

Entrevista

Ing. Aldo Periz

# Memorias del "inventor" de la Fiat Coupé 125

Dos meses después de haberse recibido, Aldo Periz se preguntaba:

"¿Dónde vamos a trabajar?" En la vitrina de la facultad había un cartelito que anunciaba que Fiat buscaba ingenieros recién recibidos o próximos a recibirse. El flamante ingeniero se anotó y a la semana lo llamaron. A partir de allí comenzaría la curiosa historia del hombre que "hizo" los coupés Fiat 1600 y 125.

Así, casi por casualidad, nació la trayectoria profesional de Aldo Periz, que había heredado de su padre la pasión por los fierros pues había tenido un taller mecánico y así también - por los mismos caminos de las cosas sorprendentes- se iniciaba la historia de los coupés Fiat 1600 y 125 en la Argentina.

La beca era por tres meses con un pequeño sueldo que casi ni le alcanzaba para pagar el viaje desde La Plata donde vivía el jo-



ven ingeniero. "Cuando llegué a Fiat y me preguntaron a que sector quería ir elegí la línea de producción cuando la mayoría de los muchachos elegían las oficinas técnicas o lugares donde proyectar. Yo, en cambio, pedí la línea porque me gustaban los fierros y creo que eso fue el detonante de las cosas que pude hacer en mi vida profesional. Estando allí me mandaron a una oficina que era Métodos que es la intermediaria entre proyectos y fabricación. Allí se determinaba el "timing" de funcionamiento de la línea de fabricación.. Estar en este sector llevó a que a fines de 1965 mi jefe me informara de la llegada de unos cajones desde Italia".

### Nace la serie 800

Allí se supo que Fiat Argentina iba a empezar a fabricar el Fiat Vignale 800 que no se producía en Italia. "No tenemos planos, porque es un carrocerero que le compra los grupos mecánicos a Fiat y le hacía una carrocería deportiva" me dijo el jefe. "Mi misión era hacer un inventario de todo. Empezamos a abrir los cajones y a encontrarnos con cosas que a la gente de Fiat no le gustaron. Si hasta tuvieron que venir técnicos de Italia para explicarnos como se ensamblaban las piezas. La coupé 800 estaba hecha sobre el piso y la mecánica del Fiat 600. Esos cajones de piezas eran un rompecabezas del que me tenía que encargar yo. Encontré dispositivos de armado que nada tenían que ver con las matrices porque provenían de una pequeña producción artesanal. Fiat le había comprado a Vignale las matrices para producir esas piezas. Entonces hubo que empezar a definir un parante de parabrisas o de la luneta, con una matriz que no se sabía donde empezaba y donde terminaba, las pestañas del parabrisas y de las puertas... Ese fue mi primer trabajo. Cada unión de piezas fue soldada a autógena y se empalmaba todo con estaño, a tal punto que mandaron dos estañadores de Italia. La coupé tenía 32 kilos de estaño. Hicimos la coupé y luego la convertible".

En un momento, el único que conocía eso era yo. Cuando empezamos a corregir las matrices, los dispositivos y mejorando, bajamos a 11 kilos el estaño utilizado. No salían dos carrocerías iguales porque los mascarones se movían, los parabrisas no salían todos iguales y la diferencia se rellenaba con estaño. Fue difícil armar una línea con operarios que no eran especialistas logrando producir unas diez coupés diarias durante 3 años. Del Spider sólo llegamos a uno por día.

Luego vino la 1500. Los laterales diferían en un centímetros de largo y las puertas eran distintas. Los antiguos ingenieros de Fiat no lo toleraban pero como tenía linda línea deportiva seguimos adelante". En el año 68, Fiat decide cambiar la línea de la

coupe para modificarla y hacerla fast back El director de ese entonces lo llama a Periz para que haga esa modificación. Me dieron tres chapistas y me encerré en un salón del edificio viejo durante 3 o 4 meses modificando carrocerías

Los modelos que se ven en las fotos fueron ideas de Periz aunque eso significaba mayor costo al tener que producir la matricería. Había hecho una toma de aire en el capot, un spoiler abajo y otros detalles En un modelo el baúl estaba original pero con los parantes largos atrás. Estos cambios fueron bochados porque había que modificar el guardabarros, hacer parrilla nueva etc. y el análisis de costos no daba. Me pidieron que fuera lo mas sencilla posible. Finalmente quedó la trompa original con una modificación en la moldura encima del guardabarros. Era algo anticuado poner una moldura arriba del guardabarros pero venían con una pestaña en la matriz. Para eliminarla hice un dispositivo manual: la tirábamos para adentro y la soldábamos a punto desde abajo y arriba con bronce por lo que tuve que hacer unos dispositivos para dispersar el calor y que no se deforme todo. La cola quedó tal cual la 1500 pero mas larga, al estilo fast back. Ya había hasta modificado la ventanilla para cambiarla un poco pero no fue aceptado. Yo trabajé sobre tres chasis y presenté distintas variantes. A mi me gustaba más con faroles cuadrados, la trompa ni se tocó y la cola se llevó hacia atrás. Los costos conspiraron contra los cambios aunque todos coincidían que la trompa que más gustaba era la cuadrada. Pero no se justificaba la inversión. Así empezaron a hacerse matrices calibres y los dispositivos para poder fabricarla

### Después de la coupe, Italia

Cuando esto terminó el Director lo convocó a Periz para decirle que había sido seleccionado entre todos los profesionales de Fiat para viajar a Italia y convertirse en coordinador técnico para América Latina. Yo no en tendía nada relata Periz Tenía que encargarme de los problemas de producción que pudiesen tener otras plantas del continente. Los tres meses originales se hicieron cinco y medio Mientras estaba allá se lanzaba el 128 y tenía que aprender los nuevos dispositivos trabajando en una oficina paralela a la de uno de los hermanos Agnelli. Cuando volví a Argentina para que naciera mi primer hija me agarró la nostalgia y aduje problemas familiares para no viajar más. Allí pensó que lo iban a echar. Después de 6 meses lo designaron en la pista de pruebas y control de calidad. Me encantaba porque era estar en contacto con los autos, ir a andar a la ruta a fondo, probar las bujías del 1500 con la gente de Bosch en la ruta Lobos Navarro pruebas de fre-



*La línea que más gustó en Fiat fue "cuadrada" pero no era posible producirla.*



*Otra prueba que nunca se hizo realidad, la cola "fast back" con nervaduras laterales hacia atrás.*



*Otra variante fue el capot con la toma de aire central. Le quedaba muy bien, pero no se aprobó*

nado y comparativas".

Detalles, recuerdos y opiniones. Periz relata con precisión la evolución de las coupés Fiat ya que sufrieron varias modificaciones. "Nació con piso de la 1500 después se agrandó como 1600, como pasó también con el auto que de 1500 pasó a 1600 cuatro puertas con el piso del 1500 ensanchado y después salió el piso original de las 125 coupé ya con un plano definitivo. Lo que fue diseño mío fueron los cambios de la cola, sacar las molduras... El

## Entrevista



**La cantidad de estaño utilizado en la construcción fue uno de los grandes inconvenientes.**



**La línea final de la coupé 125 que fue aprobada y salió al mercado con éxito.**

125 venía potenciado de Córdoba". Y también recuerda los momentos exitosos vividos en estos proyectos: "Creo que fue un éxito la coupé desde lo comercial, pero en aquella época todo era un éxito. De la coupé se fabricaban 10 a 12 por día durante 5 años. Recuerdo que era cara la cerradura de puertas con bujes de bronce y acero. La soldadura con estaño fue uno de los grandes problemas para quienes debieron construir estos autos y las diferencias de estampado impidieron una producción en serie mayor: "Tuvimos baja producción por el uso del estaño y mucha gente empezó a tener problemas con plomo en la sangre y era costoso porque a se utilizaba ropa especial, que debía cambiarse cada cuatro horas Eran problemas que con otros vehículos no se tenían. Los 800 y las coupe siempre se hicieron en un galpón de la vieja Fiat y trabajaban 8 personas Cuando quisimos hacer una línea de producción donde cada operario armara una parte no se pudo hacer. Eso lo corregimos haciendo nuevos dispositivos y herramientas para poder in-sertarlo como línea de producción pero era muy costoso comparado con cualquier otro modelo de Fiat.

Periz era becado y su primer sueldo se lo pagó quien después sería su esposa. El día que el Ing. Rossi le dijo que quedaría efectivo en la empresa Periz se largó a llorar

La verdad que me gustaría ver alguna de aquellas coupes. La 1500 era muy bonita antes de la modificación ¡Pero lo que son las cosas! Nunca tuve una coupe siempre familiares 1500, 1600 y 125. Cuando Periz nos recibió en su casa llegamos con una 125 Coupé propiedad de nuestro colaborador Diego Marín. Fue una gran emoción para él contarnos todo lo que se acordaba señalando cada dato y con sus propias manos sobre una coupe de verdad. Y también fueron emocionantes sus últimas palabras al despedimos a nosotros y a la coupe desde la puerta de su casa Todo vino solo no me puedo quejar

Pero no sería esta el último contacto entre el Ing. Periz y su coupe ya que correría junto a Diego Marín en el Gran Premio Alberto Gómez en el Autódromo Oscar Alfredo Gálvez, donde Periz después de tantos años se reencontró con casi todos los modelos que había contribuido a diseñar y a construir. Fue un momento muy emocionante para el Ing. Periz y para Diego Marín, su guía en el mundo de los automóviles sport clásicos. Aunque esos autos fueron un dolor de cabeza para nuestro entrevistado la alegría de volverlos a ver en acción dejó atrás otros recuerdos

**Entrevista y fotos de Pablo Schilacci.  
Fotos originales del Ing. Periz  
Agradecemos el aporte de Diego Marín.**

### Medidas originales

Modelo	Distancia entre ejes	Trocha delantera	Trocha trasera
1500 Coupé	2.505 mm	1.295 mm	1.272 mm
1500 Berlina	2.505 mm	1.295 mm	1.272 mm
1600 Berlina	2.505 mm	1.311 mm	1.288 mm
1600 Sport	2.505 mm	1.333 mm	1.298 mm
125 Berlina	2,505 mm	1,311 mm	1,311 mm
125 Coupé/SS	2,505 mm	1,333 mm	1,333 mm