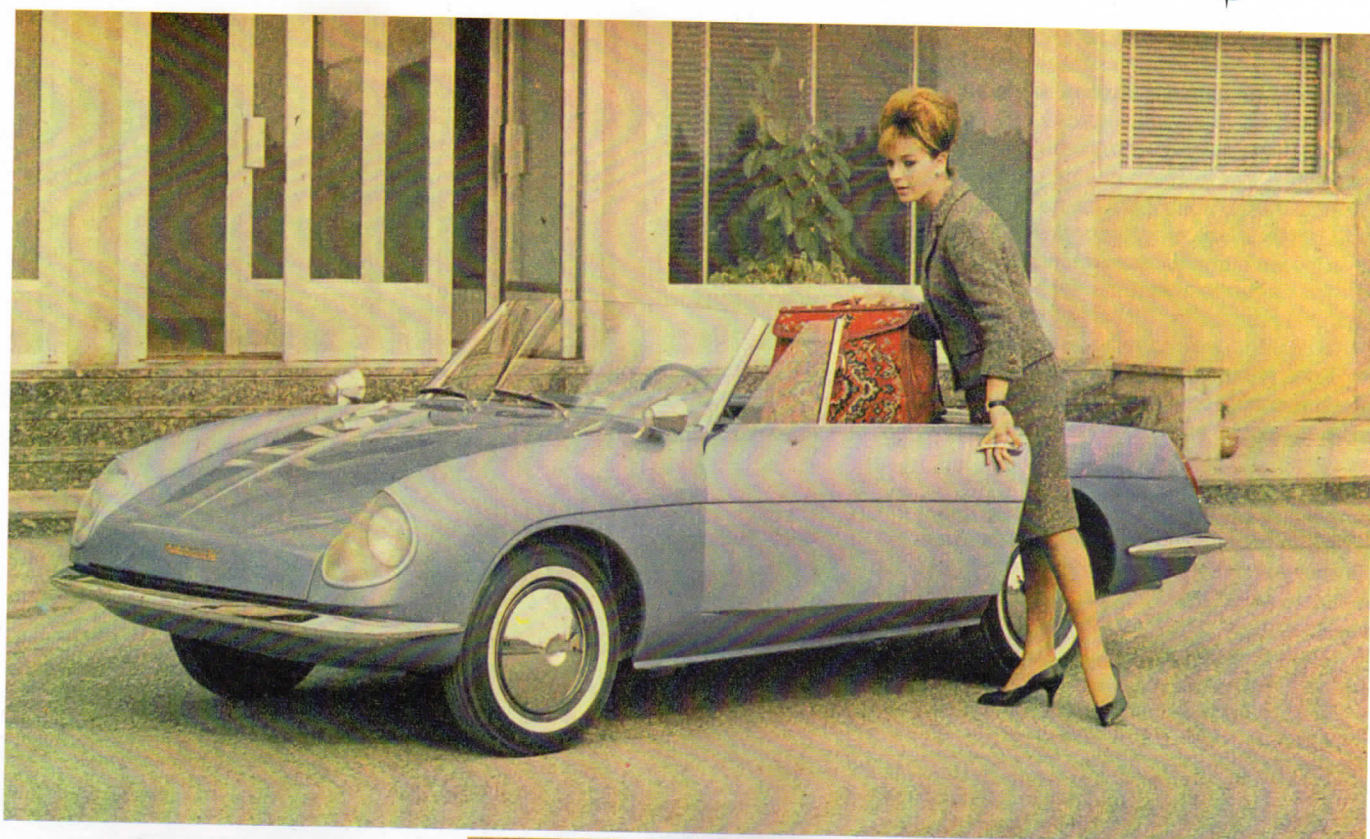




funzionava, oltre che da elemento elastico, anche da braccio di ancoraggio del portamozzo. Il braccio superiore in lamiera, con articolazioni in gomma-metallo, completava lo schema a quadrilatero. Il comando dello sterzo prevedeva una scatola guida a vite e settore. Sull'asse posteriore, invece, lo schema a ruote indipendenti era stato ottenuto con bracci oscillanti obliqui su cui sono collegati l'ammortizzatore idraulico e la molla. Lo schema geometrico fu realizzato in modo da evitare l'utilizzo di costosi giunti di trasmissione per il collegamento dei semiasse con le ruote.

La propulsione della Stellina era affidata al collaudato motore Fiat tipo 100.D di 767cc, abbinato a un cambio a quattro marce con la prima non sincronizzata.

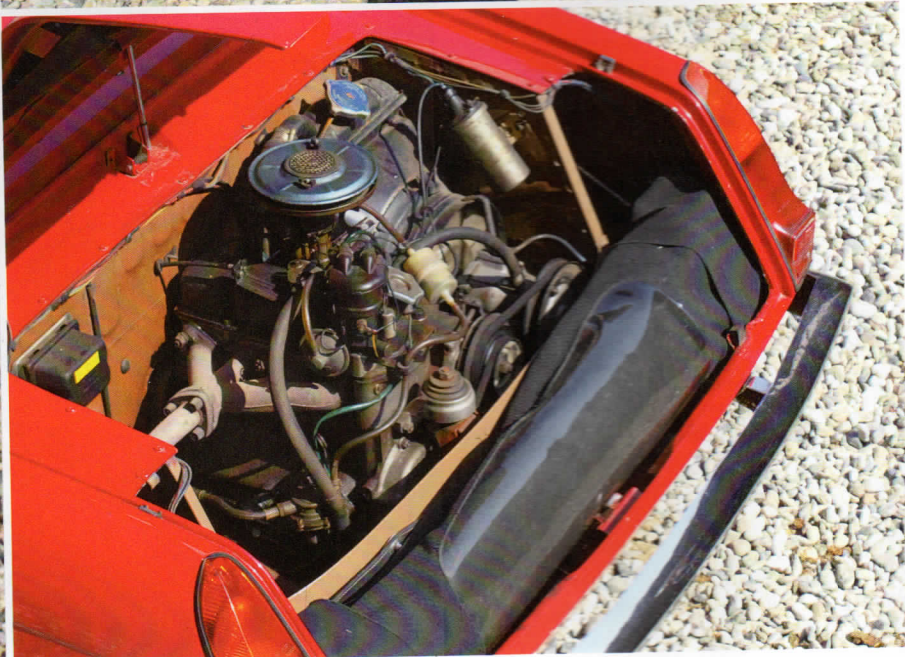
Una scelta, questa, che fu anche uno dei principali motivi dell'insuccesso della vettura: nonostante le buone premesse legate alla carrozzeria in vetroresina, il peso di questa piccola spider risultava superiore a quello della berlina Fiat 600, per via della robusta struttura in lamiera dell'autotelaio. Le prestazioni generali erano quindi piuttosto modeste, e sicuramente da una vettura di questo tipo, in vendita a 980mila lire, ci si sarebbe aspettato molto di più. Probabilmente, anche il materiale utilizzato per la carrozzeria scoraggiò una buona parte dei potenziali acquirenti: numerosi episodi nel corso della storia dell'automobile, infatti, dimostrano come le innovazioni presentate con troppo anticipo sui tempi non abbiano portato al successo. A volte, essere dei pionieri non paga... L'Autobianchi, da parte sua, cercò



di superare lo scetticismo del pubblico evidenziando i vantaggi pratici della soluzione adottata: i depliant dell'epoca, infatti, enfatizzarono il fatto che, in caso d'urto, il materiale plastico avrebbe limitato i danni solo alla zona interessata, senza propagarsi al resto della carrozzeria. I timori sulla difficoltà di eventuali riparazioni furono invece affrontati preparando un apposito kit per gli interventi sulla carrozzeria, distribuito presso le officine autorizzate del Marchio. Una soluzione, questa, che denota una grande attenzione per il cliente e che ancora oggi si registra solo per automobili di classe elevata, realizzate con tecnologie particolari, come le Audi con la scocca in alluminio o le ultimissime Lamborghini con telaio in fibra di carbonio. Nonostante la brillantezza della concezione e l'impegno profuso nella promozione e nell'assistenza, il responso del mercato fu inesorabile: furono solo 155 gli esemplari della Stellina consegnati nel 1964, che scesero a 91 nel 1965.

Nel corso del 1965 il motore, principale imputato per le modeste prestazioni, fu aggiornato seguendo una politica abbastanza inspiegabile. Anziché adottare il più prestante tipo 100.G della nuova berlina Fiat 850, presentata anch'essa nel 1964, l'Autobianchi decise di aumentare

In queste pagine: altri particolari della Stellina 800 del nostro servizio fotografico. La strumentazione era abbastanza ricca per una vettura di questa categoria e lo spazio per i bagagli pressoché inesistente. In compenso, nel vano motore era previsto un razionale alloggiamento in cui riporre la capote in tela, una volta smontata e ripiegata. **Nella pagina a fianco (in basso),** un'altra immagine tratta dalla brochure della Stellina 800 in cui la vettura è equipaggiata con il tetto rigido in vetroresina, optional offerto a listino dalla Casa.

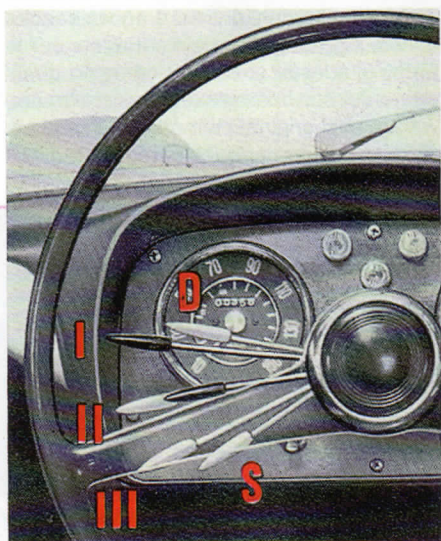
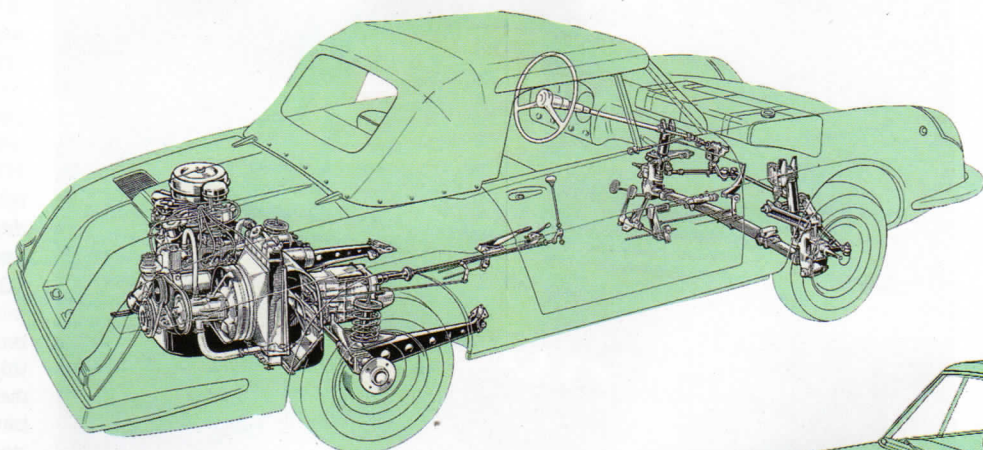




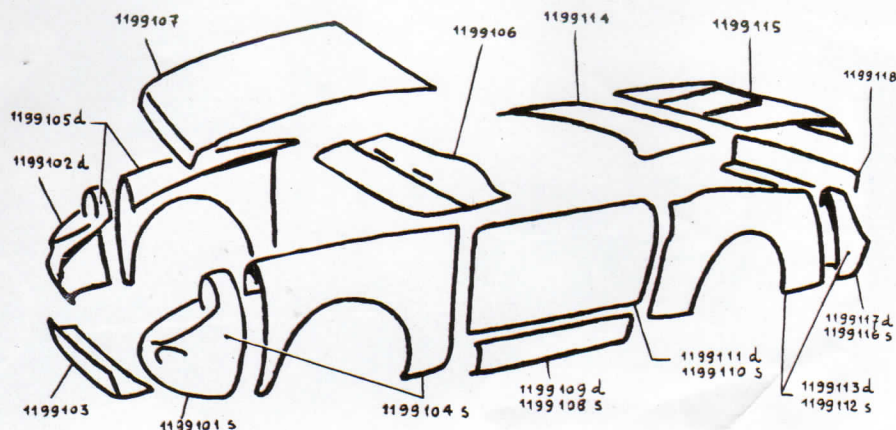
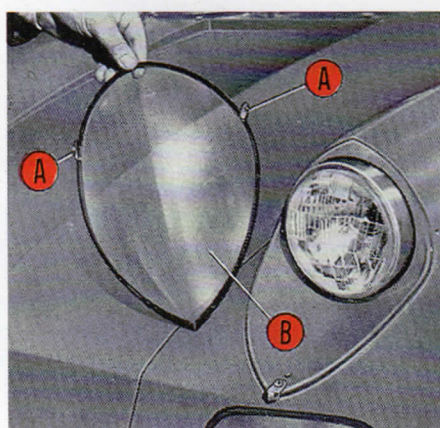
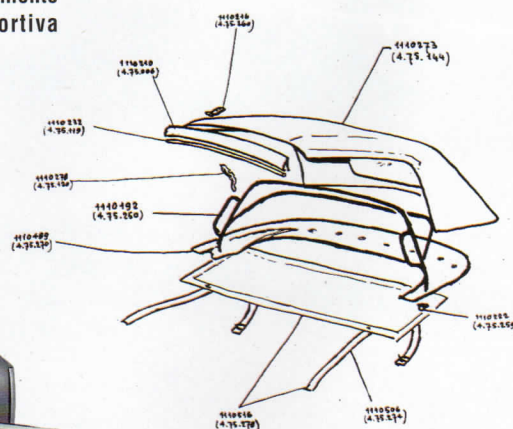
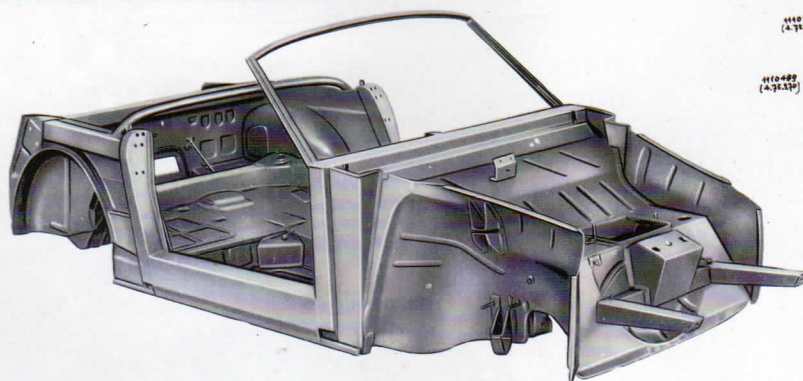
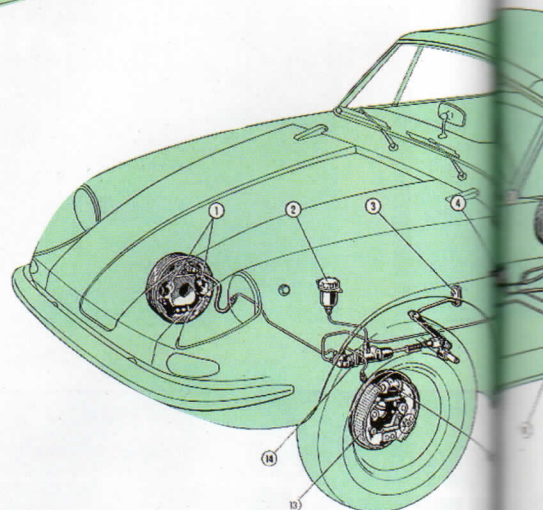
la cilindrata a 792cc, aumentando l'alesaggio (da 62 a 63mm) e il rapporto di compressione (da 7.5 a 8.8:1). La nuova versione, denominata "Stellina 800", era caratterizzata da un maggiore brio, che si traduceva anche in un incremento di 10km/h della velocità massima: forse troppo poco per riaccendere l'interesse del pubblico. Il numero complessivo di esemplari venduti non superò infatti le 502 unità, di cui 152 quelle esportate.

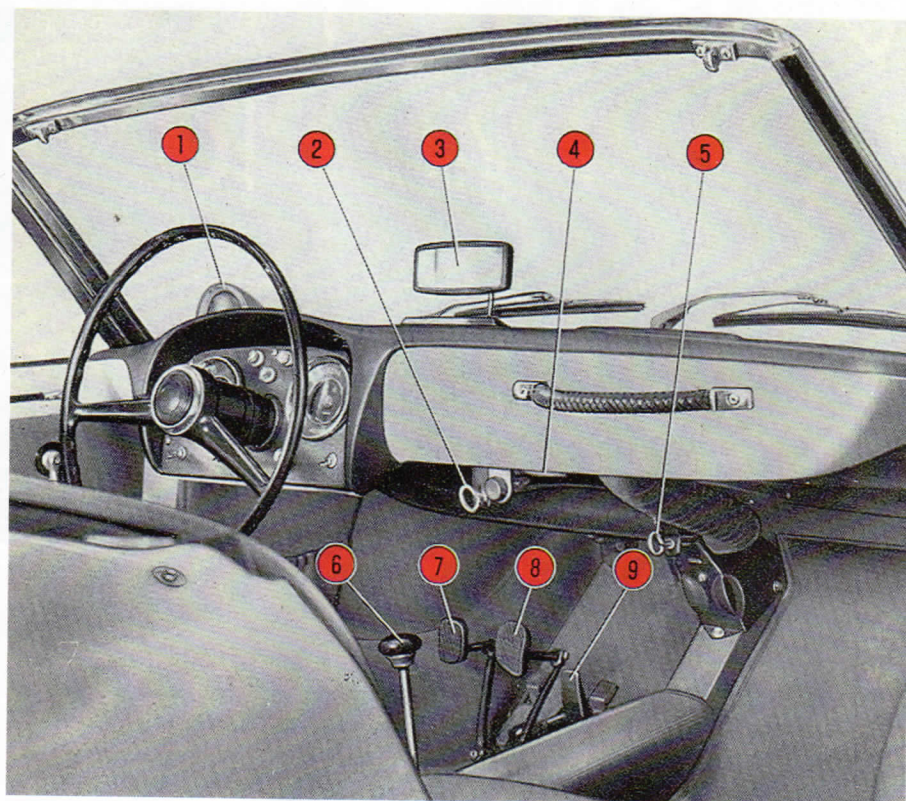
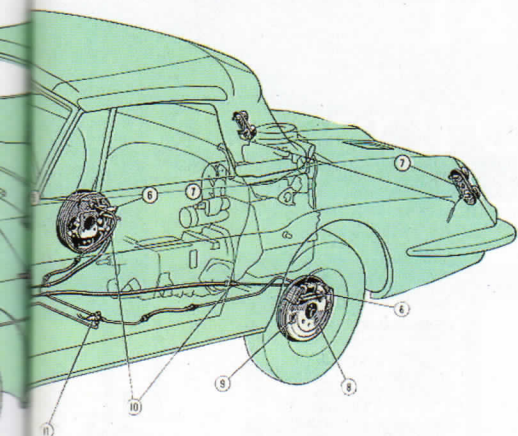
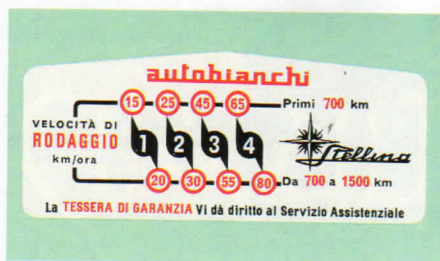
Già nel 1966, l'Autobianchi decise di interrompere la produzione della Stellina. Una vettura tutto sommato costosa da produrre, perché caratterizzata da numerosi particolari realizzati appositamente, soluzione piuttosto inconsueta per una vettura di nicchia. Gli esemplari sopravvissuti sono ovviamente pochissimi, ma la loro presenza ai raduni di auto d'epoca suscita ancora oggi stupore e simpatia, sia per le forme gradevoli che per il coraggio dimostrato dal suo costruttore nel proporre una vettura così originale e moderna. Forse addirittura troppo per quel lontano 1964. **AP**



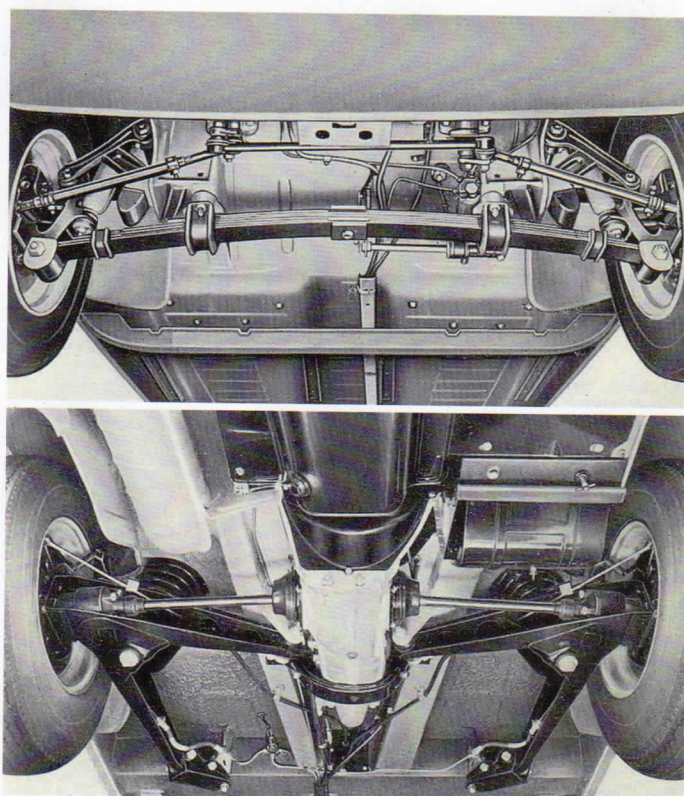
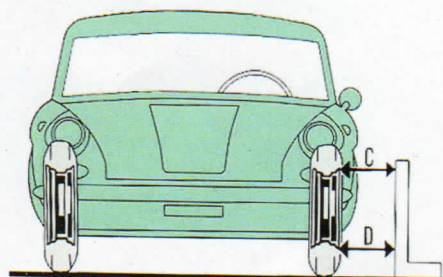
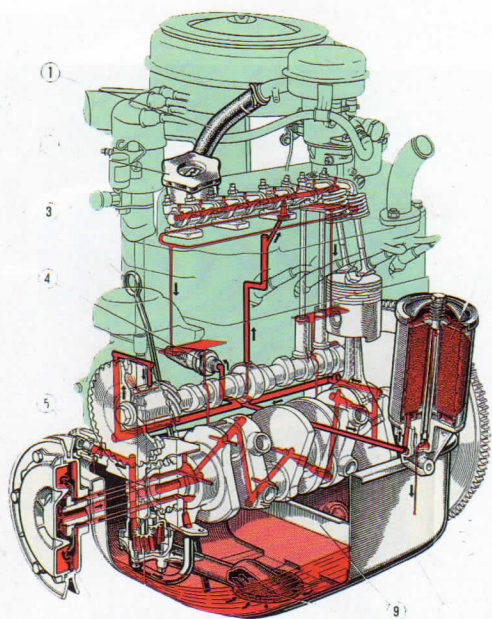


In queste pagine: una raccolta di immagini tratte dal libretto di uso e manutenzione della Stellina. I comandi sulla plancia sono quelli tipici dei modelli Fiat dei primi anni 60. La robusta (ma pesante) scocca in acciaio sciolato era "vestita" da una serie di leggeri pannelli in fibra di vetro, per la cui eventuale riparazione la Casa dotava i propri rivenditori di apposita attrezzatura. La carenatura in plexiglas dei proiettori anteriori, come pure la fanaleria posteriore, erano tutti particolari realizzati in esclusiva per questo modello, presumibilmente in vista di una diffusione di gran lunga superiore a quella effettivamente conquistata da questa piccola sportiva dell'Autobianchi.





Qui sopra, il dettaglio di altri particolari nell'abitacolo della Stellina. La vera "chicca" era rappresentata dalla pedaliera di tipo regolabile, come in un'autentica automobile da corsa (!). **A lato**, il motore della vettura era denominato "100DB", ovvero la versione "D" del quattro cilindri della Seicento (da 767cc) nella variante "B" (ovvero "Bianchi", inteso come Autobianchi) ed erogava 31.5 cavalli, che divennero 34 dopo l'incremento della cilindrata a 792cc per la Stellina "800". **In basso**, anche le sospensioni rimanevano quelle della Seicento, con bracci triangolari e balestra trasversale all'avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, a bracci triangolari trasversali inclinati.





SCHEDA TECNICA	AUTOBIANCHI STELLINA	AUTOBIANCHI STELLINA 800
MODELLO	100 DB	100 DB/1
MOTORE		
Tipo	100D.000	
Posizione	posteriore	
Numero cilindri	4 in linea, verticali	
Cilindrata	767 cc	792 cc
Allesaggio e corsa	62x63,5 mm	63x63,5 mm
Rapp. di compr.	7,5:1	8,8:1
Potenza max SAE	31,5 CV a 4.800 g/m	34 CV a 5.000 g/m
Coppia max	5,05 mkg a 2.600 g/m	5,5 mkg a 2.600 g/m
Distribuzione	un albero a camme laterali nel basamento, valvole in testa, aste e bilancieri	
Alimentazione	un carburatore invertito Weber 28 ICP oppure Solex C28 P16 3	
Capacità serbatoio	27 l	
Raffreddamento	ad acqua con pompa centrifuga	
Capacità circuito	4,5	
Lubrificazione	a circolazione forzata, con filtro olio centrifugo in derivazione	
Capacità coppa	3 l	
TRASMISSIONE		
Trazione	posteriore	
Frizione	monodisco a secco	
Cambio	meccanico a quattro marce di cui le tre superiori sincronizzate a leva centrale	
Comando	a vite e settore	
Rapporto al ponte	4,87/1	
SOSPENSIONI		
Anteriore	ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, molla a balestra trasversale inferiore, ammortizzatori idraulici	
Posteriore	ruote indipendenti, bracci triangolari trasversali inclinati, molla elicoidale, ammortizzatori idraulici	
STERZO	a vite e settore	
FRENI	a tamburo, a comando idraulico	
RUOTE	5,20-12	
TELAIO	portante in scatolati di acciaio	
CARROZZERIA	spider due posti in vetroresina	
DIMENSIONI E PESI		
Passo	2.000 mm	
Carreggiata ant./post.	1.150 mm / 1.160 mm	
Lunghezza	3.670 mm	
Larghezza	1.430 mm	
Altezza max.	1.240 mm	
Peso a vuoto ord. di m.	660 kg	
Capacità vano bagagli	0,450 l	
PRESTAZIONI		
Velocità max	115 km/h	125 km/h
DATI DI PRODUZIONE		
Anni	1964-1966	
Unità	502	
Prezzo (1964)	980.000 lire	993.000 lire

