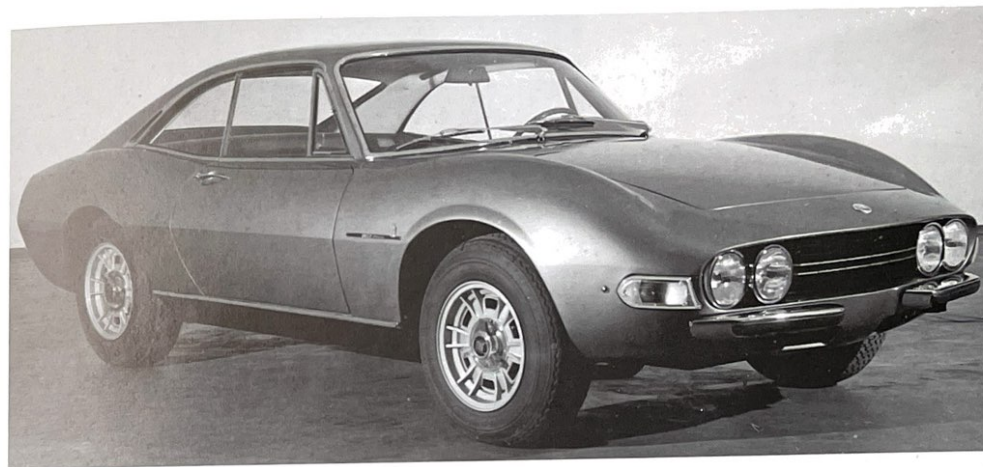


*Tre viste del prototipo Fiat Dino Coupé Speciale realizzato da Pininfarina, nel 1966, che proponeva le stesse forme del modello spider di serie.*





*Con l'avvio della produzione del secondo lotto, nel 1967, la Pininfarina realizzò un'elegante hard-top «targa». Notare la presenza delle calotte sulle ruote di questa nuova serie.*



*Il prototipo di Pininfarina Fiat Dino Berlinetta, del 1967, è stato un modello ragguardevole; il disegno della sua calandra verrà trasmesso alla Fiat Dino 2400 Spider del 1969.*



monia e la purezza generale della linea: in effetti occupava il volume della capote in posizione chiusa. Questa vettura fu certamente costruita sulla base di un prototipo sperimentale ceduto dalla Fiat alla Pininfarina verso la fine del 1966. Bisogna sapere che i carrozzieri pagano ai costruttori, senza fare economie, gli chassis che servono a costruire i prototipi di studio o da salone. La Pininfarina sapeva, costruendo questo modello da esposizione, che la Bertone era stata scelta dalla Fiat per il progetto del coupé a quattro posti. Non potendo, quindi, sperare in alcuno sbocco commerciale, non si preoccupò di approfondire lo studio della vettura. Curò invece, con grande attenzione, la presentazione degli interni, scegliendo materiali migliori di quelli che erano stati imposti dalla Fiat per evidenti ragioni di budget. Le poltroncine e i pannelli delle portiere erano rivestite di similpelle bianca, il quadro di bordo di pelle nera. Il volante era un Nardi a tre razze metalliche e anello in legno verniciato. Sui sedili anteriori era possibile installare due coprisedili in tessuto spugnoso di colore rosso, in accordo con il colore della carrozzeria.

#### *LO SPIDER HARD-TOP (1967)*

Su un totale di 1163 unità, 864 spider 2000 trovarono acquirenti in Italia, per antonomasia il Paese del sole. Quasi tutti i 500 spider costruiti per l'omologazione furono venduti a italiani nel 1967. Solamente alcuni furono esportati in paesi vicini e utilizzati come auto da esposizione o da dimostrazione. Alla Fiat, durante il primo anno, non sembrò necessario commercializzare un hard-top per un numero di acquirenti potenziali così modesto. Fu la Pininfarina a prendere l'iniziativa, quando seppe che sarebbe seguita una seconda serie più numerosa. La Casa di Grugliasco confezionò un tetto smonta-

bile in plastica nera abbellito da una banda trasversale metallica molto elegante, che presentò al Salone di Parigi nell'ottobre del 1967, insieme a un prototipo di studio molto speciale, di cui parleremo in seguito.

L'hard-top in plastica, benché molto pratico, ebbe scarso successo presso la clientela. Sembra che sia stato ritirato dal catalogo degli accessori poco dopo la presentazione dello spider 2400 nel 1969.

#### *LA FIAT DINO BERLINETTA (1967)*

Cronologicamente, la Fiat Dino Berlinetta del Salone di Torino 1967 fu la terza «evoluzione» proposta dalla Pininfarina sulla base dello chassis di 2280 mm di passo dello spider Fiat Dino di serie. Fu anche la più elegante e di classe, senza essere la più spettacolare. La parte posteriore, parzialmente ridisegnata, è di notevole purezza.

Può dispiacere che la Fiat non abbia dato un seguito commerciale a questo modello, facendone costruire anche solo qualche centinaio di esemplari: avrebbero senz'altro trovato acquirenti tra gli amatori.

Questa berlinetta di colore blu metallizzato apparve in due versioni: la prima aveva una calandra che ricorda l'attrezzo per tagliare le patate a bastoncini, e i paraurti dello spider 2000. La seconda, che partecipò a una manifestazione organizzata a Roma nel maggio del 1968 in onore dei grandi carrozzieri e stilisti, aveva una calandra nera che si sarebbe rivista, qualche mese più tardi, sullo spider 2400 e piccoli paraurti a banda di caucciù, simili a quelli di una Ferrari GTB 4 Daytona.

Secondo Pininfarina, la Berlinetta era uno studio aerodinamico, e non un semplice esercizio di stile, come si sarebbe tentati di credere. La sua *maquette* era passata nella galleria del vento per controllare il fondamento delle teorie in questione. La vettura

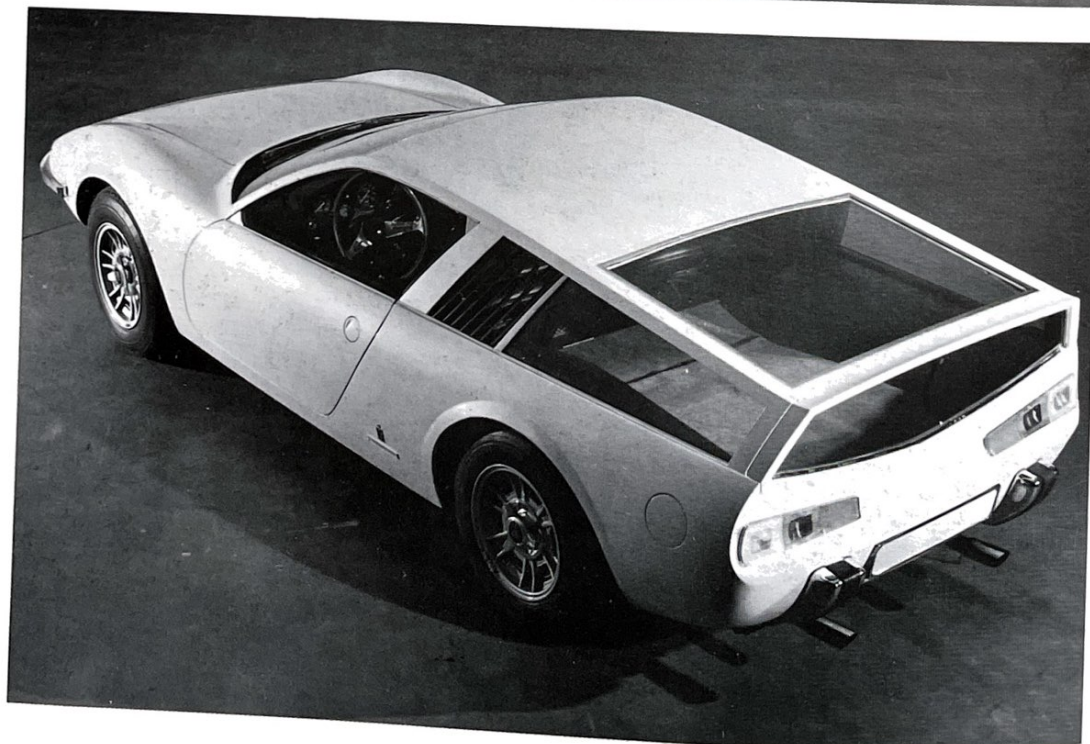
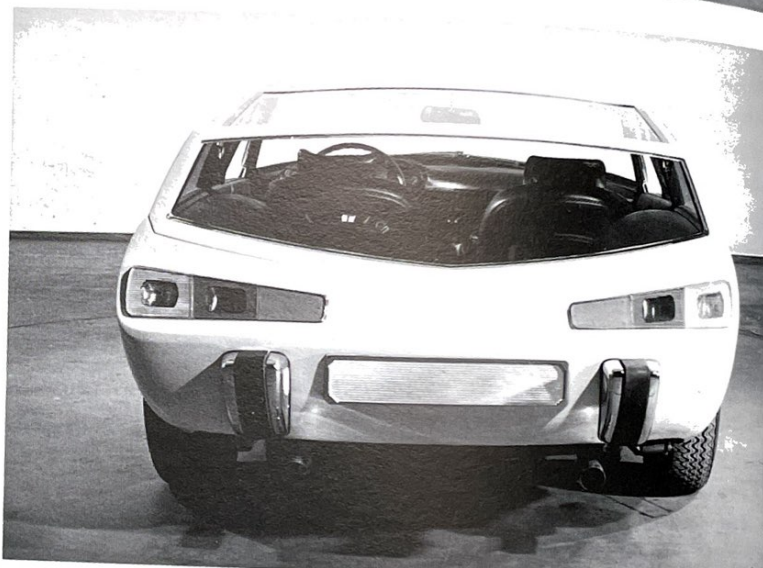
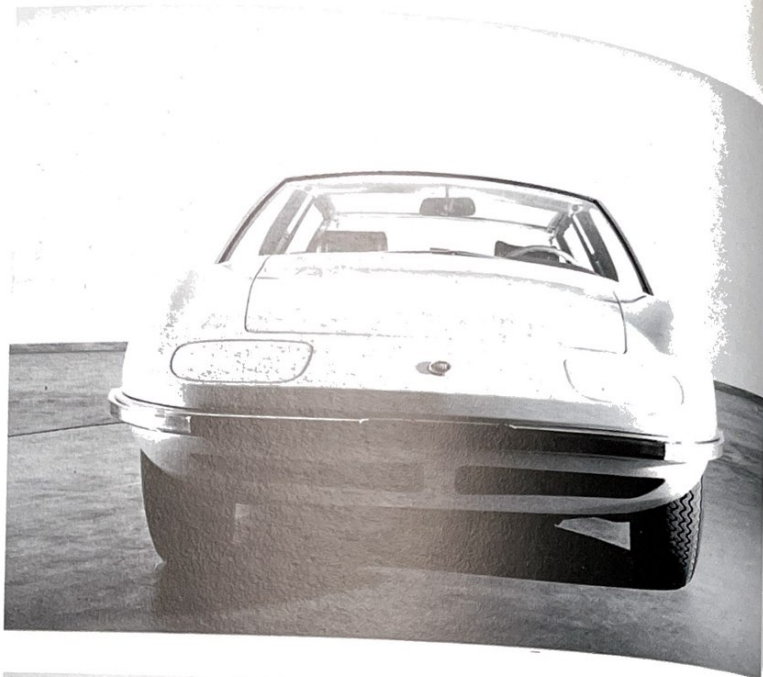
era dotata di un parabrezza leggermente più inclinato di quello dello spider, allo scopo di ottenere una migliore penetrazione nell'aria. Combinato con la parte posteriore di tipo «fast-back» particolarmente efficace, faceva guadagnare 5 km/h di velocità massima. Alla stessa velocità il consumo era inferiore di 1 litro ogni 100 km.

Gli interni erano simili a quelli di uno spider 2000, ma le poltroncine erano quelle del coupé del Salone di Torino del 1966, foderate di tessuto spugnoso. Questo notevole modello oggi, purtroppo, è scomparso. Può darsi che sia stato distrutto.

*I PROTOTIPI DI RICERCA DELLA PININFARINA (1967-1968)*

Sorprende il fatto che Bertone, fra il 1967 e il 1972, si sia accontentato di disegnare e poi costruire in serie i suoi eleganti coupé Fiat Dino 2000 e 2400, senza perseverare nello sviluppo e nella ricerca, come è solito fare. Probabilmente era troppo impegnato su altri fronti. Pininfarina ebbe, così, la facoltà di esprimersi al meglio, e non si lasciò sfuggire l'occasione. In meno di sei mesi costruì due prototipi di ricerca aerodinamica veramente notevoli, che non avevano quasi più niente in comune con il suo spider Fiat Dino.

Queste vetture eccezionali furono esposte rispettiva-



*La Fiat Dino «Parigi» disegnata da Paolo Martin, nel 1967, sfruttava al massimo le teorie aerodinamiche Kamm. Notare, nel frontale, i fari a scomparsa con comando all'interno della vettura.*