

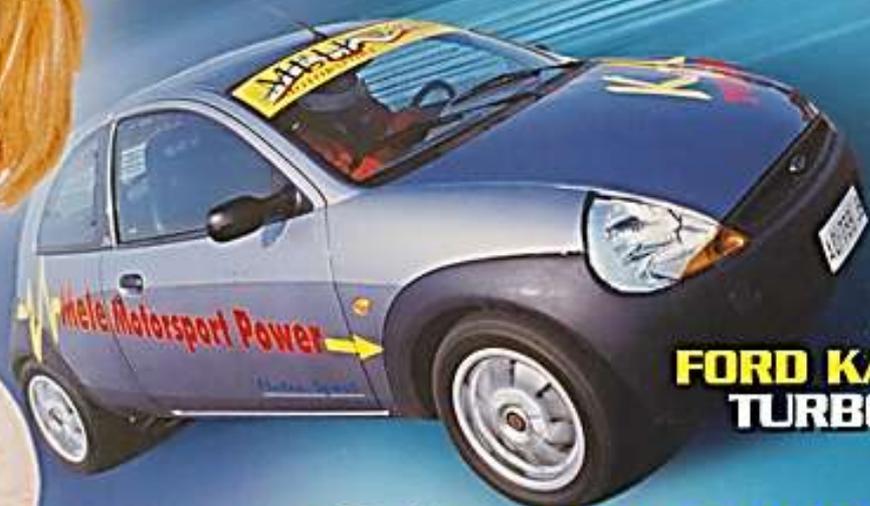
ELABORARE

n. 33 - OTTOBRE 1999 - L. 8.000 € 4,13



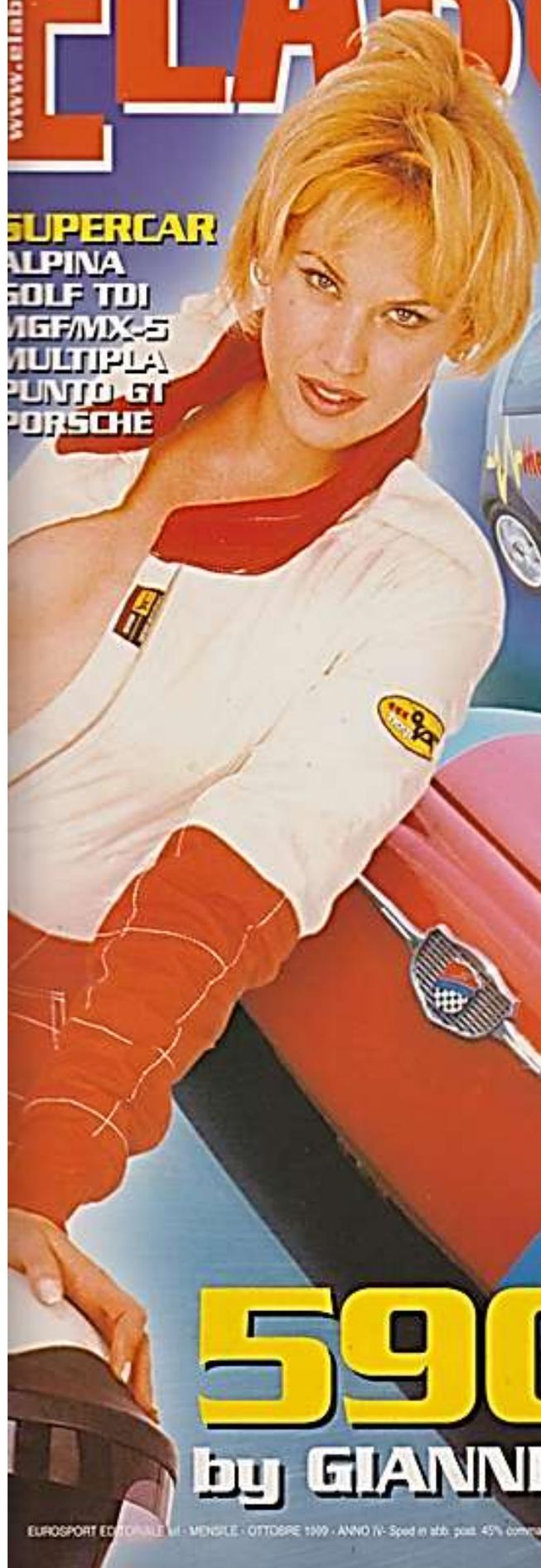
SUPERCAR

ALPINA
GOLF TDI
MGF/MX-5
MULTIPLA
PUNTO GT
PORSCHE



**FORD KA
TURBO**

**DRAG RACING
HOCKENHEIM
CARPI**



590
by **GIANNINI**





Piccolo Grande *Amare*





590 Corsa Replica by

Giannini

Dagli anni '60 ad oggi ha subito notevoli cambiamenti sul mercato a seconda delle "mode" ma la Giannini, azienda che si è sempre dedicata a "fare grandi" le piccole Fiat, ci crede e rilancia il mito della 500, rinnovandone i materiali ma mantenendo lo stile che l'ha sempre caratterizzata!

di ALEXANDRA GALLO

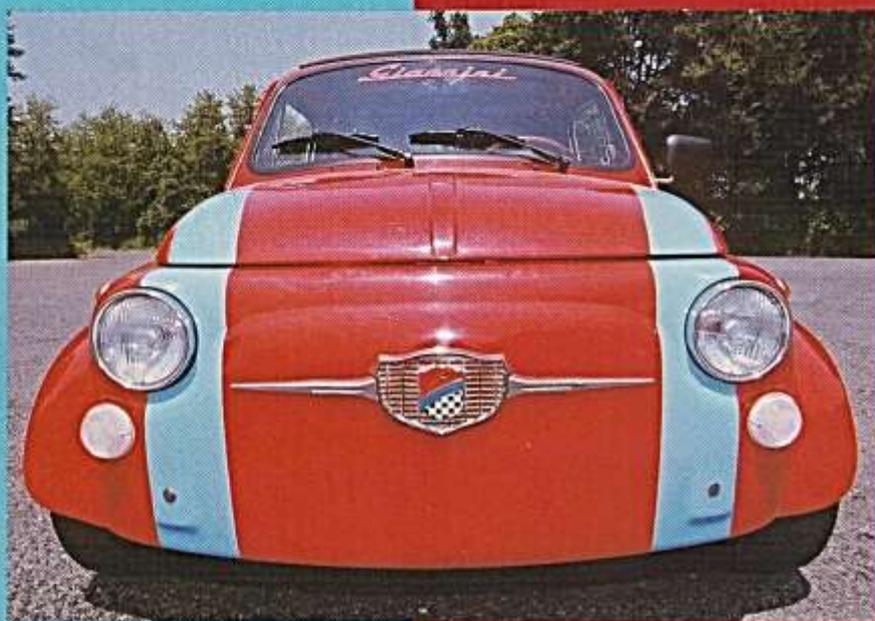
SI PUO' DIRE: ha fatto epoca! La piccola Fiat 500, nata come utilitaria alla fine degli anni '50, appena uscita suscitò molta curiosità e riscosse un grande successo; riproporre oggi una elaborazione, per uso stradale, della bicilindrica 590, non è solamente una bella prova d'entusiasmo ma anche un notevole impegno tecnologico, soprattutto tenendo conto della recente e complessa legislazione sulle emissioni nocive e sulla sicurezza.

La prima cosa che torna in mente sono i ricordi dei primi anni '60, quando queste "minuscole" elaborazioni Giannini ed Abarth gareggiavano su tutte le piste e le salite italiane sul filo dei 140 all'ora, e hanno permesso ai veri appassionati di avvicinarsi al mondo delle corse! Questo ha sicuramente contribuito alla notorietà della piccola e carina '500, di cui ancora oggi vediamo degli esemplari curati con tanto amore!

Era un'epoca dove contavano le "menti geniali" di meccanici come Carlo Abarth, Vittorio Stanguellini, Enrico Nardi, i fratelli Giannini e la competizione era leale: "ad armi pari"! Spesso sento i racconti di mio padre (Marcello Maria Gallo, NDR) che proprio negli anni 60 iniziò a correre con una Fiat 500 (da vero appassionato, tanto che "rubò" la macchina alla futura cognata e la mise in pista così com'era, in seguito preparata dal



La tranquillizzante
targhetta del costruttore,
garanzia di un lavoro
benfatto.



L'Azienda

Giannini

La storia della Giannini è caratterizzata da esperienza, creatività e grandissima passione sportiva, praticamente unica nello scenario automobilistico italiano, che si tramanda da oltre 70 anni! Come riassumere la storia dell'Azienda romana? Impossibile! Risale al 1920 la prima officina dei fratelli Giannini, rivolta all'assistenza delle vetture Itala, portata poi verso le vere e proprie elaborazioni sportive, con il primo successo di classe alla Mille Miglia del 1927 con un Itala 61. Nel '36 modificano la mitica Topolino e si aggiudicano ben tre primati mondiali sulle 50, 100 e 200 Miglia a Monza. Dopo la guerra nasce il primo motore "made in Giannini" il monoalbero G1 del 1949, seguito dal bialbero in testa G2 del '54. Si tratta di motori da corsa, che montati su diversi telai portano innumerevoli successi nella categoria Sport. Nel '63 la Giannini si trasforma in S.p.A. e si iscrive all'ANFIA, come costruttore di veicoli sportivi e speciali. Negli anni seguenti compaiono le versioni derivate

dalla 600 e dalla 500, ed ecco nascere tre elaborazioni del bicilindrico (500 Montecarlo, 590 Vallenga e 650 Modena) che porteranno a ben 16 titoli italiani nel Turismo Gruppo 2. Nel '67 la gestione passa nelle mani dell'Avvocato Volfrango Polverelli, che ristruttura l'azienda e rinnova l'attività. Gli anni '70 e '80 sono caratterizzati dall'elaborazione di quasi tutti i modelli Fiat e, contemporaneamente, continua l'attività nelle competizioni: conquista il titolo mondiale nell'1983 e nell'1984 al Campionato Sport prototipi C2 con la biposto Giannini-Alba. In seguito l'Azienda si concentra nella nuova attività di carrozziere e inizia a reinterpretare, in chiave estetico-funzionale, i modelli Fiat di maggior successo, offrendo una personalizzazione, a numero limitato, sulle nuove gamme di prodotto: Prestigio, Raffinatezza e Sportività, legate all'ottimo rapporto qualità/prezzo e sinonimi delle tre nuove linee create dalla Giannini, per soddisfare le richieste del più esigente.

grande Gigetto Giraldi!), certo ricorda anche che le 500 preparate Giannini arrivavano e vincevano. Non c'era storia, anche perché, mentre i preparatori si limitavano a elaborare solo il motore, i Giannini modificarono anche l'assetto, i freni e quant'altro necessario per la guida sportiva. Sono state una scuola per tanti piloti, era il "turismo" di allora, nei primi anni 60 non esistevano le auto di formula addestrative, (nacque poi la Formula 850, nel '68). E pensate un po' chi ha iniziato a correre proprio con la piccola utilitaria sportiva sotto lo pseudonimo di "Nerone"? Luca Cordero di Montezemolo, attuale Presidente della Ferrari! Erano i gloriosi anni '60!!

DESIGN

La 590 Corsa Replica, come suggerisce il nome, è una riedizione aggiornata e perfezionata della gloriosa bicilindrica 590 Vallenga, che si ripropone di coniugare il fascino del modello storico alla attuale tecnologia avanzata. Il design è rimasto essenzialmente inalterato, dato che è stata realizzata sulla base di telai originali Fiat totalmente ricostruiti e rinforzati.

Risulta allargata nei passaruota, con cerchi in lega leggera 6,5x10" realizzati appositamente per accogliere la speciale gommatura 165/70 R10 della Yokohama. Il cofano posteriore, attraverso appositi sostegni, rimane aperto per raffreddare il motore, evidente il porta targa sulla traversa posteriore e gli specchietti retrovisori. Naturalmente, non potevano mancare gli scudetti e la mascherina cromata anteriore con la scritta Giannini.

ABITACOLO

Si nota subito l'impostazione sportiva ad iniziare dal sedile e dal volante, sportivi naturalmente e il pulsante del clacson con il mar-

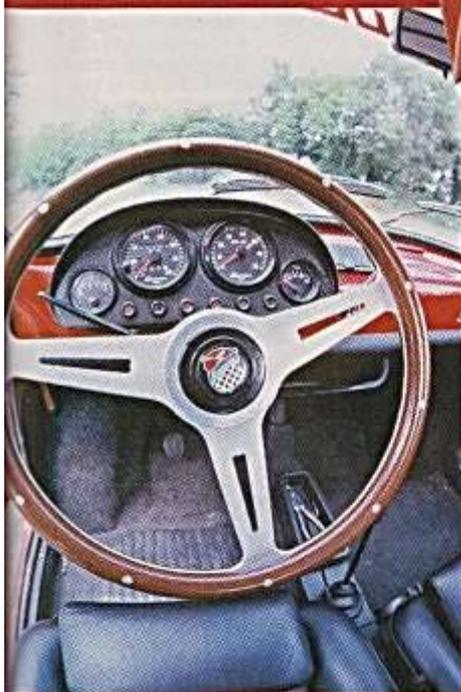
L'occhio del Designer
di **GIORGIO ZEINER**

Il finestrino della mia amata Giulia "GT" d'epoca è aperto, la radio è rigorosamente spenta per ascoltare il "suono" del bialbero Alfa, la dolce campagna romana scorre davanti ai miei occhi; questa volta per arrivare a Vallelunga me la prendo comoda percorrendo strade tranquille e secondarie. Ad un tratto il motore cambia tonalità facendosi rabbioso, senza che io abbia agito sul pedale di destra. Preoccupato cerco di capire cosa stia accadendo quando vengo "infilato" senza complimenti da un "missile" di cui ricordo vagamente solo il colore: rosso. L'oggetto misterioso dopo due curve è già sparito in direzione dell'autodromo. Lo ritrovo poco dopo nel paddock e la mia sorpresa è di quelle che non si dimenticano: una "500" Gianniini assolutamente perfetta si para davanti ai miei occhi lasciandomi incredulo. Mi spiegano che erano andati a scattare alcune foto "su strada" e che non è un restauro fatto a regola d'arte, ma una replica della non dimenticata "590" che l'abile Azienda romana realizzava negli anni '70. "Come una replica?" domando io, venendo a sapere che non è affatto un'auto salvata dalla rottamazione e poi carrozzata come l'originale, ma una vettura totalmente nuova in tutte le sue parti scocca compresa. Incredibile, la Gianniini è riuscita nell'intento di far rivivere un mito utilizzando lamierati e componenti Fiat nuovi di zecca nei quali ha poi sistemato il suo celebre bicilindrico elaborato. Tutto come 25 anni fa compresi i passaruote allargati, i piccoli grintosissimi cerchi in lega, il cofano tenuto aperto da due sostegni a pantografo per dare aria al motore e migliorare l'aderenza in velocità, l'orgoglioso marchio Gianniini sul musetto, le bande longitudinali sul cofano, la strumentazione a quadranti tondi, i sedili ed il rollbar da corsa. Una sola cosa ci sentiamo di consigliare per concludere: se la dovete vedere negli specchietti non fate gli spiritosi e dstatele strada, rischiereste di diventare rossi dalla vergogna, proprio come la sua immutabile carrozzeria.

chio Gianniini. E' stata sostituita la strumentazione con il cruscotto a 4 strumenti VDO con placca d'argento sul medesimo. Cintura di sicurezza a 3 punti e rollbar posteriore con imbottitura.

MECCANICA

Per quanto attiene alla meccanica il noto bicilindrico della Casa torinese

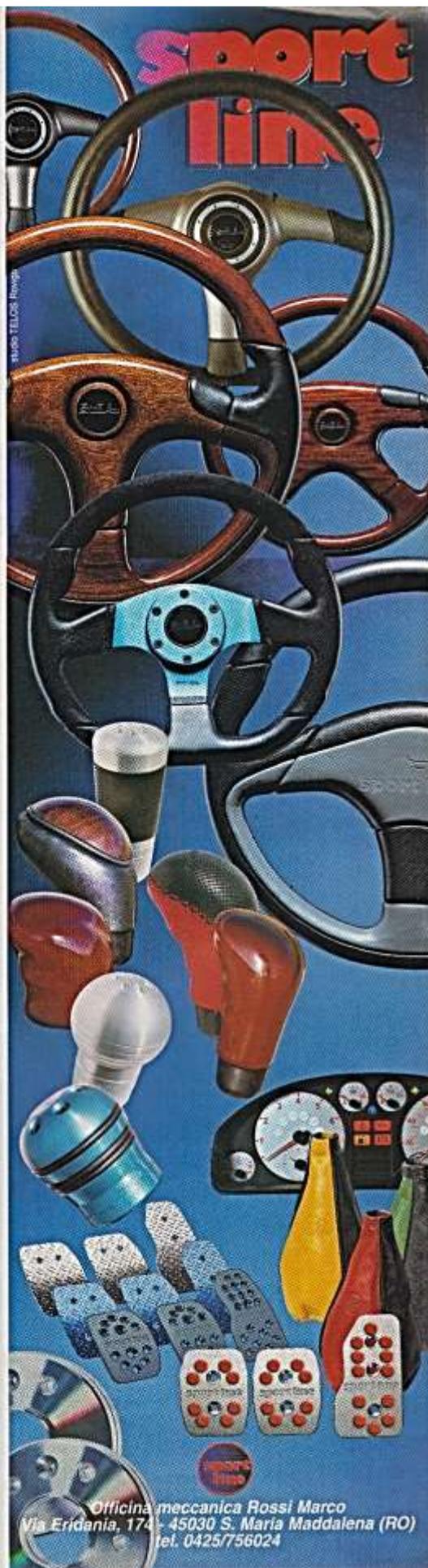


L'interno volutamente rétro ricorderà a più di qualcuno i suoi anni di passione giovanile.



LA SCHEDA DELL'AZIENDA

Ragione sociale:	Gianniini Automobili S.p.a.
Indirizzo:	Via Idrovore della Magliana 57 00148 Roma
Telefono:	06-6572565
Fax:	06-6570478
Persona di riferimento:	Giacomo Polverelli
Specializzazione:	Elaborazioni sportive e stradali
Marche trattate:	Fiat
Superficie azienda:	10.000 metri quadrati, di cui 6000 coperti e 800 uffici
Personale:	40 addetti
Attrezzature:	8 ponti elevatori, reparto verniciatura con 2 forni, 2 banchi prova per benzina e diesel
Pagamenti:	su ordinazione dai 20 ai 25 milioni, IVA esclusa, non trattabili



Officina meccanica Rossi Marco
Via Eridania, 174 - 45030 S. Maria Maddalena (RO)
tel. 0425/756024



Il bicilindrico Fiat, un pezzo di storia dell'automobile.

LA SCHEDA DELL'INTERVENTO

MOTORE: CARATTERISTICHE E PRESTAZIONI

(base Fiat 500 F/L - meccanica Fiat 126)
 Alesaggio : 77 mm
 Corsa : 70 mm
 Cilindrata : 652 cc
 Rapporto di compressione : 9,6:1
 Potenza massima : 36 CV DIN a 6000 giri/min
 Coppia massima : 4,8 kgm DIN a 4000 giri/min
 Velocità massima : 140 km/h

TRAMMISSIONE

Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce e retromarcia
 Frizione: monodisco, a secco

FRENI

Freni a tamburo
 Pompa freni maggiorata con supporto

LAVORAZIONI

Modifica testa per aumento rapporto di compressione a 9,6:1
 Raccordatura e lucidatura condotti
 Equilibratura albero motore
 Nitrurazione albero motore
 Asolatura ingranaggio distribuzione
 Stagnatura ed equilibratura ventola di raffreddamento
 Eliminazione filtro aria

Come acquistare una 590 Corsa Replica

di Domenico Sofia

Numerose sono già le richieste di questa automobile prodotta dalla Giannini Automobili S.p.A., in Italia come in Europa e nel mondo. Se il Giappone, con la consueta fama di novità, ha già ordinato al Costruttore 27 automobili, l'Italia segue a ruota con 12 richieste, già in via di realizzazione. E' bene però che chi acquisterà nel nostro Paese la 590 Replica sappia che, oltre all'immatricolazione rilasciata dalla Fiat, dovrà sottoporre il proprio veicolo ad una reimmatricolazione presso la Motorizzazione Civile, che a tutt'oggi la rilascia senza ulteriori passaggi burocratici. Intanto pare che la moda si stia velocemente diffondendo, se anche i cugini francesi hanno richiesto 5 di queste auto, e da Inghilterra, Danimarca e Svezia già fioccano le richieste.

TEST RACE TEST RACE TEST RACE TEST RACE

se raffreddato ad aria è stato modificato in modo sostanziale: di derivazione 126, ampiamente elaborato attraverso componenti realizzati ex novo, il motore è provvisto di alimentazione con carburatore doppiocorpo Dell'Orto 40 DHLA e accensione elettronica; modificata la testa per l'aumento di compressione a 9,6:1, lucidatura dei condotti, sostituzione dell'asse a camme con uno in ghisa trattata (45°-75°-79°-41°), equilibratura dell'albero moto-

re e ampio utilizzo di lega leggera: nel collettore di aspirazione, nel coperchio delle punterie e nella coppa dell'olio.

La Giannini è intervenuta inoltre nel raffreddamento del motore attraverso modifiche della ventola e nella lubrificazione del motore con l'impianto radiatore-olio. Un ultimo intervento ha riguardato anche lo scarico, che è stato sostituito con uno, ancorché omologato, a più alto rendimento.

Particolarmente sofisticato è anche l'assetto, impostato su elementi elastici Eibach, ammortizzatori Koni e cerchi ruota in lega leggera, come già accennato.



tester: ALEXANDRA GALLO



In pista...

Solo adesso posso esprimervi la mia curiosità di salire sulla piccola bicilindrica, dal fascino intramontabile. Per me, la 500 era una "macchinina" ormai decaduta, degna forse più delle sale di un museo che degli allori della pista, e per soddisfare la mia passione ho passato un giorno intero da Henry Morraigh ad apprendere le tecniche della "doppia" e del "tacco punta". E quale miracolo nel vederla trasformata e ringiovanita, quando in giro se ne vedono tante vecchie e trasandate, come signore sfiorite. Certo la 590 Giannini non offre velocità da brivido, ma riserva il sottile piacere di come si guidava una volta, con la leva lunga ed il pomello per l'impugnatura sportiva. Gli interventi sull'assetto mettono in risalto le doti di maneggevolezza e di sicurezza nella guida. Messa così, la 590 affronta i tornanti con la spregiudicata grinta di una sportiva di razza. Entrando nell'abitacolo, mi rendo subito conto delle "potenzialità di divertimento" di questo bolide in piccolo. Mi allaccio le cinture sportive che mi ancorano al sedile, aumentando così la sensibilità di guida. Affronto con incredibile disinvoltura la Frascati-Tuscolano, storico percorso delle gare in salita, ed il com-

portamento della vettura è tutto sommato neutro, a patto che non si esageri. Oltrepasando il limite infatti la macchina accenna ad un sottosterzo in ingresso e ad un sovrasterzo in uscita di curva, facilmente correggibile con un giusto dosaggio di gas e controllo di sterzo. Il peso contenuto e la potenza ricavata dal motore permette alla vettura delle accelerazioni in uscita di tutto rispetto. In poco tempo, io e la mia piccola "compagna" d'avventura arriviamo al traguardo della famosa salita, con tempi davvero brillanti, anche se l'impegno è stato più duro di quanto pensassi, coronato comunque da una grande soddisfazione. Come sempre in questo genere di "prove d'orchestra" non manca mai il pubblico dei curiosi e degli appassionati, che come preda di un irresistibile richiamo si sono avvicinati alla 500 rossa, nella piazzetta dove stavamo facendo le foto. La conformazione sportiva è uno dei particolari che hanno conquistato l'improvvisata platea, come accaduto ai giapponesi che sono in testa per la già sua commercializzazione. Sono dunque sicura che questa vettura non man-

cherà di dare soddisfazioni a chiunque la guiderà, giapponese o italiano che sia.



La simpatica sagoma della 590 Corsa Giannini Replica, "cattiva" quanto basta.