



# Fiat Dino Coupé e le sue muse: dalla rara Samantha Vignale alle più belle coupé europee degli anni '60

Motori

Negli anni Sessanta la Fiat Dino Coupé diventa musa del design europeo. Dalla rara Samantha Vignale alla Ford OSI e all'Audi 100 Coupé S, un viaggio tra stile italiano, prestazioni e affascinanti coupé oggi da collezione

di Nicola D. Bonetti

Leggi dopo

tempo di lettura

Negli anni 60 le auto sportive italiane, all'avanguardia per le prestazioni con i marchi più coraioli, emanano fascino anche con vetture di minori potenze, spesso realizzate da carrozzieri che hanno fatto la storia. Perfino un marchio generalista come Fiat realizza coupé utilitarie da 850 cc, compatte come le 124 e da tempo l'elegante 1500, offrendo anche la lussuosa 2300 a sei cilindri.

Fiat Dino

Ma è nella seconda metà del decennio, tra l'industria inglese che non si rinnova e quella tedesca che con Porsche 911 e Mercedes SL Pagoda (W113) sale di livello (e prezzo), che Fiat decide un azzardo. Stimolata dalla disponibilità del (gran) motore V6 di due litri (poi 2,4) prodotto da Ferrari e destinato alla Formula 2, nel 1966 sconvolge l'ambiente con le sinuose Dino.

Fiat Dino

Espressioni auree del design italiano: Coupé e Spider sono firmate rispettivamente da Bertone e Pininfarina, salgono alle vette dei desideri non impossibili e spingono i carrozzieri a ogni genere, se non di imitazione, quantomeno di ispirazione, non solo in Italia. Questa storia si limita alla musa Dino Coupé: dalle proporzioni armoniose e dall'unione di grinta e abitabilità per quattro persone, è slanciata eppure compatta, essendo lunga 4,51 metri. Ha potenza di 160 cavalli: tanta, che con l'erogazione poco lineare del motore nato per correre, mette in crisi il retrotreno. Nel 1969 si passa al più evoluto 2,4 litri che sale a 180 cavalli, raggiungendo i 205 km/h. Fino al 1972, quando si delinea la crisi energetica che cambia il mondo dell'auto, sono prodotte 6068 Dino Coupé: 3670 2.0 e 2398 2.4, archiviando il modello tra le bellezze sempiterni.

Museo Nicolis. Fiat 125 Samantha Vignale

Al Salone di Torino del 1967 il carrozziere Vignale presenta una vettura molto particolare, dalla linea sorprendente: ha i fari retrattili che la elevano di rango ammiccando a supercar come Lamborghini, mentre il frontale aerodinamico privo di calandra con paraurti elevato e presa d'aria sottostante, ricorda nientemeno che Maserati Mistral. Con il seducente nome femminile di Samantha è una coupé gran tourer a quattro posti e con buon bagagliaio. Realizzata su base di Fiat 125 (e 125 S dal 1968), il suo nome completo è Fiat 125 (o 125 S) Samantha Vignale. Lunga 4,38 metri, ha motore Fiat bialbero firmato da Aurelio Lampredi, di 1608 cc che eroga 90 cavalli, poi diventati 100 (o 102) con la 125 S: grazie all'aerodinamica permettono a Samantha di raggiungere i 163 km/h.

Museo Nicolis. Fiat 125 Samantha Vignale



Disegnata da Virginio Vairo (autore di Maserati Mexico e Indy), ha dettagli ricercati, come il lungo cofano, le medesime portiere di Jensen Interceptor (in quanto inizialmente prodotta da Vignale: hanno ancora gli stampi), i tre finti sfoghi d'aria sull'ultimo montante; peccato che le luci di coda siano identiche alla prima serie 125.

Museo Nicolis. Fiat 125 Samantha Vignale

La forma pur ammiccando nei volumi a Fiat Dino ha personalità propria, sportiva e originale, come per i citati fari che si reclinano all'indietro. Interni in pelle, alzacristalli elettrici, volante in legno a tre razze, audio di qualità esprimono la cura da carrozziere. La produzione dell'atelier di Vignale è limitata, comunque la richiesta è scarsa per il prezzo che, rispetto al milione e 300 mila lire del listino di 125, sale a ben 1.800.000 (in Germania, nel 1969 addirittura a 15 mila marchi, il doppio della 125), vera ragione per cui è prodotta fino al 1971 in soli 100 esemplari.

Museo Nicolis. Fiat 125 Samantha Vignale

Quasi tutti destinati all'esportazione, con prevalenza di Francia, Regno Unito (con guida a destra: di conseguenza anche in Australia), Belgio e Olanda. Paesi nei quali oggi è più facile trovare qualche rara Samantha all'asta, a quotazioni da 40 mila euro in su. Il Museo Nicolis di Villafranca di Verona, che ha nella collezione la Samantha di queste immagini, stima che in Italia ne siano rimaste meno di una ventina: consacrando il modello a rarità.

1967-8 Ford OSI 20 M TS Coupé

A questo punto si valicano le Alpi, dove i costruttori tedeschi non stanno a guardare. Poco prima del lancio di Samantha, all'inizio del 1967 appare una coupé sportiva che sembra una Ferrari. Ford OSI 20 M TS Coupé (il nome con tutte quelle sigle è meno affascinante) è disegnata da Sergio Sartorelli: slanciatissima con coda infinita, esibisce addirittura sfoghi d'aria sul montante a fine padiglione che strizzano l'occhio a 250 GTO e la forma tronca del posteriore con semplici luci tonde, rimanda a tante Ferrari da corsa. Raffinata e di lusso, cade un po' sui cerchi in lamiera con coppa centrale cromata, già allora datati. Lunga ben 467 metri e larga oltre 1,8, non attrae solo per le forme: pianale (non accorciato) e meccanica derivano da Ford Taunus 20 M TS (serie P5, dal '64) ma sotto il cofano c'è un nuovo due litri V6 da 90 cavalli.

1967-68 Ford OSI 20 M TS Coupé

La produzione iniziale si riconosce per le quattro feritoie dietro i passaruota anteriori: scompaiono da agosto, quando passa al pianale P7: aggiungendo un nuovo V6 di 2,3 litri con 108 cavalli (che arriva a 175 km/h), e gli sfoghi d'aria sui montanti diventano tre.

Prodotta dalla piemontese OSI, Officina Stampaggi Industriali, con finiture di qualità, nasce per il mercato tedesco ma si vende (in minimi numeri) anche in Francia, Belgio, Olanda, Svizzera e Italia: dove il prezzo al lancio è di 2.500.000 lire, non molto per una sportiva a sei cilindri.

Audi 100 Coupé S, 1970

Elegante e raffinata, colpisce l'occhio e si fa notare per la rarità: sarebbero solo 2200 le unità prodotte (3500 secondo altre fonti), quando nel 1968 OSI chiude l'attività per dedicarsi solo agli stampaggi. Venduta principalmente in Germania, dove il club di appassionati ne ha censite 200, non è facile da trovare nemmeno alle aste.

Audi 100 Coupé S

Sempre in Germania, al Salone di Francoforte del 1969 è presentata Audi 100 Coupé S (detta anche 100S): voluta da Ludwig Kraus, al quale si deve la rinascita dei Quattro anelli. In vendita un anno dopo è molto modificata: più bassa di quasi sette centimetri rispetto alla berlina, è elegante e, soprattutto nella gamma Audi NSU, spicca per stile



italiano: le proporzioni e i volumi da Fiat Dino Coupé sono evidenti, fino ai quattro fari tondi (che passeranno anche ad Audi 100 berlina, e alle luci nella coda tronca. Anche questa coupé ha sfoghi d'aria (a cinque elementi) sui montanti posteriori. Lunga solo 4,40 metri, è accorciata (non solo) nel passo rispetto alla berlina, risultando ben proporzionata. Ha motore 1,9 da 115 cavalli, ma carreggiate e assetto ne facilitano la guida: all'avantreno offre già freni a disco autoventilanti con pinze a quattro pistoncini.

1972 Ford OSI 20 M TS Coupé

Audi 100 Coupé S ha interni curati con radica e imbottiture sul cruscotto, poggiatesta e volante a quattro razze, regolabile di serie. In Europa diviene un modello apprezzato e relativamente di successo, pur se progettato come auto di nicchia: è comunque prodotta a Ingolstadt in Baviera in oltre 30.687 esemplari fino al 1976. Apprezzata tuttora ma con cifre non da capogiro, è particolarmente amata all'interno di Audi stessa, dove al modello sono riconosciute le doti di ispiratrice. Rappresenta infatti una svolta nella produzione dell'epoca e sarà di spunto per modelli successivi: Audi Coupé B2 (1980-87, quasi 170 mila esemplari), serie nota per la mitica Audi quattro e, decenni dopo, la spettacolare Audi A7 Sportback, alla quale persino il colosso cinese BYD ha reso omaggio con l'attuale berlina elettrica sportiva Han. E pensare che tutto inizia nel 1966 con l'ineguagliabile Fiat Dino Coupé Bertone. *(Riproduzione riservata)*

Veepee, boom dello shopping maschile: in Italia il menswear cresce del 18%

