

di Alessandro Prasso/immagini dell'Archivio Registro Autobianchi

Piccola stella senza cielo

La storia della prima automobile italiana con carrozzeria in fibra di vetro, una piccola spider costruita sul pianale della Seicento che non ebbe troppo successo a causa del prezzo elevato e delle modeste prestazioni. Una vettura decisamente rara e da rivalutare



Il sogno di ogni disegnatore, qualunque sia l'oggetto a cui sta lavorando, è che il successo possa arridere alla propria creazione. Il successo può derivare da diversi fattori e tra essi, secondo gli esperti, è predominante quello emotivo, legato allo stile. Poi, subito dopo, vengono il prezzo, la funzionalità e l'innovazione. Probabilmente è quest'ultima che spinse l'Autobianchi a concepire un'auto come la Stellina.

Nel 1963 l'Autobianchi era una giovane realtà con una breve esperienza alle spalle, ma la voglia di crescere e dimostrare al mercato le proprie capacità era tanta. Il periodo era sicuramente uno dei migliori di tutto il Novecento: il boom economico aveva permesso di superare il milione d'auto vendute in Italia, e il pubblico si mostrava disposto ad accogliere le proposte più diverse. Il grande produttore nazionale, la Fiat, aveva una gamma completa che copriva tutte le esigenze, le fuoriserie proposte dai carrozzieri non mancavano così come le proposte più bizzarre, come le auto "da spiaggia".

In quegli anni, la voglia di stupire non si limitò soltanto alle forme, ma si esplorarono anche altri aspetti tecnologici, come ad esempio i nuovi materiali proposti da un'inarrestabile ricerca chimica nel campo delle materie plastiche. Fu in questo contesto che nacque la Stellina, ovvero il secondo modello marchiato Autobianchi. Il progetto era firmato anche questa volta dall'ingegnere Luigi Fabio Rapi, il papà della Bianchina, nata nel 1957 sulla base della più popolare 500, e fu presentato in anteprima al Salone dell'Automobile di Torino del 1963. La novità principale era costituita dalla carrozzeria, realizzata in resina poliester rinforzata con fibra di vetro (materiale denominato "fiberglass"), che consentì di contenere il peso complessivo in soli 30 chilogrammi. L'Autobianchi, nei suoi comunicati ufficiali, sottolineò come il nuovo materiale, già utilizzato con successo in campo nautico, avesse tutte le caratteristiche necessarie per sostituire in modo adeguato il metallo, con i vantaggi di essere più resistente agli agenti chimici e alla corrosione. L'altro grande vantaggio era di tipo economico: dopo lo stampaggio, infatti, non era necessaria alcuna operazione di finitura, e si poteva passare direttamente alla verniciatura. Una carrozzeria di questo tipo, costituita da pochi sottogruppi, non poteva avere una funzione strutturale: il suo compito era infatti quello di rivestire come una pelle l'ossatura vera e propria, realizzata in lamiera saldata, su cui si fissavano gli organi meccanici derivati da quelli della coeva Fiat 600, per ridurre i costi e garantire al pubblico affidabilità e spese di manutenzione contenute.

Con poche modifiche rispetto al prototipo esposto a Torino, la Stellina entrò in produzione nel 1964: il corpo vettura era

quello di una spider a due posti secchi, con capote in tela completamente asportabile. A richiesta era possibile avere anche l'hard-top. La linea era abbastanza moderna per l'epoca: il motore posteriore aveva permesso di definire un frontale affusolato, con i fari carenati da una cupola in plexiglass, gli indicatori di direzione incassati nella carrozzeria e il cofano ante-

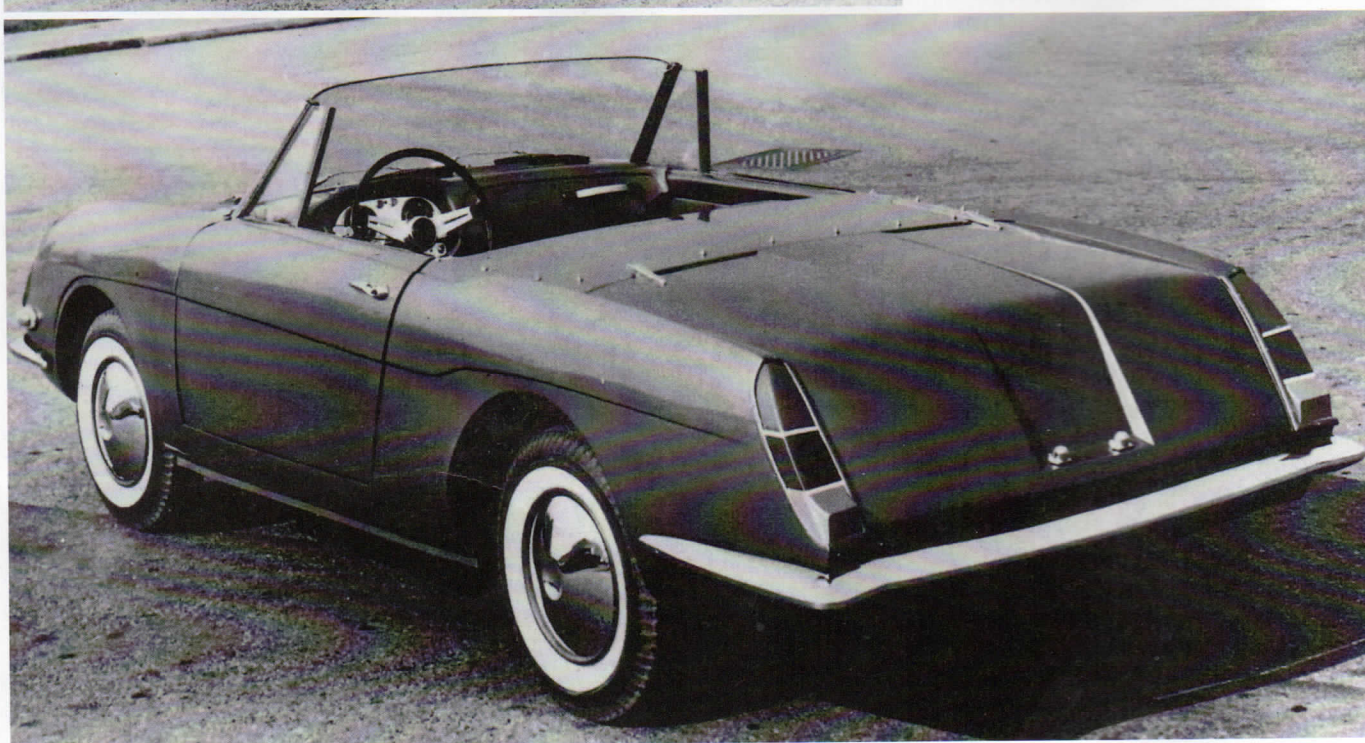
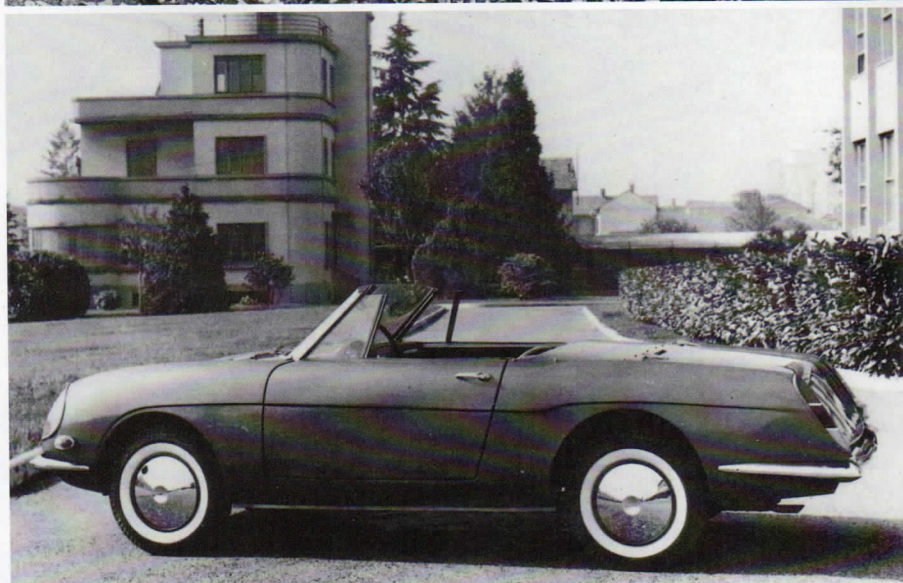
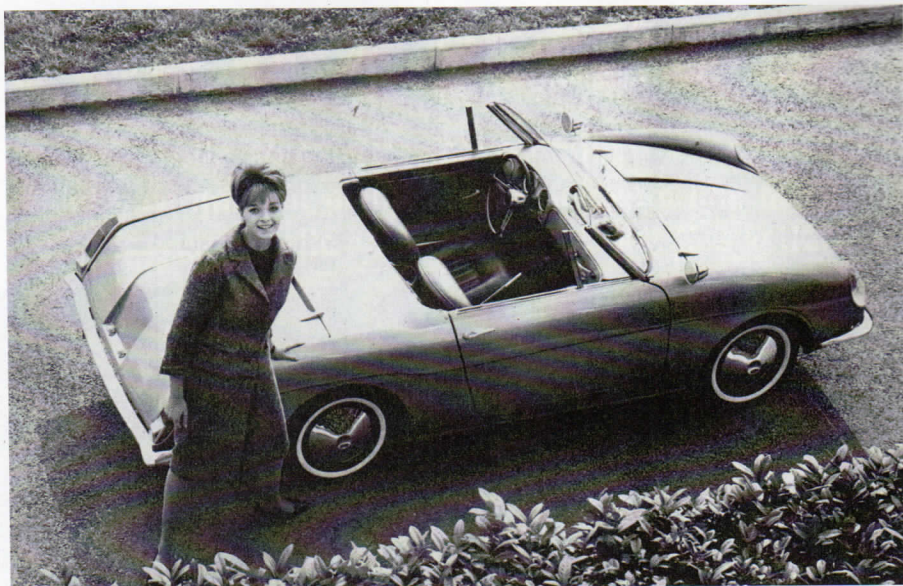
riore incuneato tra i parafranghi. Sulla fiancata, una leggera nervatura faceva da raccordo con la coda tronca. Qui spiccavano i due fanali a sviluppo verticale, disegnati appositamente per questo modello. Lo sbalzo posteriore, sottolineato dalla lunghezza della parte laterale del paraurti prolungata fino all'arco passaruota, evidenziava l'impostazione mec-



In queste pagine: la vettura del nostro servizio fotografico è una Stellina 800, la seconda versione di questa piccola Autobianchi costruita dal 1965 al 1966 ed equipaggiata con una versione del motore della Fiat 600D portata a 792cc che fu utilizzata solo per questo modello.

In alto, una bella immagine della Stellina tratta da una brochure dell'epoca.

canica ed era ulteriormente incrementato dalla presenza di un vano in cui riporre la capote completa di telaio. La modernità della carrozzeria era anche sottolineata dall'assenza delle modanature cromate, piuttosto diffuse all'epoca anche perché spesso utilizzate per mascherare antieстетiche linee di saldatura, che nella Stellina erano ovviamente assenti. Lo spirito



spensierato della vettura fu sottolineato dai quattro colori disponibili: bianco ghiaccio, celeste, rosso vivo e verde. Il vano bagagli era pressoché inesistente, sia per la forma del frontale che per la presenza della ruota di scorta: uno svantaggio tuttavia di secondo piano, vista la destinazione della vettura.

Gli interni della Stellina erano caratterizzati da un buon grado di finitura, con moquette sul pavimento e rivestimento in skai sui sedili e sui pannelli porta. La moquette si estendeva anche al vano ricavato dietro ai sedili, che poteva così essere utilizzato come spazio portaoggetti supplementare. Sul cruscotto, due grossi strumenti: tachimetro/contachilometri e indicatore livello carburante con varie spie, entrambi inseriti in un pannello in legno. La pedaliera dava un tocco di sportività all'insieme: tutto il gruppo di comando era infatti ancorato al pavimento, mentre i pedali freno e frizione potevano essere regolati in senso longitudinale, proprio come nelle auto da corsa.

Per quanto riguarda l'impostazione meccanica, le sospensioni avevano uno schema a ruote indipendenti sull'asse anteriore, con una balestra trasversale che

In questa pagina e nella pagina a fianco (in alto), le prime immagini della Stellina diffuse dall'Autobianchi in vista della presentazione ufficiale della vettura ritraggono il prototipo che fu poi esposto al Salone di Torino del 1963.

Nella pagina a fianco (in basso), in quest'immagine tratta da una rivista dell'epoca si sottolinea la connotazione della Stellina come ideale "vettura da signora", in linea con quello che era già stato in origine uno dei caratteri tipici della ben più fortunata Bianchina.