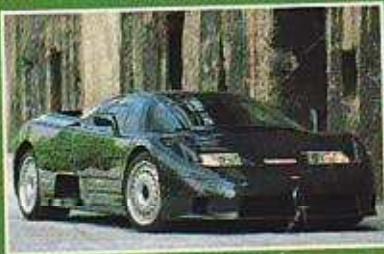


# auto

APRILE '95  
MENSILE  
L. 7.000



**PROVE** SEAT IBIZA 1.8 GTi 16V  
CHRYSLER NEON 2.0 16V LE  
FORD FIESTA K 2.4 TD LS  
FORD SCORPIO 2.0i 16V GHIA  
PORSCHE 911 CARRERA 4



**SUPERCAR** AVANTGARDE AUDI A4  
BRABUS BUGATTI EB 110  
STEINMETZ OPEL TIGRA 1.6 16V  
COVE RACING FIAT COUPE' 16V TURBO  
BURNIER OPEL CORSA GSi 16V



FERRARI F50  
ALFA ROMEO SPIDER  
ROVER MGF

**SPECIALE**  
*inverno*



**Spidermania**  
PROVA VERITÀ ANTEPRIMA DELLA FIAT BARCHETTA

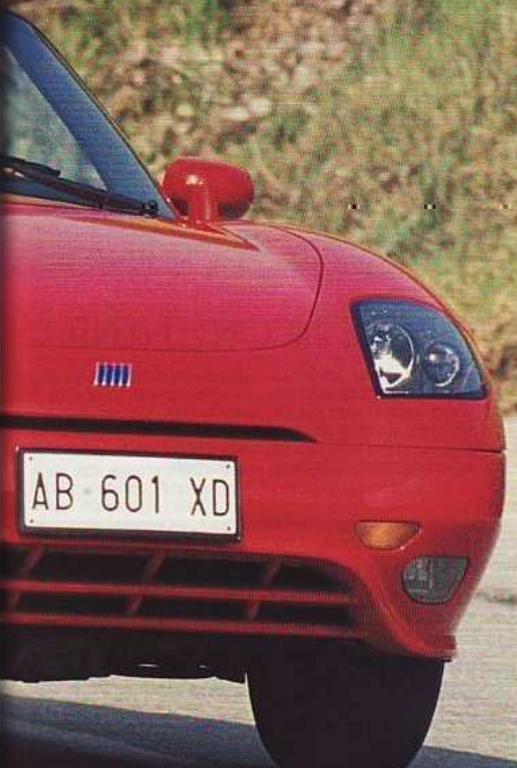
9 771122 167001

PROVA VERITÀ

# IL PIACERE



# È TUTTO MIO



**D**A cura di Alberto Sarasini

## FIAT BARCHETTA □ ORIGINALE E DIVERTENTE, MISCELA NELLE GIUSTE DOSI LA VIVACITÀ DEL MOTORE DA 130 CV, LA PRONTEZZA DELLO STERZO E L'EFFICACIA DELL'ASSETTO

Due posti secchi, una minuta capote in tela da abbassare appena possibile, un piccolo parabrezza giusto per deviare l'aria dal viso. Pochi tratti bastano a delineare l'automobile allo stato puro, capace di esaltare il feeling con il guidatore e, nello stesso tempo, il contrasto tra quest'ultimo e l'ambiente

esterno. Tutto questo — ma non solo — trova felice interpretazione nella nuova Fiat barchetta, la compatta due posti scoperta con la quale la Casa torinese fa il suo rientro in un settore da dove man-

cava da quasi un ventennio, dato che le sue ultime spider, cioè 124 Sport, Dino e 850 videro la luce nella seconda metà degli anni '60. Un'assenza durata molto, troppo tempo, durante la quale sono

state prevalentemente le Case giapponesi ad occupare questa nicchia di mercato. Ora, però, è tempo di nuove strategie in corso Marconi, e sostanzialmente per due ragioni. La prima è strettamente di merca-

ce, visto che le previsioni indicano brevemente un'ampia crescita del segmento delle vetture sportive con particolare attenzione per i modelli scoperti a due posti, testimoniata dal fermento dei vari costruttori Alfa Romeo GTV e Spider già pronte per la commercializzazione, ma seguiranno Rover MGF, le roadster BMW e Porsche, la SLK della Mercedes). La seconda, inve-

ce, riflette la nuova politica da qualche tempo intrapresa dalla marca piemontese. La quale punta a fornire una nuova immagine di sé, che evidenzi l'entusiasmo e la passione posta nella progettazione delle automobili e che mira, anche, ad un maggiore coinvolgimento della clientela. Ecco quindi che la barchetta, secondo atto di questa rinnovata filosofia dopo la Coupé,

**CITAZIONI RETRÒ** - Sì, perché il carattere della nuova bi-

tolinato da un nome che, seguendo la moda lanciata da Fiat Coupé e Alfa Romeo Spider, indica un tipo di carrozzeria cui la barchetta lontanamente si rifa, vale a dire le vetture scoperte da corsa del dopoguerra simili nell'aspetto, appunto, a piccole imbarcazioni. Non manca, però, anche un tocco di modernità — le sue linee compatte e «muscolose» innanzitutto, ma anche il disegno dei gruppi ottici — per sottolineare l'attualità del modello.

Ma è soprattutto sotto la «pelle» che la barchetta si rivela convincente, mostrando tutto il suo potenziale per combattere ad armi pari, quanto guidabilità, con l'unica (per ora) temibile concorrente: la Mazda MX-5. Nonostante il lungo muso faccia pensare al contrario, l'italiana rispetta infatti l'ormai consolidata tradizione della Casa per la meccanica tutto avanti: il motore, un quattro cilindri 16V di 1747 cm<sup>3</sup> completamente nuovo, capace di 130 cavalli, è infatti disposto trasversalmente, mentre la trazione è anteriore. Il che, però, non si traduce in uno svantaggio in termini di piacere di guida: certo, non c'è quell'architettura classica (motore anteriore, ruote motrici posteriori) che è invece presente sulla Mazda, capace di regalarci ubriacanti sequenze di controsterzi, ma alla fine della prova abbiamo maturato la convinzione che anche i più irriducibili cultori della tradizione potranno togliersi grandi soddisfazioni alla guida della barchetta. La quale mostra un comportamento nervoso, guizzante, lasciandosi guidare di sterzo (direttissimo, con due giri e mezzo di volante) e acceleratore quasi come una trazione posteriore, tanto sono fulminei gli inserimenti in curva, con la coda che spesso e volentieri allarga quel tanto che basta a farti sentire felice di guidare. Senza meta', fuori dal tempo: il gusto puro di assaporare l'emozione della velocità, il piacere delle cambiate secche e rapidissime magari accompagnate dalla classica doppietta, il sentirsi immersi nel paesaggio circostante. Sensazioni che solo la guida di una motocicletta riesce a rendere ancora più intense.



**CONVENIENTE** - Anche il prezzo contribuisce a rendere invitante la barchetta: con 33.800.000 lire chiavi in mano è infatti la meno costosa del proprio settore, dato che la Mazda è in vendita a 37.544.500 lire mentre la Rover MGF (motore centrale di 1.8 litri, da 119 o 145 cv, trazione posteriore) nella versione meno potente dovrebbe costare attorno ai 41 milioni di lire.

Quanto alla dotazione, l'italiana offre poco di serie, così come la nipponica. Sulla barchetta figurano infatti servosterzo, alzacristalli elettrici, airbag lato guida, autoradio (2 x 12W, con RDS); gli ultimi due sono a pagamento sulla MX-5, che in compenso dispone dei cerchi in lega leggera come primo equipaggiamento. La biposto torinese è però maggiormente accessoriabile, potendo contare su una lunga lista di optional nella quale figurano, fra l'altro, ABS, secondo airbag, condizionatore, interni in pelle, hard top e cerchi in lega.

Otto, infine, i colori disponibili (rosso, giallo, nero e arancio più i metallizzati grigio, verde, blu e azzurro) per una spider esclusiva che ha tutti i numeri per incontrare i favori del pubblico.

a.s.

Fotografie: Guido Zucchi

## NOIE E INCONVENIENTI

Nel corso della prova la barchetta a nostra disposizione ha evidenziato un inconveniente relativo alla capote, la cui imperfetta tenuta all'acqua ha originato consi-

stenti infiltrazioni nella zona del parabrezza dal lato del guidatore. A quel tempo la vettura aveva un chilometraggio effettivo di circa 9000 chilometri.

## PREZZI E OPTIONAL

Fiat barchetta: 33.800.000 lire «chiavi in mano»

ABS	Chiusura centralizzata e specchietti retrovisori esterni ad azionamento elettrico
Airbag lato passeggero	Alarme (protezione volumetrica)
Condizionatore d'aria manuale	Antenna radio elettrica
Interni in pelle (compresi volante e pomelli leva cambio)	Hard top
Volante e pomello leva cambio in pelle	Vernice metallizzata
Cerchi in lega leggera	
Fari fendinebbia	

Al momento di andare in stampa non erano ancora stati comunicati i prezzi degli optional.

## LA BARCHETTA E LA CONCORRENZA

	Carrozzeria (cm <sup>3</sup> )	N. cilindri	Potenza max (cv CEE/ g/km/min.)	Bilanciamento (kg)	Peso (kg)	Velocità max (km/h)	Accelerazione 0-100 km/h (sec)	Consumo minimo 65/90 km/h (litri/100 km)	PREZZO CHIAVI IN MANO
<b>FIAT BARCHETTA</b>	1747	4	130/6300	A	1060	200	8'9	11,9	33.800.000
<b>LOTUS ELAN S2 TURBO INTERCOOLER</b>	1588	4	158/6000	A	1020	220	7'2	10,7	70.000.000
<b>MAZDA MX-5 1.8 SPIDER</b>	1840	4	130/6500	P	990	197	8'2	11,1	37.544.500

DATI DICHIARATI



## ABITACOLO □ DI CARATTERE FORTE E CHIARO

Al pari delle linee esterne, anche il design degli interni trasmette una forte personalità: non manca una sottile venatura di gusto retrò, mentre a colpire fin dal momento in cui si apre la portiera sono le ampie superfici in lamiera a vista. L'obiettivo degli stilisti, in questo caso, era di rendere il più diretto possibile il contatto tra passeggeri e ambiente esterno, una sensazione indubbiamente favorita dalle superfici metalliche che sembrano «invadere» l'abitacolo realizzando un tutt'uno proiettato verso l'esterno. Ne deriva un complesso gioco di luci di notevole impatto visivo, dominato dal contrasto tra colore della vettura e tinta scura e opaca nei materiali plastici.

In questo contesto si inserisce perfettamente la plancia, di materiale morbido e dominata da linee curve come tutte il resto della carrozzeria, davvero riuscita sia ergonomicamente sia sotto il profilo estetico. Apprezzabili anche i materiali impiegati per la costruzione, così come in generale l'assemblaggio dei vari componenti pur con alcuni dettagli migliorabili. Il cruscotto, raccolto sotto una piccola palpebra e disposto intorno al plantone dello sterzo, è poi davvero affascinante: tre elementi circolari, incassati in un blocco compatto quasi a mimicare lo strumentazione di una motocicletta. Contraddistinti da fondini di colore chiaro, gli strumenti informano sulla



velocità (quello di sinistra), sul regime di motore (il centro, più piccolo), su temperatura del liquido refrigerante e su livello del carburante (quello di destra) e sono conformati da una serie di spie. Da notare che la chiave di accensione comprende l'antifurto Fiat Code: basta toglierla dal quadro per ottenere il bloccaggio elettronico del motore.

Sull'ampia consolle centrale trovano poi posto l'autoradio fissa di disegno specifico fornito di serie e i comandi per la climatizzazione con fondino chiaro; più in basso e lungo il tunnel ci sono i pulsanti secondari, mentre un piccolo pozzetto fra i sedili — dotato di coperchio con serratura — accoglie al suo interno l'accendisigari. Di fronte al passeggero, infine, c'è un cassetto illuminato e utilizzabile per riporvi bagagli se si viaggia a capote chiusa) bloccandolo con dei piccoli fermi e, quindi, richiudervi sopra il coperchio. Il tutto richiede così di agire dall'esterno della vettura, mentre al contrario su di una concorrente quale la Mazda MX-5 l'operazione, molto più rapida, è effettuabile direttamente dal posto di guida. In questo caso non c'è, però, il cofano in lamiera a protezione della copertura in tela. Il vano bagagli, infine (la cui apertura è comandabile dall'interno) ha una capienza appena sufficiente: 165 litri.

L'abitabilità nel complesso è soddisfacente, nonostante si debba prestare una certa attenzione nel salire a bordo quando la cabina è chiusa dalla capote, visto che facilmente si può urtare con la testa la struttura del tetto. La posizione di guida è quella d'altri tempi: gambe tendenzialmente distese, volante (regolabile in altezza) abbastanza verticale, leva del cambio a portata di mano. Adeguata anche la pedalleria che consente facilmente la manovra di punta-faccio (o, meglio, suola-suola). Il sedile, poi, trattene abbastanza bene il corpo, ed è regolabile nello inclinazione dello schienale (a scatti) mediante una leva sul lato sinistro. La visibilità è più che buona, anche se si sta seduti parecchio in basso e in posizione arretrata.

A capote rialzata, tuttavia, l'ampio montante laterale rende difficoltosa la vista di tre quarti posteriori. La copertura in tela, di buona fattura, lascia però scoperte alla vista la struttura metallica e le fasce di rinforzo longitudinali in tessuto; la sua apertura e chiusura, di tipo manuale, è inoltre un po' laboriosa. Una volta sganciati gli attacchi anteriori al para-zecca occorre, infatti, tirare manualmente anche la porzione posteriore; poi, sollevato il cofano (la leva di sblocco è in prossimità della soglia della portiera) la si può ripiegare nell'apposito vano (comunque accessibile dall'abitacolo, e utilizzabile per riporvi bagagli se si viaggia a capote chiusa).

L'abitabilità nel complesso è soddisfacente, nonostante si debba prestare una certa attenzione nel salire a bordo quando la cabina è chiusa dalla capote, visto che facilmente si può urtare con la testa la struttura del tetto. La posizione di guida è quella d'altri tempi: gambe tendenzialmente distese, volante (regolabile in altezza) abbastanza verticale, leva del cambio a portata di mano. Adeguata anche la pedalleria che consente facilmente la manovra di punta-faccio (o, meglio, suola-suola). Il sedile, poi, trattene abbastanza bene il corpo, ed è regolabile nello





## DESIGN □ È APERTA LA CACCIA AL PARTICOLARE

*Spider, ovvero una tipologia d'auto particolarmente favorita nel manifestare il proprio carattere attraverso le forme della carrozzeria. E la barchetta si presenta con un abito a prima vista essenziale ma, in realtà, ricca di richiami all'antico senza trascurare alcuni*

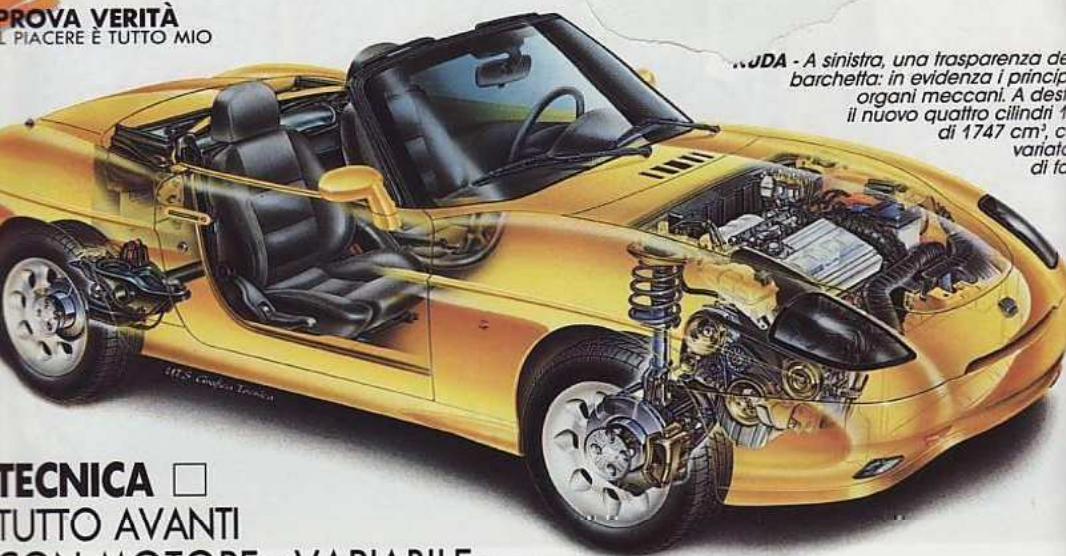
*tocchi moderni. Al Centro stile Fiat, che ha disegnato la vettura, si è infatti voluto legare il ritorno della Casa torinese in questo settore con i tempi estetici più cari alla sua tradizione e a quella italiana in generale, rivisitandoli però in chiave attuale: non quindi, il recupero delle forme di un modello particolare del passato, come ad esempio è il caso della Mazda MX-5 che si ritiene sia stata ispirata alla Lotus Elan negli anni '60, bensì una serie di richiami a modelli di epoche diverse, dagli anni '50 agli anni '70.*

*A cominciare dal nome, che storicamente identifica le vetture scoperte da corsa molto simili, appunto, a piccole imbarcazioni per via del loro profilo schiacciato e affusolato con il parabrezza appena accennato. «Barchetta» si chiamò, per la prima volta, la Ferrari 166S realizzata dalla Touring nel 1948, ma il termine derivava dalla traduzione del francese «bateau» introdotto già negli anni Venti e che, tra l'altro, contraddistingueva la Fiat 509 del '25. La barchetta attuale, pur non essendo un'autocorsa, non è così lontana dalle forme di un piccolo natante. Così come è vicina a quelle della Fiat 850 Sport Spider del 1968: in comune, i parafanghi bombati e raccordati da una*

*enatura convessa che percorre tutta la fiancata, l'affusolato profilo del frontale, il taglio delle sottiere ma, soprattutto, la sagoma dei due cofani anteriore e posteriore dal profilo arrotondato e «tagliato» nelle ampie superfici di frontale e coda. E ancora: un salto indietro, al periodo a cavallo tra i '40 e i '50, per il sistema di apertura delle sottiere, a bacchetta (si preme il bottone e fuoriesce dalla carrozzeria l'asta da tirare); e uno in avanti, agli anni '70, per il design dei cerchi in lamiera previsti come primo equipaggiamento sulla vettura.*

*Il tutto, come detto, fuso in una interpretazione moderna convertibile innanzitutto nella compattezza quasi massiccia della vettura (anche a capote chiusa) evidente in modo particolare al retroreno, dove il ridotto sbalzo si contrappone al lungo frontale, ma anche all'anteriore, dove al tocco di aggressività dato dai doppi proiettori ellissoidali carenati si abbinano fendinebbia e indicatori di direzione di forma trapezoidale come la presa d'aria principale dal profilo speculare a quello dei bordi inferiori del cofano. Dietro, si ripete questo motivo, mentre i gruppi ottici rettangolari e separati in tre elementi sono in parte incastonati direttamente nella coda slungante, con portatarga, retronebbia e luce di retromarcia alloggiati nel paraurti.*





...JDA - A sinistra, una trasparenza della barchetta: in evidenza i principali organi meccani. A destra, il nuovo quattro cilindri 16V di 1747 cm<sup>3</sup>, con variatore di fase

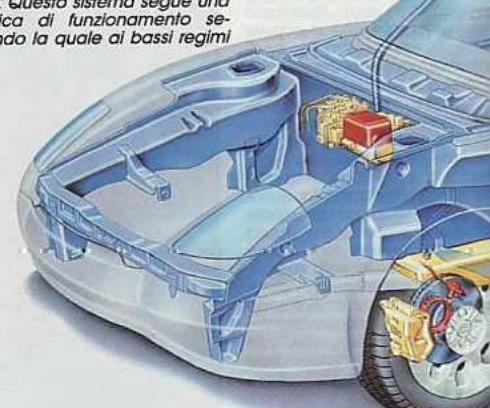
## TECNICA □ TUTTO AVANTI CON MOTORE «VARIABILE»

Sotto il profilo tecnico la spider della Fiat presenta numerosi componenti di nuova progettazione, a cominciare dal telaio che beneficia dei più recenti dettami in tema di sicurezza passiva grazie anche alla base di partenza costituita dal piano di partenza costituita dal piano (accorciato) della Punto. La scocca è infatti caratterizzata da una struttura a deformabilità programmata, messa a punto in base alle esperienze acquisite in oltre quaranta tipi di crash test; la zona dell'abitacolo, poi, è stata conformata per garantire un alto grado di indeformabilità in modo da costituire una cellula di sopravvivenza.

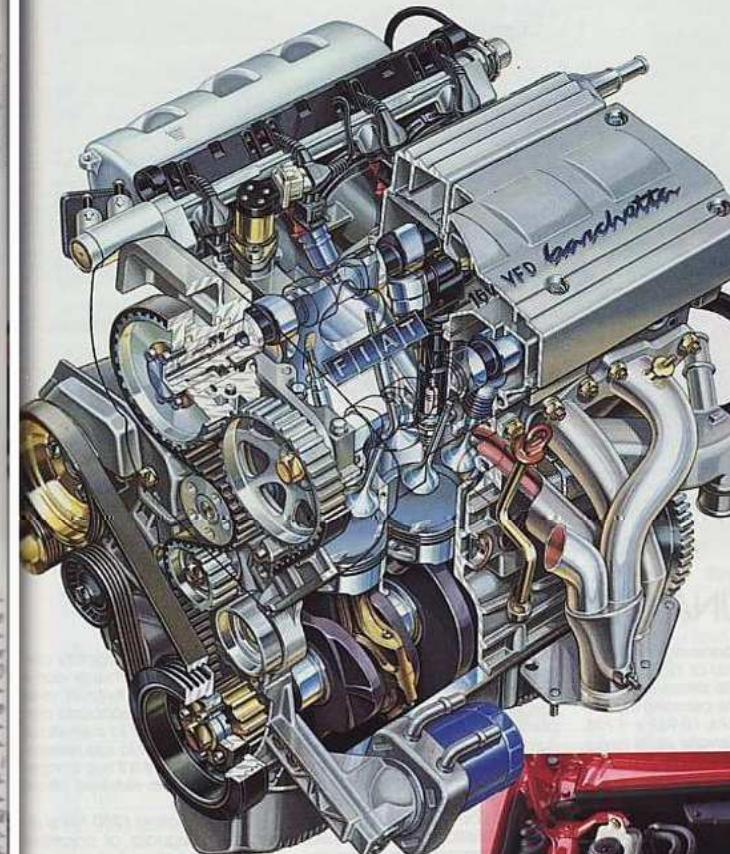
A quest'ultimo risultato concorrono, in particolare, alcuni accorgimenti: longheroni longitudinali debitamente rinforzati e doppio tunnel centrale, in abbinamento varie traverse di cui due anteriori (una sotto il para-sole, l'altra sotto la pedaleria) e una subito alle spalle dei passeggeri, che collega i montanti posteriori. Ciascuna portiera ospita poi al suo interno una coppia di barelle antirifusione, mentre il parabrezza è rinforzato mediante una struttura tubolare. A completamento di questo insieme figurano l'airbag laterale guida (di serie, mentre è optional quello per il passeggero), le cinture di sicurezza con pretensionatore e l'interruttore inerziale che blocca il flusso del carburante in caso di forte urto.

Le sospensioni sono a ruote indipendenti dalla taratura specifica e, per schema costruttivo, si riferiscono a quelle adottate su gran parte dei modelli del Gruppo. In particolare, davanti è presente una geometria di tipo McPherson mentre dietro figurano i bracci longitudinali tirati ancorati a una struttura supplementare. Molte elicoidali, ammortizzatori a gas e barelle antirullo su entrambi gli assali completano il quadro. Quanto all'impianto frenante, i dischi autoventilanti previsti all'anteriore sono abbinati a dischi pieni al posteriore, con il sistema che in caso di assenza dell'ABS (optional) integra un doppio circuito di frenata al retroreno.

Sotto il piccolo cofano «annegato» nel lungo frontale trova poi posto, trasversalmente un motore totalmente inedito: si tratta del primo quattro cilindri appartenente alla nuova famiglia di propulsori modulari (costruiti nello stabilimento di Pratola Serra, Avellino), che ha, quali capostipiti, i cinque cilindri montati sulla Lancia K. Un fattore comune all'intera gamma è l'architettura d'insieme, tra cui la misura dell'interasse delle canne (90 mm) che è sempre uguale indipendentemente dalla cilindrata e dal numero dei cilindri. Scendendo nel dettaglio, l'unità della barchetta ha una cilindrata effettiva di 1747 cm<sup>3</sup>, ottenuta con misure di



**SICURA** - Sopra, la scocca a deformazione programmata della spider italiana. Spiccano i rinforzi nelle portiere e nel parabrezza



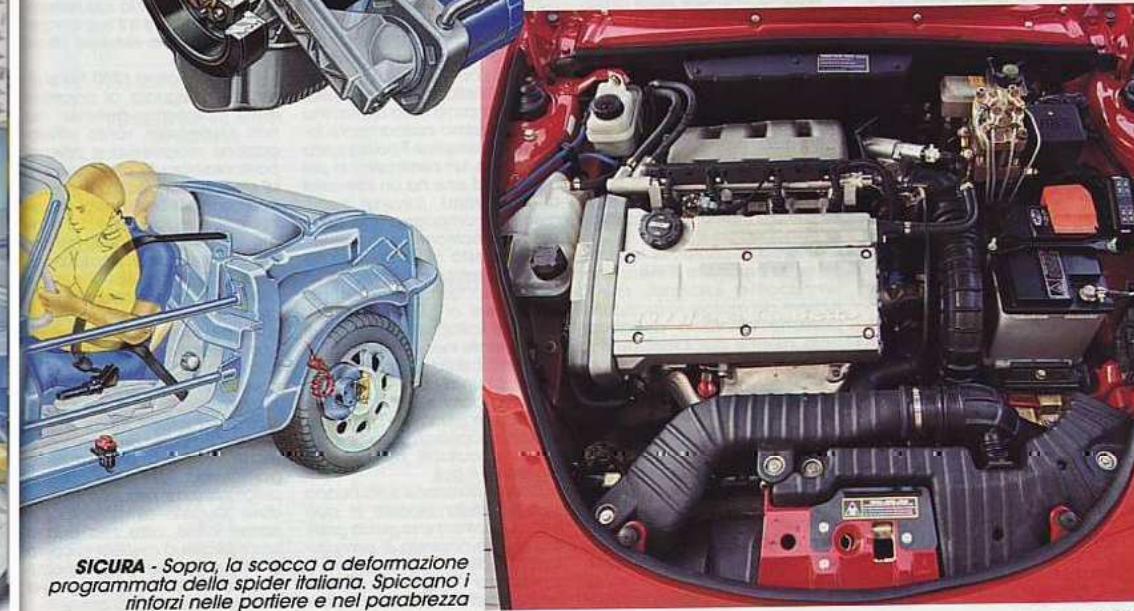
**MOTORE:** anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; alesaggio per corsa 82 × 82,7 mm; cilindrata 1747 cm<sup>3</sup>; rapporto di compressione 10,3:1; potenza max 130 cv (96 kW) a 6300 giri; coppia max 16,7 kgm (164 Nm) a 4300 giri; basamento in ghisa, testata in lega leggera; distribuzione a 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica multipoint sequenziale; accensione elettronica statica integrata all'iniezione.

**TRASMISSIONE:** ruote motrici anteriori; frizione monodisco a secco; cambio manuale a cinque rapporti.

**AUTOTELAIO:** sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson con bracci oscillanti inferiori trasversali, ammortizzatori telescopici a gas, molle elicoidali, barra antirullo; sospensioni posteriori a ruote indipendenti con bracci longitudinali tirati ancorati ad una traversa ausiliaria, ammortizzatori telescopici a gas, molle elicoidali, barra antirullo; sterzo a cremagliera servoassistito; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno; freni anteriori a disco autoventilanti (diametro 257 mm), posteriori a disco (diametro 240 mm); cerchi in acciaio 6,5J × 15"; pneumatici Pirelli P 4000 195/55 R 15 84V.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 3916 mm; larghezza 1640 mm; altezza 1265 mm; passo 2275 mm; peso in ordine di marcia 1060 kg; capacità serbatoio 50 litri; capacità bagagliaio 165 litri.

La nostra vettura di prova era equipaggiata con i seguenti optional tecnici: ABS; cerchi in lega leggera.





## SU STRADA □ UNA GUIDA SEMPRE COINVOLGENTE

Potenze uguali, ma risultato differente: così si può sinteticamente riassumere il confronto tra il quadro prestazionale della barchetta e quello della corrente diretta, la Mazda MX-5. Entrambe montano infatti un 1.8 16V da 130 cv, ma l'italiana riesce evidentemente a sfruttare meglio la potenza a disposizione spuntando prestazioni più brillanti. A cominciare dalla velocità massima, pari a 203,350 km/h e superiore anche al dato dichiarato dalla Casa (200 km/h), con la giapponese che si deve accontentare di 190,300 km/h. Un divario che trova conferma anche nel test di accelerazione, in cui l'italiana ferma i cronometri dopo solo 8'27 per passare da 0 a 100 orari, cioè un secondo esatto in meno rispetto alla Mazda (9'27); altrettanto accade poi in ripresa, grazie anche al variatore di fase presente sul motore della barchetta che favorisce l'erogazione di coppia ai regimi mediointeriori. Così, per coprire ad esempio il chilometro in quinta partendo da 40 km/h l'italiana impiega 36'32, mentre alla MX-5 occorrono 38'47.

La situazione non si modifica nemmeno sul fronte dei consumi, ma qui la differenza tra le due si fa meno marcata. La Fiat va dai 12,212 km/litro nel per-

corso extraurbano agli 11,877 in autostrada, fino ai 10,311 km/litro in città; nelle stesse condizioni, la Mazda ne percorre rispettivamente 11,476, 10,962 e 9,798.

Quanto all'analisi delle frenate, l'impianto della barchetta — completo di ABS, optional — ha consentito di ottenere spazi di arresto discreti ma non completamente all'altezza delle aspettative, considerando il quadro globale delle prestazioni. 44 metri a 100 orari e 86,5 a 140 sono infatti valori molto vicini ai 44,3 e 88,7 metri ottenuti dalla nipponica negli stessi test, senza però l'ausilio dell'impianto antibloccaggio.

In tema di confort di marcia, infine, la barchetta si rivela una vera sportiva, lasciando che il rumore del motore la faccia da padrone all'interno dell'abitacolo insieme agli inevitabili fruscii aerodinamici. Tanto che la scarsa insonorizzazione è tale da renderla lievemente meno confortevole sotto il profilo acustico rispetto alla Mazda: 74 decibel a 100 km/h e 86 a 160 per la prima, 75 db e 85 per la seconda. Va comunque detto che sulle vetture scoperte la rumorosità non riveste un'importanza capitale, dato che le lunghe percorrenze autostradali non sono certo le condizioni di impiego cui esse sono più vota-

te. Infatti, sono i percorsi ricchi di curve quelli in cui la barchetta, così come la MX-5, sa dare il meglio di sé. Che è molto, a partire dall'assetto abbastanza rigido (più di quello della Mazda) soprattutto a livello di barre antirollio; il che consente un minimo d'assorbimento delle asperità (ad esempio gli avallamenti) nella marcia rettilinea, mentre in curva esso determina un ridottissimo concorso laterale e, complice il passo corto (2275 mm, un centimetro in più di quella MX-5 che ha un interasse di 2265 mm), fulminei inserimenti accompagnati da un'estrema precisione nella traiettoria. In questo aiuta anche uno sterzo direzionario, preciso e istantaneo quanto fedele nel trasmettere al guidatore i carichi cui è sottoposto l'avantreno, saldamente incollato alla traiettoria impostata. Tanto che, in realtà, gli unici accenni di sottosterzo la barchetta li manifesta nelle curve più strette affrontate in piena accelerazione, peraltro subito annullabili sterzando o togliendo il gas.

Contando anche sulla buona stabilità della biposto si può quindi adottare una guida gratificante dominando il comportamento della vettura — sovr o sottosterzo — attraverso il duplice gioco di sterzo e accelerato-

re, seguendo le indicazioni che si «sentono» direttamente nel corpo. Occorrerà, tuttavia, aver maturato un buon rapporto con l'auto visto che, se la si sfrutta al limite, proprio per la sua notevole tenuta laterale e il suo congenito nervosismo, richiede riflessi molto pronti.

Il nuovo motore 1800 16V dimostra adeguato al carattere della barchetta: potente ma non esuberante, vanta un'accelerazione progressiva e priva di particolari «acuti», che consente di sfruttare con facilità tutti i 130 cv disponibili. La ripresa, in particolare, è regolare sin dal minimo, ma è superati i 3000 giri che la spinta assume consistenza.

Oltre i 5000 giri, poi, il rumore (pardon, la «musica») si fa più intenso, ma non tanto quanto si poteva temere.

Conclusa la prova su strada, la barchetta ha dimostrato di essere una vettura completa, capace di soddisfare tutte le esigenze di chi vuole una vettura sportiva ma non solo sportiva.

## I NOSTRI RILEVAMENTI

### VELOCITÀ MASSIMA

Al tachimetro 211

Dichiarata 200

203,350 km/h (in V)

### ACCELERAZIONE CON PARTENZA DA FERMO

Distanza	Tempo	Velocità d'uscita km/h
metri		
0-100	7'00	90,8
0-400	16'12	140,5
dichiarato	—	
0-1000	29'66	173,1
dichiarato	29'90	
km/h	Tempo	Metri
0-40	2'40	13,0
0-60	3'90	34,2
0-80	5'77	71,0
0-100	8'27	133,8
dichiarato	8'90	
0-120	11'57	234,7
0-140	15'99	395,0

### CONSUMO CARBURANTE

	km/litro
Extraurbano	12,212
Autostrada	11,877
In città	10,311
Al limite	4,866
Economy	19,987
90 km/h costanti	16,112
Dichiarato	16,393
120 km/h costanti	12,613
Dichiarato	12,820

### VELOCITÀ MASSIMA IN OGNI MARCIA

	Indicata km/h	Effettiva km/h	Regime g/min.
I	57	54,4	4750
II	99	95,9	5100
III	145	140,4	5500
IV	190	183,1	5750
V	211	203,3	6400

La prova è stata effettuata tirando le marce al regime di 7000 giri/minuto. I valori della terza colonna si riferiscono al regime del motore dopo il cambio alla quinta marcia, indica invece il numero massimo di giri raggiungibile con questo rapporto.

### ANALISI GAS DI SCARICO

	al 2000 minimo giri
CO (%)	0,00 0,00
CO <sub>2</sub> (%)	15,3 15,5
HC (ppm)	0 0
O <sub>2</sub> (%)	0,00 0,00
NO <sub>x</sub> (ppm)	0 0
Lambda	0,999 0,999

La direttiva CEE 92/55 per le vetture a benzina catalizzate stabilisce un valore massimo di monossido di carbonio (CO) pari a 0,5% col motore al minimo (0,3% col motore a 2000 giri) e un coefficiente Lambda (che quando è uguale a 1 indica un corretto rapporto aria-carburante) di 1,0-0,3.

Gli altri gas, che non sono regolamentati, dovrebbero rispettare i seguenti limiti di riferimento:  
anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) 14,0% min;  
idrocarburi incombustibili (HC) 50 ppm (parti per milione) max;  
ossigeno (O<sub>2</sub>) 0,50% max; per gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) più il valore è basso, migliore è l'efficienza del catalizzatore.

### RUMOROSITÀ' INTERNA

Velocità effettiva km/h	anteriore decibel
Al minimo da fermo	54
40	65
60	67,5
80	73
100	76
120	79
140	80
160	82
180	88
200	91
220	92
Velocità max	92

Analisi effettuata con apparecchiatura Leader 8000 della Motorscan.

### RIPRESA DA 40 KM/H IN QUINTA

Distanza	Tempo	Velocità d'uscita km/h
metri		
0-100	6'62	69,7
0-400	17'89	120,5
0-1000	32'66	167,4
km/h	Tempo	Metri
40-60	4'58	63,3
40-80	8'71	143,4
40-100	13'20	255,7
40-120	17'75	395,4

### RIPRESA DA 40 KM/H IN QUINTA

Distanza	Tempo	Velocità d'uscita km/h
metri		
0-100	7'03	62,5
0-400	19'76	106,5
0-1000	36'32	151,0
km/h	Tempo	Metri
40-60	6'22	86,2
40-80	12'01	198,2
40-100	17'64	339,0
40-120	24'13	537,6

### RIPRESA DA 80 KM/H IN QUINTA

km/h	Tempo	Metri
80-100	5'63	140,7
80-120	12'28	344,2
80-140	19'55	607,2
80-160	29'46	1021,9
80-180	43'42	1684,2

### PESO (KG)

Effettivo	1100
Dichiarato	1060

Peso in ordine di marcia con pieno di carburante.

Condizioni meteorologiche rilevate nel corso dei test

Temperatura: 12,3 °C  
Pressione: 1009 mb  
Umidità relativa: 30,7%  
Temperatura carburante: 12 °C  
Peso specifico carburante: 747,6 g/l  
Velocità del vento: 1,6 m/s

Design	9	Motore	8,5
Posizione di guida	9	Accelerazione	9
Plancia	9	Ripresa	9
Abitabilità	8	Velocità	9
Finiture	8,5	Consumo	8,5
Capacità di carico	6,5	Cambio	9
Visibilità	8	Sterzo	9,5
Climatizzazione	8,5	Frenata	8
Dotazione	8,5	Tenuta di strada	9
Prezzo	8,5	Confort	7
<b>TOTALE</b>	<b>83,5</b>	<b>TOTALE</b>	<b>86,5</b>
Voto medio	83,5	Voto medio	8,65

la pagella

**GRANDE REGALO: il Listino Ufficiale dei prezzi delle aut**

**e in più GRANDE CONCORSO: vinci subito 2.070 premi sicu**

**2.500  
Lire**

# **Auto oggi**

23 MARZO 1995 - ANNO X - N. 11 - L. 2.500 - SETTIMANALE

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

## **Rover 111**

Come va  
l'inglesina che si  
è rifatta il look

Pagina 24



## **Fiat barchetta**

La nuova spider  
italiana sfida  
la Mazda MX-5

Pagina 28

## **Renault Laguna**

Baghetti: «E' una  
media che sembra  
un'ammiraglia»

Pagina 42

## **Lancia Z**

A confronto con  
Toyota Previa e  
Pontiac Trans Sport

Pagina 48

## **Honda Accord**

Perché la nuova  
1.8 non fa  
rimpiangere la 2.0

Pagina 26

# **In esclusiva la nuova Tempra SW**

Sarà ancora più capiente  
della familiare attuale. Pag. 12

**TUTTE LE ASTUZIE CONTRO IL CARO BENZINA**

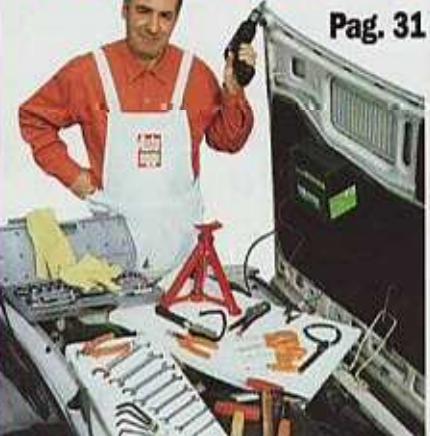
**Come consumare  
fino al 33% in meno**

Pag.

.....  
Inserto speciale di 8 pagine da staccare e conserva

# **Tutti i trucchi dei meccanici**

Pag. 31



- ✓ Motore in panne: come ripartire
- ✓ Batteria KO: ricaricarla senza errore
- ✓ Chiavi perse: entrare lo stesso
- ✓ Gomma a terra: cambiarla in fretta

# più efficienti o serve



La centrale operativa del sistema di telecomando dell'ATM che sorveglia il movimento dei mezzi pubblici. La rete di semafori intelligenti, invece, sarà gestita dalla sede del comando dei Vigili urbani.

abilità. L'ATM, inoltre, ha deciso di potenziare la rete di telecomando, introdotta nel '93, che segue i mezzi in movimento e consente di informare gli utenti tempestivamente tramite i pannelli a messaggio variabile. Le linee controllate passeranno dalle attuali 20 a 120.

I vecchi biglietti di carta fìgranata, infine, sembrano avere i giorni contati. Stanno arrivando apposite schede magnetiche, molto simili alle carte di credito, che consentiranno di pagare solo in base al tragitto effettivamente percorso e non più sulla tariffazione oraria. ■



Con il potenziamento della rete di telecomando i pannelli a messaggio variabile saranno più precisi.

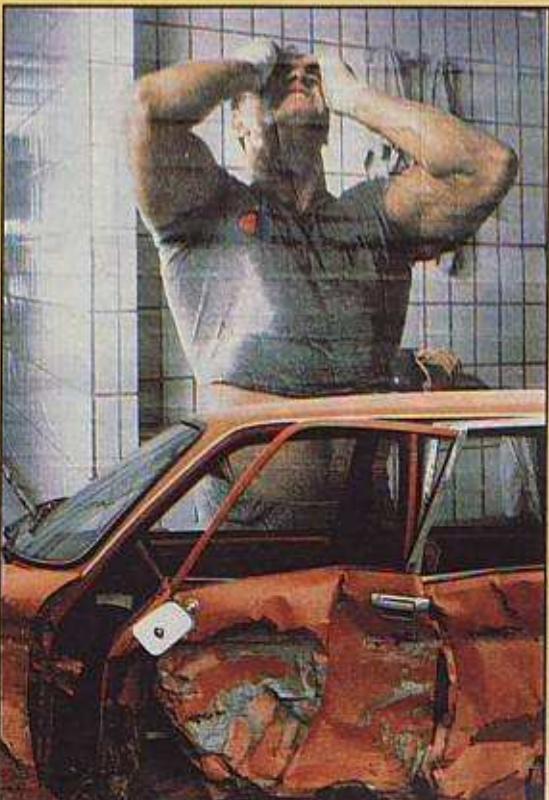
## La foto curiosa della settimana

Complimenti al signor Antonio Giurlani di Signa (FI) che ha scattato una fotografia davvero originale. Manco fosse il proprietario, l'uomo raffigurato in questo murales pubblicitario sembra disperarsi proprio per l'auto incidentata.

Hai realizzato uno scatto bizzarro o divertente? Invialo a «Auto oggi-La foto curiosa», C.P. 10685, 20185 Milano. Le fotografie, anche quelle non pubblicate, non verranno restituite.

**250.000**

lire le ha  
guadagnate  
Antonio Giurlani



## Barchetta vestita



L'hard-top dovrebbe costare 2,5 milioni di lire.

E' già in vendita la Fiat Barchetta che costa chiavi in mano, 33.800.000 lire. Numerosi gli accessori previsti per rendere più esclusiva questa biposto. Eccoli: ruote in lega (2 kit), hard-top, wind-top, pannello posteriore con tasche, sedili in pelle (5 colori), coprisedili, fodere in cotone, sovrappettini, volante e pomello cambio in pelle, kit in radica per strumentazione e console centrale, pedaliera sportiva, terminale di scarico cromato, portabagagli che può diventare portasci, telo coprivettura e set di borse su misura. I prezzi non sono ancora noti.

## no all'estero

a cura di Chiara Luciani

### INGHILTERRA

## BMW serie 3 Touring per chi ama guidare



La nuova BMW serie 3 Touring ha entusiasmato gli inglesi.

Abbiamo aspettato quattro anni ma ne è valsa la pena. La Touring ha la grazia e il spazio della serie 3 con lo spazio di una familiare. Va come un treno, maneggevole su ogni fondo, e offre la stessa sicurezza della berlina. La



Alternativa alle giardinette, la Kia Sportage è carente nella meccanica.

### GERMANIA

## La Kia Sportage convince a metà

Con il prezzo favorevole, la ricca dotazione, la carrozzeria ben fatta, la Kia Sportage potrebbe essere un'interessante alternativa all'acquisto di una station wagon. Ma la nuova arrivata è carente in alcuni particolari: un motore certamente robusto ma ruvido, un telaio deboluccio e i cattivi freni sono tra i punti a suo sfavore.

da Mot n. 6 del 4 marzo 1995. Rudolf Sander

### FRANCIA

## Space Runner: qualche neo



Né giardinetta né monovolume, la Mitsubishi Space Runner tenta d'imboccare una via originale: una wagon a grande volume di carico. La gamma di prezzi è attraente. Ma tante lacune nella dotazione (ABS, airbag, telo copribagagli) e una certa negligenza nell'ergonomia generale frenano l'entusiasmo.

# NOVITA' / AL SALONE DI GINEVRA E'



## FERRARI F50 ▶

Un prezzo di circa 900 milioni di lire, un motore 12V di 4.7 litri, una potenza di 520 CV e una velocità di 325 all'ora. Sono questi i numeri su cui punta la Ferrari F50, una vera F1 da strada.

Tra le altre caratteristiche la possibilità di trasformarsi in coupé (grazie all'hard top) e il telaio in carbonio che pesa solo 102 kg. Il tutto per 349 clienti.



salone di nevra sarà cordato come rassegna delle scoperte. fatti mai me questa lta si sono te così nte nuove ider e briolet. più ammate, no state rò due iliane: la lativamente oco costosa at barchetta e Ferrari F50 e, per la potenza e il ezzo, è una tra F1 da strada. Insieme loro c'erano anche tante tre belle oposte come Rover MGF, Alfa Spider, la Bentley Turbo il prototipo della futura Renault Spider persino, prima brio con il otore diesel:

# Una scopert



## ◀ FIAT BARCHETTA

Ha catalizzato l'interesse dei visitatori verso lo stand della casa torinese. È una 1.800 con 132 CV che costa 33.800.000 lire.



## ▲ RENAULT SPORT SPIDER

Sarà una



## VW GOLF CABRIO TD

Con quest'auto il motore a gasolio (turbo di 1,9 litri a iniezione diretta con 90 CV) sale per la prima volta su una scoperta.



# barchetta chiede strada!

a insidiare il  
ola Mazda. E così si  
e un mercato che  
nfinato nei ricordi  
più nostalgici.

**L**a Fiat barchetta si ispira evidentemente alla Mazda MX-5 la quale, a sua volta, rifa il verso alla Lotus Elan del 1962 e, comunque, alle spider di quel periodo.

Beneficiari di tutto questo rincorrersi alla ricerca di un'ispirazione sono gli automobilisti sportivi che, finalmente, possono tornare ad acquistare una roadster a un prezzo ragionevole.

Sotto «gusci» simili, barchetta e MX-5 celano soluzioni meccaniche diverse: la Fiat è una pratica «tutto avanti», la Mazda offre la più se-

ducente trazione posteriore. Se l'immagine della giapponese esce rafforzata da questa scelta tecnica, la soluzione italiana, che è costruttivamente meno impegnativa, permette alla barchetta di prevalere nettamente nel prezzo: 33.800.000 contro 37.544.000 lire.

Ma il confronto su carta deve lasciare spazio alle sensazioni stradali, visto che le due auto sono state specificamente pensate in funzione del divertimento.

I motori hanno pressappoco la stessa potenza e la più leggera MX-5 scatta con

maggior vigore. Si tratta comunque di un vantaggio relativo, dal momento che la cerca delle prestazioni è modo più sbagliato per «vere» una spider.

Al contrario, è molto gratificante aggirarsi per strada tutta curve cercando di «sentire» l'auto in tutte sue reazioni, di dirigerla aguzzando l'acceleratore tanto quanto lo sterzo. In quei frangenti, la barchetta riesce sorprendentemente a quasi dimenticare di essere una trazione anteriore. Si serisce rapidamente in c

segue a pag. 30 —

**Pro e contro**

<b>+ Guida molto gratificante per esperti. Sterzo e cambio ottimi.</b>
<b>- Prezzo elevato. Bagagliaio inesistente.</b>

**Pro e contro**

<b>+ Prezzo interessante. Linea personale. Assetto divertente.</b>
<b>- Maniglie portiere poco pratiche.</b>

A sinistra, il 16 valvole della barchetta, che è strutturalmente molto simile a quello della MX-5.

Dati tecnici	Barchetta	MX-5
Motore	ant. trasv. 4 cil. in linea	ant. long. 4 cil. in linea
Cilindrata	1.747 cc	1.839 cc
Potenza massima	130 CV a 6.300 giri/min.	133 CV a 6.500 giri/min.
Coppia massima	16,7 kgm a 4.300 giri/min.	15,5 kgm a 5.000 giri/min.
Distribuzione	2 ACT, 16 valvole	12 ACT, 16 valvole
Alimentazione	iniezione multipoint	iniezione multipoint
Trazione	anteriore	posteriore
Cambio	a 5 marce	a 5 marce
Sospensioni ant.	indipendenti	indipendenti
Sospensioni post.	indipendenti	indipendenti
Sterzo	a cremagliera con servo	a cremagliera con servo
Freni	a disco, ant. aut.	a disco, ant. aut.
Lungh./Larg./Alt.	3.911/1.641/1.261 mm	3.951/1.671/1.231 mm
Capacità bagagliaio	165 dm <sup>3</sup>	100 dm <sup>3</sup>
Peso	1.060 kg	990 kg

Prestazioni		
Velocità massima	200 km/h	197 km/h
Accel. 0-100 km/h	8,9 secondi	8,2 secondi
Cons. a 90/120/urb.	16,3/12,8/10,1 km/ltro	14,5/11,0/10,0 km/ltro
Consumo medio	12,3 km/ltro	11,4 km/ltro
Prezzo	33.800.000 lire	37.544.000 lire
Potenza fiscale	18 CV	18 CV



## Il giudizio di

Pagella	ba
Esterno	
Abitabilità	
Posizione guida	
Finiture	
Dotazione	
Motore	
Prestazioni	
Cambio	
Sterzo	
Freni	
Tenuta di strada	
Prezzo	
Risultati	
INSUFFICIENTE	BUONO
SUFFICIENTE	OTTIMO

**La valutazione finale**  
La barchetta è più modernabile nell'ottica di un uso divertimento e, soprattutto, resistente. La MX-5 ha dalla raffinatezza tecnica, che gli permette e permette una guida siede una tecnica superiore

segue da pag. 28  
va, segue con precisione e senza rotoli la traiettoria e, all'occorrenza, con un uso opportuno del gas in rilascio, si concede un leggero sovrasterzo che ne accresce l'agilità. La MX-5, che vanta un differenziale a slittamento limitato Torsen, consente di sovrasterzare anche in accelerazione e risulta più gratificante per i conducenti esperti, ma si tratta di una dote che è apprezzabile solo da pochi eletti e che, oltretutto, implica maggiore precauzione sul bagnato. In queste condizioni limite emerge anche una precisione superiore

FIRST TEST  
NEW PORSCHE  
911 TURBO

# car

APRIL  
1995 £2.50  
France F40  
Singapore \$13.30  
Germany DM14.80  
Malta Lm1.70  
USA \$5.95

## INSIDE THE NEW MG



# PHEW! WHAT

Fancy the sun on your back and the wind in your hair? T



# A SCORCHER

you'd fancy Fiat's new Barchetta. JOHN SIMISTER does





PHEW!



Roof down, Barchetta has little wind noise and feels solid (left). Cabin is very snug



Recessed door handle flips up as you press the button (above left). Inside of door painted just like the outside (below left). Tacho takes centre stage behind the height-adjust wheel (above). Bolstered seats support firmly (left)

PHOTOGRAPH BY RICHARD NEWTON

**O**RANGE. A SIGNIFICANT COLOUR, if not a primary one. It's the 'official' colour for Fiat's new Barchetta two-seater sports car, echoed in the paintwork of the cars seen in the first publicity pictures, in all the promotional material, and in all the other trappings of a new model introduction.

It goes with the orange trees of southern Spain, where I have just spent a heady day with Fiat's 'little boat'. It goes with the times: the Orangemen of Northern Ireland huffing and puffing about their province's future in the Union, the tide towards Europeanisation as thrashed out at Maastricht in Holland, whose national racing colour is orange. But it's not right for the Barchetta.

It isn't to be made in right-hand drive, so it can't be truly European. It's unashamedly Italian, looks it and sounds it. So orange be blowed. I'm in a red one. With the roof down, of course, and tidily furling beneath its clam-shell steel cover. Sat low, in the most normal driving position I have ever experienced in an Italian car, foot poised on the drilled accelerator pedal, eyes directed along a long bonnet flanked by the curves of shapely front wings, eyes peripherally attracted by unashamed flashes of shiny-painted body colour spilling over into the

cabin. 'This car brings the outside inside,' declares project director Paolo Ferrero.

If logic had prevailed, the bonnet would be shorter because this funky little sports car has a transverse engine and front-wheel drive. But logic isn't the issue. The view from the driving seat, from behind the part-conically curved windscreen, is reminiscent of that from a Fiat 850 Spider of a quarter-century ago, and reminiscences rule here. Yet that little Spider had its engine at the back, while under the bonnet lay little more than empty space. Does it matter? It didn't then, and it doesn't now, as long as the proportions are right.

You'll find retro touches all over the Barchetta. The ridge above the wheel-arches comes from another *barchetta*, the Ferrari 166S sports racer of 1949, but it has gained a wave along its length, giving a flow to the stub-tailed profile. Above the ridge, halfway along, is a short cast-aluminium strip set flush into the door next to an aluminium button. Press the button, and the strip flips out to make a door handle, just like it did on past Italian sportsters. Then there are the headlamp fairings, which keep dirt away from the dipped-beam projector lens and the lens-less main-beam reflector, and the way the bonnet- and boot-lids sit flush in what classic car restorers refer to as shrouds.

All is not backward-looking, however. The air intake above from the bumper, and the angled tail panel with its frameless, inset lights, are a link with the Coupé Fiat whose shape also emanated from Fiat's own Centro Stile. There's a similar mix of ancient and modern inside: round, recessed, black-on-light-grey dials and circular, double-flap air vents take you back a couple of decades, while the bespoke radio, the sweep of the facia top into the angled centre console and the steering wheel's airbag, shoot you right back to 1995.

And to the notion of a front-wheel-drive sports car, once unthinkable. It's going to cause considerable tut-tutting among traditional sports-car folk, who might think they would otherwise represent the Barchetta's natural ownership profile. But Fiat is casting the net much wider than that, and the chances are that most Barchetta drivers will keep a more open mind. After all, people don't buy Mazda's MX-5 simply for its rear-wheel-drive layout. In any case, since Fiat had no rear-drive platform on which to base the Barchetta - it's built on a heavily modified Punto pan - the point was not even up for discussion.

The first part of our drive takes us along fast, straight roads where the disposition of the drivetrain matters little. All that would betray any bad

PHEW!



Car's name appears on torquey new engine's cam cover (far left). Hood folds manually under metal cover (above). Even the boot-lid's a pretty shape (above)

Barchetta's Punto-derived floorpan is extended at the front, shortened at the back, has a repositioned bulkhead; proportions are those of a rear-drive car (above). Hood up, Barchetta still looks cute (right). All the tail-lamps are red-tinted

## SPECIFICATIONS

FIAT BARCHETTA	
Price	£14,000 (est)
Engine	174cc 16-valve four
Bore/stroke	82.5/82.7mm
Compression ratio	10.3 to one
Power	130bhp at 6000rpm
Torque	121lb ft at 4300rpm
Specific output	74bhp per litre
Power-to-weight ratio	12.6bhp per tonne
Transmission	Five-speed manual
Front suspension	MacPherson struts, coil lower wishbones, anti-roll bar
Rear suspension	Torsion arms, torsion beam, coils, anti-roll bar
Brakes	Ventilated discs (front); solid discs (rear); ABS option
Tires	195/55 R15
Length/width/wheelbase	3916/1640/2275mm
Weight	1080kg
PERFORMANCE	
Maximum speed	124mph
0-60mph	6.6sec
Fuel consumption	33.5mpg



behaviour here from a frontal pair of driven wheels would be a tug on the steering wheel or some scrubble on a slippery surface. But of such torque-steering effects there are none.

More important for the moment is the engine. It's part of the new super-FIRE range of Fiat modular motors, already seen in five-pot form in the Lancia Kappa, about to appear as a four-cylinder in Alfa Romeo's new Spider and GTV with Alfa's own Twin Spark cylinder head, and now revealed here in its mainstream Fiat guise. Other versions of this 174cc 16-valve twin-cam engine are destined for some Puntos and August's Tipo replacement, but this 130bhp unit with its variable inlet valve timing is the first for a production Fiat.

All new it might be, but this engine could only be a Fiat unit. It's the exhaust note, mainly, but the various whines from the ancillaries play bit parts in a familiar soundscape. There's nothing wrong

with these sounds; they encourage involvement, a feeling that you're piloting a machine rather than watching a video.

It revs readily, as you might expect, and smoothly, too only at 7000rpm on the tachometer, positioned directly in front of you, is the power party pooped by a softly intervening rev limiter. But thrust is plentiful from far below that; with the inlet cam set to open its valves early, torque is strong at low engine speeds and stays that way well up the rev range. Fiat claims that 90 percent of the 121lb ft torque peak is available from 2000rpm to 6000rpm, by which time the inlet cam has wound itself back to a point where each inlet valve doesn't start to open until after its piston has begun to descend. Funny things, gas dynamics.

The throttle response is alert rather than sabre-sharp – oh, for a brace of sidedraught Webers! – but your first impression is that the Barchetta has

plenty of bark. That its true bite is more gentle, that the second part of the accelerator pedal's travel contributes a good deal less than the first part, is a slight disappointment. But the pace is sufficient for most tastes. Fiat claims a time of 8.6 seconds from a standstill to 60mph, and a top speed of 124mph. Mazda MX-5 1.8 experts will recognise those figures as very close to those of their own playthings.

A close set of gear ratios makes the most of what's on offer, and the stubby gearlever triggers a snappy, short-throw shift that's free of slop and surprisingly positive. It can't match the Mazda here, but few can. And so to crunch time – or corners, to be more specific, which present themselves right on cue as we head away from the coast.

First off, praise for the structure's stiffness. Shake and shudder are practically absent, which does wonders for your oneness with surroundings. This

is one of the reasons why the steering is so precise. Add quick gearing and consistent, linear responses to your hand movements, and you have a chassis that's alert and easy to place accurately.

Up to a point. And fat tyres, 195/55 R15 on steel wheels that look like alloys, give great grip. So what's missing? Sharp as the steering is, it denies you an on-the-spot report of the state of grip under the front wheels, partly because the power assistance gets in the way. More important, in a car whose very being should attract enthusiasts like a magnet, you can't use the throttle to interact with the Barchetta's cornering stance, tightening the line by lifting off. It's all done through the steering alone. Safe and stable as the Barchetta is, it should share its motions more intimately.

You can't blame the front-wheel drive for this, because the likes of a Peugeot 205GTI or a Renault Clio Williams are as biddable as you

could ever want. The Barchetta calls to mind the current (front-wheel-drive) Lotus Elan, a car of huge grip, foolproof handling but little interaction. Most people will wonder at the Fiat's tenacity and revel in the confidence it inspires, but a keen driver will want to do more than just hold on and steer.

All who travel in the Barchetta will appreciate its ride, however. It's supple over sharp bumps, taut over big humps, largely lean-free in bends. That stiff structure banishes creaks and rattles, too, and no more emerge when you close the top. This is a smooth, easy operation, and results in a snug cabin with encouragingly little wind noise.

Credit for the solidity and quality of the Barchetta's build must go to specialist bodybuilder Maggiore, which makes the Barchetta for Fiat just as it built Delta Integrale for Lancia. With an annual output of no more than 15,000 'little boats', Maggiore can use traditional tech-

niques long banished from mainstream car factories. You'll find no one-piece body sides and laser welding here; instead, seams are brazed and smoothed, and the human hand rules.

The Barchetta is every bit as special as its method of production. It's lovable for its looks, admirable for its originality, delightful for its detailing. It's also fun to drive, if not wholly satisfying, and it scores a direct hit as a fashion accessory.

You will be able to buy one in Britain, provided you don't mind sitting on the left. It could happen as early as May, when it goes on sale everywhere else, but there won't be many takers from the MX-5 set while the wheel remains *sinistra*. Engineering a right-hand-drive Barchetta would add £2000 to the £14,000, or so the little two-seater will cost in Italy, and Fiat reckons that will make it too expensive. Our loss, and it's a big one. We'll just have to wait for the MGF. ♦

April 1995 £2.50 \$5.75

# Performance CAR

THE  
BIG RED  
ISSUE

# MG Leads Roadster Revival!



We go converted  
Compact crazy



First drive of  
Viper hard-top



9 770265 618

## roadster resurrection!

There must be something in the air – Porsche, BMW, Mercedes, MG, Alfa Romeo and Fiat are all launching two-seater sports cars at roughly the same time. We take a look at them all to see if they're worth losing your head over



72

Forget the Maestro, Montego and RV8 — G has launched a proper sports car at last



76

• A sneaky look at some of the cars the MG and Fiat will have to beat



• Broke and desperate? Where to get that roadster fix for peanuts

78



# Open season

Cheeky, chirpy and fun to have around, Brett Fraser drives Fiat's equally lively new roadster, the Barchetta. It's great fun, well screwed together and looks stunning. Trouble is, very few are coming to the UK and they're left-hookers only...

# roadster resurrection!

**Barchetta**  
cabin has clever  
detailing (er...and  
rubber mats on  
the floor)



The CA503 towards Jerez in southern Spain is an evil road. Its surface is little better than a cobbled street, it swoops and bucks uphill, down dale, with cambers heading off every which way. It's a car-crusher of a road and a brutal test for any newcomer.

If the stunning new Fiat Barchetta, the latest in a long line of soft-top Fiats, can survive the CA503, the chances are it'll impress on any road, anywhere.

As it turns out, survival isn't an issue. Seldom does the little yellow roadster beg to be driven at anything less than ten-tenths, despite the hellish pounding it's getting from the fractured, crumbling surface. It absorbs the beating and ploughs on without complaint. At the end of 30 grueling miles, I've had to back off on only a handful of occasions, when pot-holes the size of open-cast mines have threatened to swallow the Barchetta whole, and when the brakes have heated up so much they've earned a moment's rest.

By the end of the run the Barchetta has proved itself to be much more than just a pretty two-seater sun-trap; it's shown that Fiat is well and truly back in the sports car game.

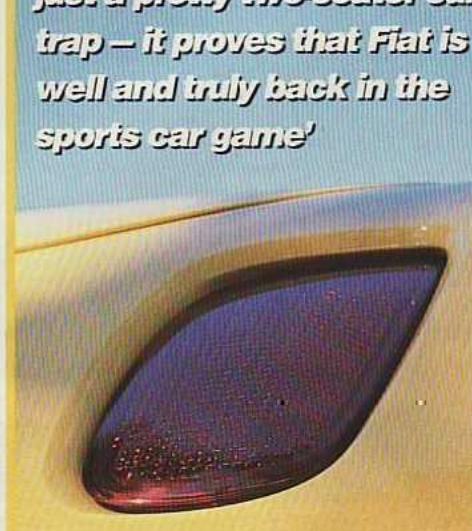
It's taken Fiat less than three years after the final design was

approved to get the Barchetta on the road. Fiat's own styling Centre is responsible for its looks, and the design puts a modern slant on what, under closer scrutiny, is a fairly traditional layout — long bonnet, short tail, cabin in the middle of the car. It's not as wacky different as the Coupe, and won't stir up as much controversy, but it still stands out from the crowd like wearing flip-flops at a funeral. Most folk would agree that the tail looks great, but opinion varies wildly about the nose. Make up your own mind (I love it), but do check out some of the details; the headlamp pods housing the latest small-lens lamps, the retro 'humped' wings, and the fact that the leading edge of the bonnet doesn't reach right down to grille level.

Unlike many of the Japanese manufacturers, who produce striking exteriors but charmless cabins, Fiat has carried the styling theme through into the cockpit. Curvy body-coloured plastic trim panels grace the doors and sweep along the underside of the facia, and all the other interior components are rounded and gentle on the eye.

A broad centre console divides the cockpit, for that authentic sports car feel. The console is also home to the heating and ventilation controls, much of the minor

*'The Barchetta is more than just a pretty two-seater sun-trap — it proves that Fiat is well and truly back in the sports car game'*



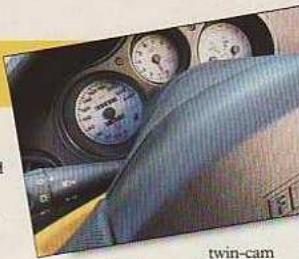
switchgear, and to a purpose-designed stereo system.

And, at last, someone's designed an attractive air-bagged sports steering wheel, complete with leather rim, behind which sit a trio of white-faced dials dominated by the mid-mounted rev-counter; breaking the speed limit is less important than breaking the engine.

As is the fashion these days, the Barchetta's hood stashes neatly beneath a panel in the upper bodywork. It's a tidy solution, but does involve getting out of the car.

Not that you really give a damn once the sun-beams are twinkling off your bone. What's more, a mere key-twist away is the thrill of trying a brand new 1.8-litre twin-cam, 16-valve four cylinder, part of the family of Fiat modular engines — for the technical low-down, see the accompanying panel. For the moment though, let's satisfy ourselves with the knowledge it produces 130bhp at 6300rpm, and uses variable valve timing to help it maintain 90 per cent of its 118lb ft peak torque all the way from 2000-6000rpm.

The engine looks neat, too, uses the latest technology to make it a strong performer (8.9secs to 60mph, 124mph flat out) and a considerate exhaller of exhaust gases, but does it have the brio to be an Italian sports car engine? A couple of blips of the throttle and the answer's a resounding, yes. The



twin-cam is an eager revver, and sounds every bit as crisp, rorty and tantalising as you could hope from a fuel-injected, catalysed engine.

Heading out of Jerez, through the early morning rush hour, the ride is refreshingly comfortable, the bodyshell stiff and well-mannered. And the Barchetta is already giving its occupants a feeling of well-being, especially as it incites giggles of local girls to holler and wave. Bliss!

It doesn't take long for the roads to clear, and as our speed builds, the Barchetta's cabin doesn't fill with the expected buffeting from the wind. Windows up or down, the wind remains a stiff breeze rather than a raging hurricane, and as any roadster fan will tell you, that's a godsend.

The engine's getting a proper work-out now, and is a good'un. It comes on song from 2500rpm and then gallops musically all the way to the 7000rpm red-line. It's never harsh, or skull-splittingly loud, so you can hold it as long as you like, at any engine speed. Only the gearchange disappoints — it isn't as slick as the motor.

A couple of long, sweeping



motorway bends reinforces the feeling that the steering would benefit from greater feel, but as we peel off into the hills, this proves to be more a niggle than a major failing. Though the Barchetta runs on comparatively narrow and high profile 195/55 tyres, it clings to the road like a ferret to your finger.

Eventually the nose nudges wide, but not before the tail-end gives a little wiggle to say it might be next. If you carelessly chuck the car into a corner, then the tail will come out to claim a stake in the action, though a dab of opposite lock tucks it back into line again.

Cute arse

Unfortunately, there are a couple of down-sides to our Barchetta experience. Firstly, the CA503 was nowhere near long enough for us to tire either of it or the car. Secondly, Fiat says it won't build any right-hand drive Barchettas. Still, a left-hooker Barchetta is better than no Barchetta at all, which was the original plan for Britain.

Especially if it's anything near the £12,000 or so it'll cost in the rest of Europe.

Yep, left-hand drive might be a bit of an inconvenience for UK roads, but it doesn't stop me wanting a Barchetta. Badly. O

## Modular engine — what does it mean?



The term modular refers to a design of engine which can be built as a four-, five-, six- or more cylinder unit. In the case of the Fiat Group modular concept, all engines, regardless of capacity or number of cylinders, have a distance of 3.5in between the centre of the cylinder bores — this makes manufacturing more cost-effective. The Barchetta's 1.8-litre engine (which has an aluminium alloy cylinder head and a cast-iron block) is the first four-



**PARAÎT LE 1er ET LE 15 DU MOIS**

REVUE DU SPORT AUTOMOBILE

# Echappement

18F

ESSAIS HORS-SÉRIE  
VW POLO ABT

TOUR DE CORSE



Thiry la guigne  
Auriol la gagne



CLIO BADGIRL

SUPER ESSAI

# FIAT BARCHETTA



Les chronos  
Les accessoires  
Mini-match: face à la Mazda MX-5 1.8

M 1590 - 321 - 18,00 F

BIMENSUEL - N° 321 - 15 MAI - FRANCE 18 FF - SUISSE 5,50 FS - BELGIQUE 130 FB - LUX. 125 FL - ESPAGNE 500 PTAS - CANADA 6\$25 - ANT. 27 F





**SUPER  
ESSAI**



Fiat barchetta

# L'air du temps

A l'époque où certains constructeurs ne jurent que par le diesel, Fiat nous apporte un salutaire bol d'air — pur ! — avec sa très belle barchetta. Puisant une grande partie de ses galbes dans de nombreuses créations du passé, ce spider illustre parfaitement l'actuelle renaissance de l'automobile italienne.

JORGE CLAVELL ET YVES BEY-ROZET — PHOTOS CHRISTIAN CHIQUELLO

ssu de la rencontre de deux savoir-faire spécifiques — celui des créatifs stylistes de Fiat et de l'expérimenté carrossier Maggiore — le spider barchetta reflète avant tout la volonté de Fiat, constructeur pourtant qualifié de généraliste, d'élargir sa gamme en proposant des produits de plus en plus ciblés. Il est vrai qu'en 1994, le créneau des spiders n'a pas dépassé les 7 500 unités, mais ce résultat n'est que la conséquence d'une offre restreinte (Lotus Elan, Mazda MX-5 et quelques productions artisanales). Sans conteste, l'arrivée de la barchetta et de son cousin le Spider Alfa — ainsi bientôt que des futurs MG-F, Mercedes-Benz SLK, Porsche Boxster, et Spider Renault Sport —, vont inexorablement donner un nouvel essor à ce marché.

Dessinée donc par Fiat, mais fabriquée par Maggiore, la barchetta est réalisée à partir d'une architecture de Punto : transmissions, suspensions, et même la partie avant de sa plate-forme ont été prélevées sur la petite berline. Toutefois, cet emprunt n'est que partiel, car la présence d'un empattement nettement plus court (-16,5 cm) indique clairement la spécificité de sa base, car le plancher, et même les ancrages de suspensions, sont ici nouveaux. En outre, les voies, et surtout les portes-à-faux, sont plus généreux. Des nouvelles cotés qui donnent un engin large, plat, et bien posé. En contrepartie, ce choix architectural exclut malheureusement la présence de roues arrière motrices.

Tout en faisant largement appel à quelques références historiques (Ferrari 166S de 1948), la ligne extérieure reste subtile et dépouillée.

Une fluidité qui caractérisait déjà la Scia, le premier prototype barchetta exhibé à Turin en

1994. Salon pendant lequel la plupart des carrossiers italiens (Pininfarina, Bertone, Zagato, Italdesing, etc.) exposaient des différentes interprétations stylistiques sur base de Punto.

## Présentation

D'une grande élégance, la carrosserie définitive est avant tout un corps compact dont les surfaces se déplient en douceur. Dépourvue d'arêtes, sa silhouette est soulignée d'une nervure ondulant tout au long des flancs, qui accroît l'impression de force et de compacité. Intensité renforcée d'ailleurs par une partie arrière arrondie grâce à des hanches baraquées, et à un avant fuselé. Un univers moderne et sensuel, mais également riche en détails qui évoquent les voitures de jadis, comme par exemple les poignées de portes encastrees ou les phares carénés.

Stricte deux places (si vous avez deux copines, il va falloir choisir), l'intérieur est à l'image de l'extérieur : tout en rondeurs. Dans cet espace restreint rien n'est saillant, les lignes, les surfaces, les volumes, tout est ondulé, sinueux, concave ou convexe. Comme celle de son grand frère (le Coupé), la planche de bord est ici relevée par des tôles apparentes peintes dans la teinte de la carrosserie. Assis très bas, le pilote dispose d'une instrumentation simple, mais très lisible avec des chiffres noirs sur fond blanc. Compteur placé au centre, volant à trois branches (avec airbag de série), console centrale légèrement orientée vers le

conducteur, et levier de vitesses court, sont autant de détails qui soulignent les aspirations de cette Fiat.

Côté finition (et en dépit des deux vis visibles au beau milieu du tableau de bord !), la barchetta s'en sort avec une assez bonne note. Il est vrai qu'au-delà de 150 km/h, l'étanchéité sonore et thermique de la capote (et des vitres latérales) laisse beaucoup à désirer. Rien à voir avec la qualité de fabrication des cabriolets BMW et des roadsters Porsche ou Mercedes. Mais n'oubliez pas que même la première de ces super-productions coûte deux fois plus cher que la Fiat.



Avec la barchetta, Fiat renoue avec la tradition sportive qui s'était interrompue avec la disparition de la X 1/9.



**PUISSEANCE : 130 ch**  
**VITESSE MAXI : 202 km/h**  
**1 000 m DEPART ARRETE : 30"**  
**PRIX : moins de 130 000 F**

Replions donc la capote dans la cuve qui lui est destinée derrière les sièges et à nous le soleil qui tanne la peau, le vent qui décoiffe, et les moustiques qui collent aux dents. Quant à ceux qui ont peur des intempéries, ils n'ont qu'à rouler en coupé !

## Moteur

Portant un nom, et surtout une ligne si évocateurs des voitures à tendance sportive, la barchetta devait également pouvoir se distinguer sur le plan des performances. Après tout, un spider, ce n'est pas que pour la frime ! Pour cela, on a fait appel chez Fiat à une très moderne mécanique. Construit dans la nouvelle usine de Patroia Serra (à Avellino), le moteur est le premier quatre cylindres d'une famille qui a eu comme précurseur le cinq cylindres de la Lancia Kappa. Suite à leur architecture commune (l'entraxe entre les chemises est toujours de 90 mm) tous ces moteurs, dont la cylindrée peut également varier de 1,4 à 2,5 litres, sont produits et assemblés sur les mêmes lignes de travail.

Très carré (82 mm d'alésage x 82,7 mm de course des pistons), ce "gros" 1,7 litre, à bloc

## SUPER ESSAI



**MAGGIORA SRL.**

### Un talent méconnu



Pour réaliser la barchetta, Fiat a fait appel aux services de Maggiora. Beaucoup moins connue que Pininfarina ou Bertone (mais pas moins réputée), cette société turinoise a pourtant participé à la création de quelques très belles réalisations. Fondée en 1925 par le Cavaliere Arturo Maggiora, cette entreprise se spécialisera dès les années 50 dans la production d'éléments de carrosserie pour des constructeurs comme Fiat, ainsi que des coques complètes pour des voitures hors-série, comme par exemple l'Alfa Romeo 2000 Touring, les Lancia Aurelia B20 et Flaminia Touring, le Coupé Fiat 2300S Ghia, les De Tommaso Mangusta et Pantera, et la Maserati Mistral. Plus tard, elle se fit connaître en réalisant le prototype Gobi pour Paolo Martin (1984) et le tout-terrain AC-4WD dessiné par Eurodesign (1988). En 1992 le groupe Fiat demanda à Maggiora de prendre en charge, dans l'usine Lancia de Chivasso, la production des Delta HF intégrale. Enfin, au Salon de Turin 1994, ce carrossier dévoila la barquette Scia qui préfigurait l'actuelle barchetta. Comme pour la défunte Delta HF intégrale, ce spider est aujourd'hui construit par Maggiora à Chivasso au rythme 80 unités par jour.



ESPRIT SPORTIF  
LIGNE SENSUELLE  
MÉCANIQUE INTÉRESSANTE  
PRIX ALLECHANT

Fiat  
barchetta

ROUES AVANT MOTRICES  
FLEXIBILITÉ AVANT  
MOTRICITÉ PARFAITE

Le profil sinuex du spider est parfaitement mis en évidence par la longue nervure qui parcourt très gracieusement ses flancs.

Très sensuel, le style du spider Fiat est l'interprétation moderne des sportives d'autrefois.



PERFORMANCES	
Puissance au litre (ch)	74
Couple au litre (mkg)	9,6
Poids/puissance (kg/ch)	8,2*
VITESSE MAXI	
(km/h)	202
Régime (tr/min)	6 250
ACCELERATIONS	
400 m départ arrêté	16"2
1 000 m	30"0
REPRISES	
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m	16"3
1 000 m	31"2
De 80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup>	13"2
De 80 à 150 km/h en 5 <sup>e</sup>	25"8
CONSOMMATION	
Notre moyenne (l/100 km)	12
Capacité du réservoir (l)	50
Autonomie (km)	390
TECHNIQUE	
MOTEUR	
Puissance (ch à tr/min)	130 à 6 300
Couple maxi (mkg à tr/min)	16,7 à 4 300
Régime maxi (rupture)	7 000 (7 000)
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 747
Alésage x course (mm)	82 x 82,7
Type (cylindres)	4 en ligne
Disposition	AV, transversal
Bloc	fonte
Graisseuse	échange eau/huile
Soupapes par cylindre	4
Arbre à cames	double (calage variable)
Alimentation/allumage	gestion intégrale
	MPi Hitachi
TRANSMISSION	
Type	traction
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Vit. 1 000 tr/min - maxi en 1 <sup>e</sup>	7,8 - 55
2 <sup>e</sup>	13,7 - 96
3 <sup>e</sup>	20,1 - 141
4 <sup>e</sup>	26,5 - 185
5 <sup>e</sup>	32,3 - 202
PNEUS	
Type	Pirelli P4000
Avant/arrière	185/55 R 15 V
Jantes avant/arrière	6 ½ J 15 fonte
Pneu secours	135/80 B 14 P
CHASSIS	
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre antiroulis
Arrière	bras tirés, ressorts hélicoïdaux à crémallière, assistée
Direction	2 ½
Tours de volant	Freins avant (Ø en mm)
Freins avant (Ø en mm)	257
Arrière	disques ventilés (257) disques (240)
POIDS ET DIMENSIONS	
Poids total (kg)	1 060*
Répartition AV/AR (%)	700/360 (95/34)*
Cx	0,39 (capoté)
Long. - Larg. - Haut. (mm)	3 915 - 1 640 - 1 285
Empattement (mm)	2 275
Voies avant-arrière (mm)	1 412 - 1 407
BUDGET	
PRIX	
(F)	moins de 130 000
Puissance fiscale (CV)	9
OPTIONS	
ABS	option
Airbag conducteur	série
Antenne électrique	option
Climatisation	option
Condamnation centralisée	option
Hard-top	option
Jantes alliage	option
Phares antibrouillard	option
Retros électriques	option
Sellerie cuir	option
Vitres électriques	série

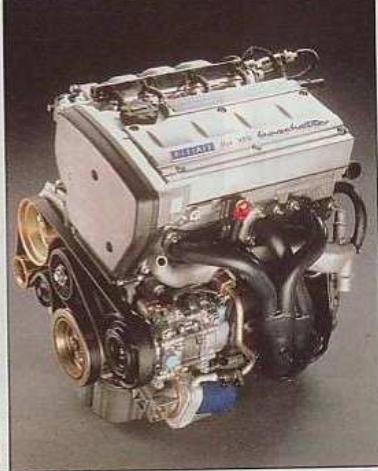
\* Données constructeur

tiel et phasée, et par un allumage statique à quatre bobines (une par bougie). Fouette avec insistance, ce moteur se montre capable d'accélérer sans interruption jusqu'à l'approche de la zone rouge du compte-tours (7 000 tr/mn). Toutefois, sa poussée manque un peu d'effervescence. Son bourdonnement est clair, ses montés en régime se font d'une façon très linéaire, mais il manque un peu d'entrain. Cela étant, nous verrons plus loin que cette mécanique doit être considérée comme réussie, car elle assure des performances honorables.

## SUPER ESSAI



Disposant d'une direction très directe, le train avant engage au moindre geste.



## Performances

Comme la plupart des voitures "à ciel ouvert", la barchetta ne dispose pas d'une très bonne aérodynamique :  $C_x$  de 0,39 (capote fermée). Dans ces conditions, ses 202 km/h en

### MINI match

#### Mazda MX-5 1.8 - Fiat barchetta



La barchetta face à la MX-5, c'est la réponse du berger à la bergère. Il faut dire qu'avec sa Miata, Mazda n'y était pas allé avec le dos de la cuve. Réinventer l'Elan trente ans après et mieux que Lotus soi-même, c'était fort. La cinglante leçon porte ses fruits; tardivement mais sûrement. Et ce, aussi bien au pays des roadsters, avec la MG-F qui pointe le museau, qu'au paradis des spiders, avec cette irrésistible Fiat!

Fiat fait donc la pole parmi les poursuivants de Mazda. L'Italien ne pouvait que frapper un grand coup car, malgré ses cinq étés, la Nippone reste drôlement frimoune. Elle est devenue une référence, et pour cause puisque unique en son genre — même si ce n'est pas elle qui l'a inventé. Premier

argument : une automobile s'achète avec les yeux. Pas de lézard, le Centro Stile y a mis ce qu'il fallait. Deuxième argument et non des moindres : une automobile s'achète avec le porte-monnaie. Et là encore, les Turinois ont cogné. Une barquette pour le prix d'un cabriolet GTI, cela semble — semblait — définitif. D'autant que, depuis sa naissance, la Miata, qui ajoutait elle-même l'atout prix à sa palette de séduction, s'était laissé aller. Résultat : à puissance égale, la Mazda s'affiche 42 000 F plus cher que la Fiat !

Outre les deux premiers arguments, la barchetta en possède encore une liste. Tout d'abord, son moteur : une réussite. Atteignant la même puissance que le Mazda, le Fiat délivre un tout autre couple. Cela se traduit déjà de façon subjective. Mais, sur ce plan, la Miata a du répondant. Son double arbre ronfle agréablement et fonctionne

#### D'UN COUP D'OEIL

	Barchetta	MX5 1.8
Puissance (ch à tr/min)	130 à 6 300	130 à 6 500
Puissance au litre (ch)	74	71
Couple maxi (mkg à tr/min)	16,7 à 4 300	15,5 à 5 000
Couple au litre (mkg)	9,6	8,4
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 747	1 840
Type (cylindres)	4 en ligne	4 en ligne
Disposition	transversal	longitudinal
Soupapes par cylindre	4	4
Arbre(s) à cames	double	double
Transmission	traction	propulsion
Pneus avant/arrière	195/55 R 15 V	195/60 R 14 H
Poids (kg)	1 060	1 050
Poids/puissance (kg/ch)	8,2*	8,1
Cx (capoté)	0,39	0,39
Longueur - largeur (mm)	3 916 - 1 640	3 950 - 1 675
Hauteur (mm)	1 265	1 230
Empattement (mm)	2 275	2 265
Voies avant - arrière (mm)	1 412 - 1 407	1 410 - 1 430
Vitesse max (km/h)	202	195
400 m départ arrêté	16'2	16'8
1 000 m	30'0	31'0
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m	16'3	16'
1 000 m	31'2	31'9
De 80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup>	13'2	14'3
De 80 à 150 km/h en 5 <sup>e</sup>	25'8	32'0
Prix (F)	> de 130 000	172 000
Puissance fiscale (CV)	9	10
ABS	option	-
Airbag conducteur	série	-
Climatiseur	option	10 000
Condamnation centralisée	option	-
Hard-top	option	10 000
Jantes alliage	option	série
Radio K7	série	1 490
Selleur cuir	option	4 300
Vitres électriques	série	série

\* Données constructeur

de façon souple et roborative à la fois. Vous vous sentez déprimé ? Faites donc un tour de quartier avec l'un de ces deux jouets, et tout va se colorer.

Le Fiat apparaît néanmoins plus vigoureux sur toute la plage de régime. Effectivement, cela se confirme de façon objective cette fois, dès que l'on sort le chronomètre. A puissance et poids identiques, ainsi qu'à aérodynamique comparable, la barchetta se montre sensiblement plus performante que la Miata, en accélérations et surtout en reprises. Cela dit, si la facilité d'enrouler sur un même rapport reste hautement appréciable en toute circonstance, jouer du minuscule levier de vitesses de la Mazda est un plaisir rare.

Ce dont les techniciens passionnés de Fiat n'ont pas oublié de doter leur barchetta, est un comportement routier quasi irréprochable. Avec une direction extrêmement incisive, ils ont voulu procurer des sensations motocyclistes. Mais, malgré leur compétence et leur enthousiasme, ils n'arriveront jamais à faire de cette petite traction, une propulsion. Et c'est là que, malgré sa (relative) ancienneté, la Mazda reste le *must*.

Si l'Italienne est plaisante à conduire, la Japonaise s'avère, elle, géniale à piloter. Sûre et efficace, elle bénéficie d'un équilibre joyeusement épata.

Au bilan, la Miata fait payer très cher le privilège, formidable, de disposer de roues arrière motrices. Mais, en attendant les Spider Renault Sport, "Z2" BMW, SLK Mercedes et autres Boxster Porsche, et en l'absence de la Lotus Elan qui reste une traction, elle est la seule dans le genre. Quoique... la MG est annoncée pour l'automne (?). Et là, ce serait fromage et dessert : propulsion à moteur central et bon marché si l'on en croit les premières estimations de Rover France. En effet, le roadster F attaquerait à quelque 130 000 F pour 120 ch, et environ 150 000 F pour 145 ch. De quoi mettre tout le monde d'accord ! Pour l'heure, Mazda réplique à la réaction (ou réagit à la réplique) de Fiat, en proposant (Cf. page suivante) une MX-5 sérieusement allégée en prix, mais aussi, hélas, en puissance... ■

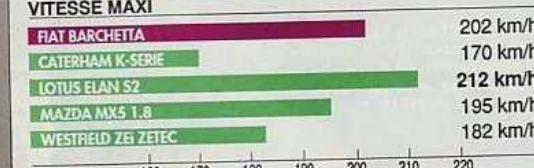
Y.B.-R.

## COMPARATIF EXPRESS

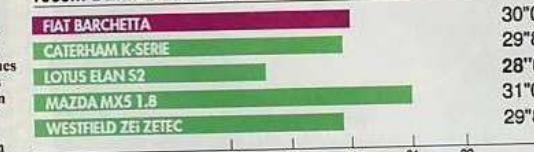
### PUISSEUR MAXI



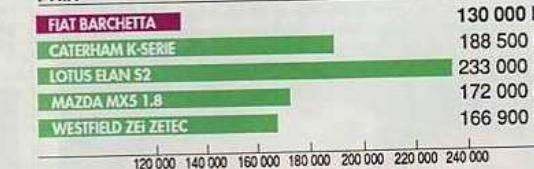
### VITESSE MAXI



### 1000m DEPART ARRÊTÉ



### PRIX



vitesse de pointe doivent être considérés comme honnêtes, mais sans plus. En revanche, les résultats obtenus lors des accélérations et des reprises sont autrement plus encourageants. En effet, 30 secondes pour franchir le cap des 1 000 m départ arrêté, c'est une performance qui mérite d'être soulignée. Nous n'oublierons pas qu'une BMW 318Ti (140 ch) demande 30"7 pour effectuer le même parcours, une ZX 16V (150 ch) 30"4, une Tipo 2.0 16V (142 ch) 30"2, et une 306 S16 (150 ch) 30"1. De toute évidence, le spider Fiat est aidé par un rapport poids/puissance bien plus avantageux que celui de ces réputées GTI, mais aussi par un étagement de boîte irréprochable. Un bon agencement des rapports, mais qui impose une fiscalité assez élevée : 9 CV. Quant à la consommation, elle reste raisonnable, puisque même à un rythme soutenu, elle ne dépasse pas les 12 litres tous les 100 km.



## Comportement

Comme nous l'avons déjà cité plus haut, la barchetta reprend intégralement les suspensions de la Punto. McPherson à l'avant, avec des ressorts excentrés, triangles inférieurs, et barre antiroulis, ainsi que le très connu essieu

## TOUT UNE TRADITION



850 SPIDER (1965-1968)

Présenté en 1965, le Spider 850 fut dessiné et construit par Bertone. Il disposait d'un 4 cylindres de 843 cm<sup>3</sup> qui développait 47 ch lui permettant d'atteindre les 135 km/h. En 1968 son style a été corrigé, et il fut équipé du moteur de la 850 Special (903 cm<sup>3</sup>, 52 ch, 150 km/h) et rebaptisé 850 Sport Spider.



124 SPIDER (1966-1985)

Crée par Pininfarina, le Spider 124 eut un fort succès des deux côtés de l'Atlantique. Les dernières séries utilisaient un moteur 4 cylindres, 1995 cm<sup>3</sup>, de 105 ch (puissance qui passait à 138 ch dans les versions suralimentées). Sa déclinaison Abarth (128 ch et plus de 190 km/h) remporta des titres nationaux et européens en rallye.



DINO SPIDER (1967-1972)

Carrossée par Pininfarina, et motorisée par Ferrari, la première Dino Fiat bénéficiait d'un V6, 2 litres (160 ch, 210 km/h). En 1969, quelques retouches de la carrosserie sont accompagnées d'une mécanique renforcée : 2 418 cm<sup>3</sup>, 180 ch et 210 km/h. Au total 1 558 exemplaires furent construits.



X 1/9 (1972-1988)

A partir de 1972 apparut la X 1/9 à moteur central arrière. Etudiée et construite par Bertone, elle emprunta la mécanique de la 128 Sport (4 cylindres, 1 290 cm<sup>3</sup>, 75 ch). En 1978 elle adopta le 1,5 litres de la Ritmo (85 ch, 180 km/h). En fin de série quelques modèles furent commercialisés avec pot catalytique (76 ch).

## SUPER ESSAI

Rigoureusement guidé, l'essieu arrière colle à la route. Toutefois, garde aux provocateurs.



## ACCESSOIRES



BARCHETTA HORMANN



Spécialiste des créations italiennes le tuner allemand Hörmann (Hohenwander, Allemagne. Téléphone : 19.49.8374.56.15) vous permet de personnaliser votre spider Fiat. En attendant sa "prépa" moteur, qui est déjà en rodage, il propose des ressorts de suspension courts qui permettent d'abaisser la caisse de 35 mm, ainsi que des jantes de 8 pouces (diamètre 17) avec des pneus de 215/40 ZR 17 !

## Echappement

## NOTES

(sur 10)

### Présentation

Style 10

Ambiance 10

Position de conduite 8

Instrumentation 7

Finition 5

### Moteur

Technique 9

Rendement 7

Agrément 8

Souplesse 6

### Performances

Vitesse maxi 6

Accélérations 8

Reprises 9

### Comportement

Efficacité 8

Motricité 6

Amortissement 6

Freinage 7

### Budget

Prix 10

Equipements 7

Fiat Barchetta

La double sortie d'échappement est là pour assurer la sonorité, mais également pour affirmer le caractère sportif de la barchetta.

# GENTE MOTORI

AUTOMOBILI: novità, anteprima, giudizi, mercato, viaggi, prove e confronti

## SPECIALE

Mercedes  
trasformabile  
cabrio,  
coupe, SW  
pick-up



## A CONFRONTO

Fiat Barchetta e Mazda  
MX-5 una sfida aperta



## SERVIZIO ESCLUSIVO

Alfa GTV senza segreti



# Eccitanti provocazioni

di Lino Rocca Foto di Fabio Grandi

**Poca elettronica, molta originalità. Sono questi i soli punti in comune nella valutazione dei modelli Fiat e Mazda. Nel primo test l'aggressiva spider torinese, a trazione anteriore, ha mostrato nella tenuta di strada la sua caratteristica più esaltante**

In palio c'è la vendita annuale di 200 mila vetture in Europa. L'attenzione che molte case costruttrici stanno manifestando per le spider si può individuare in quella cifra. All'attuale potenzialità del mercato per le vetture scoperte a due posti secchi, e al suo proba-



**FIAT barchetta 1.8**  
**POTENZA: 130 CV**  
**VELOCITÀ: 200 KM/H**

**MAZDA MX-5 1.8**  
**POTENZA: 131 CV**  
**VELOCITÀ: 191 KM/H**

bile sviluppo, bisogna però aggiungere un altro elemento per capire tanto interesse: l'immagine. Inserire nel listino modelli sportivi, originali, capaci di catturare la curiosità, soprattutto quella dei giovani, viene considerato già un valido investimento, un fiore all'occhiello indi-

spensabile mentre si vanno consolidando segni di ripresa su molti importanti mercati. La Mazda Miata, presentata al Salone di Chicago nel 1989 poi ribattezzata MX-5 per l'Europa e sin qui incontrastata dominatrice nel settore delle piccole spider, ha già trovato nella

Honda CRX 1.6 e nella nuovissima Fiat barchetta valide antagoniste, ma presto potremo valutare anche le caratteristiche della MGF (vedi servizio a pagina 86) messa in campo dalla Rover. E attenzione anche alla Renault che a Ginevra ha presentato un accattivante pro-

totipo destinato a diventare una modello di serie. Si profila quindi una sfida molto interessante in un settore trascurato da troppo tempo.

A confronto stili e scelte tecniche. Limitiamoci all'analisi della nuova "barchetta" e della MX-5. Simili i prezi (oltre 30 milioni), la

scelta motoristica (1.8 con distribuzione 16 valvole), ma diversa la trazione: anteriore per l'italiana, posteriore per la giapponese. Anche le linee esterne e gli allestimenti sono profondamente differenti. La spider della Fiat punta sul profilo raccolto con elementi che richiamano la grande



## SFIDA SPIDER

BARCHETTA e MX-5



### TRADIZIONE E ORIGINALITÀ

Con la capote alzata la Mazda MX-5 (in alto) presenta una linea più tradizionale, rispetto alla Fiat barchetta, molto originale nella parte posteriore. La torinese (a sinistra) mostra un frontale più aggressivo.



tradizione italiana nelle spider. La giapponese oppone uno stile che si riallaccia alla Lotus Elan del 1962, quindi con soluzioni come i fari a scomparsa, giudicate superate. Entrambe rinunciano all'aiuto dell'elettronica per la guida. Una decisione che ci porta a definire, considerati i tempi, come eccitanti provocazioni.

### DUE SPIDER AI RAGGI X QUESTI I NOSTRI GIUDIZI

**LINEA** Indubbiamente la situazione evidenziata dalla "barchetta", nel suo insieme e da molti particolari, è una soluzione ben riuscita, un gradevole compromesso fra l'audace e il retrò individuabile nei fari carenati, le maniglie apriporta a bacchetta e i cerchi in lamiera. La sportività è evidenziata dal frontale con lo spoiler sagomato e la presa d'aria d'inedita forma e molto ampia.

Anche la parte posteriore ha andamento curvilineo con le doppie luci rettangolari a conferire un ulteriore tocco di originalità. La capote si ripiega manualmente, senza problemi, e viene nascosta in un vano. La linea della MX-5 non manca di personalità. Tondeggiante, slanciata ha nella zona posteriore e nella sottile forma dei gruppi ottici le sue più valide espressioni stilistiche. Anch'essa ha la capote che si ripiega manualmente. L'operazione, molto facile, si effettua in pochi secondi, come per la "barchetta".

**ABITABILITÀ** Due posti e spazio limitato per entrambe. Inusuale la posizione di guida, molto arretrata sulla "barchetta" e molto in basso sulla MX-5. La prima soluzione agevola le persone di notevole stazza che si trovano a loro agio sui comodi sedili peraltro ben avvolgenti; la seconda privilegia chi ama guidare, sempre, con gambe e braccia distese.



Su entrambe il cambio è in posizione avanzata per limitare fastidiosi, e qualche volta pericolosi, contatti di gomito con l'ospite. Obiettivo lodevole, risultati modesti.

**VANO BAGAGLI** I 165 litri che gli stilisti torinesi sono riusciti a "strappare" non sono disprezzabili se paragonati ai 135 della rivale giapponese che paga, in funzionalità, anche l'alloggiamento del ruotino di scorta.

**PLANCIA** Suggestiva quella della "barchetta", volutamente spartana quella della MX-5. L'italiana amplia l'abbigliamento plastica-metalllo già apprezzato sulla Coupé con la lamiera della carrozzeria che ora si insinua sino a metà delle porte ribadendo la forma ovoidale dominante nel design della vettura. Ottimo anche il risultato cromatico. La strumentazione è circolare su fondo bianco e numerazione in rosso e verde e le spie sono anch'esse

### MAZDA MX-5 1.8 16V

LIRE 37.544.500  
chiavi in mano  
GLI OPTIONAL

Abs con assetto sportivo	L. 2.678.000
Airbag lato guida	L. 1.547.000
Airbag lato guida e passeggero	L. 2.023.000
Hard top con lunotto termico	L. 2.737.000
Vernice metallizzata	L. 476.000

se, lodevolmente, raggruppata in uno strumento circolare. Nella parte alta del tunnello spicca la sofisticata autoradio per design e funzioni, forniti di serie. A questa modernità la Mazda contrappone la sua spartanità apprezzata dagli "spideristi" duri e puri.

**MOTORE** Di fronte il 4 cilindri, bialbero, 16 valvole dell'

### FIAT barchetta

LIRE 35.000.000  
chiavi in mano  
(indicativo)  
GLI OPTIONAL

Abs; airbag passeggero; fendinebbia; cerchi in lega leggera; hard top; climatizzatore; chiusura centralizzata e retrovisori elettrici; volante e pomello leva cambio in pelle; selleria in pelle (comprensiva di volante e pomello leva cambio); antenna elettrica; allarme (protezione volumetrica)
--

lo della Mazda (1840 cc, 131 CV). Il primo mette a disposizione quasi il massimo della coppia (16,7 kg/m) già a 2000 giri, l'altro offre il meglio a regimi molto più alti pur essendo abbastanza progressivo. Il nuovo propulsore della "barchetta" (costruito nell'impianto di Pratola Serra, giudicato fra i più avanzati al mondo), racchiude un importante novità nella produzione Fiat: il



## QUINDICI ACCESSORI PER "FARSI" LA BARCHETTA

Divertenti da guidare, interessanti da personalizzare. La "barchetta" e la MX-5 sono vetture che prestano a questi tipi d'interventi. La Mazda (veglia Gente Motori di febbraio) offre una vasta gamma di accessori fra i quali spicca il kit per modificare le sospensioni. Per la "barchetta", la Fiat mette a disposizione ben quindici prodotti che meritano una valutazione particolare. Infatti, se sulla vettura di serie tanti elementi ci riportano a un elegante stile retrò, la linea accessori è invece caratterizzata da un design moderno, in alcuni casi persino aspettato. Ci riferiamo soprattutto alla pedaliera sportiva (firmata Momo) che per forma, dimensioni e materiale è identica a quella usata sulle auto preparate per le competizioni. Gradevoli le fodere in tessuto, con il marchio Fiat "barchetta" stampigliato al centro, il rivestimento in pelle per volante e leva del cambio, i cerchi in lega e il terminale cromato del tubo di scarico; elegante il kit in radica da applicare sul tunnel centrale. Realizzando alla praticità e all'utilità sono l'hard top, i pannelli frangivento (quello con portatasca posteriore, il set di borse sagomato in relazione alle baule, le tre varianti del sovrappetto e il portabagagli adattabile a portasci).

I prezzi degli accessori saranno comunicati con quelli della vettura e degli optional.

# SFIDA SPIDER

BARCHETTA e MX-5

variatore di fase per l'asse a camme delle valvole di aspirazione, che regolando il tempo di apertura e chiusura delle valvole in relazione al numero dei giri, agevola l'erogazione della coppia ai bassi regimi e ottimizza le prestazioni a quelli alti riducendo così anche l'emissione inquinanti.

**CAMBIO** Siamo vicini alla perfezione. Con la posizione ravvicinata al volante e piuttosto alta, la "barchetta" e la MX-5 consentono innesti secchi e veloci, caratteristiche irrinunciabili da chi sceglie una spider. Sulle due vetture abbiamo riscontrato una buona spazialità dei rapporti.

**STERZO** Entrambi sono servoassistiti ma hanno comportamenti opposti: progressiva la risposta sull'italiana, rapida sulla giapponese che sui percorsi misto-stretti, affrontati a buona andatura, costringono a brusche correzioni compromettendo la fluidità della guida. Il volante della "barchetta" è lo stesso della Coupé con l'originale soluzione anti-scivolamento sulle razze.

**FRENI** La rinuncia all'Abs come dotazione di serie è il solo aspetto criticabile dei due impianti, che presentano quattro freni a disco con gli anteriori autoventilanti. Più modulabili la frenata, nelle situazioni d'emergenza, sulla "barchetta" rispetto alla MX-5.

**TENUTA DI STRADA** La decisione della Fiat di optare per la trazione anteriore su una vettura spiccatamente sportiva ci aveva lasciati perplessi. In pratica i tecnici torinesi mentre da un lato riscoprivano il fascino retrò, dall'altro ripudavano la tradizione che vedeva le spider "sposate" alla trazione posteriore. Pensavamo di ritrovare sulla "barchetta" il comportamento nervoso, soprattutto in accelerazione, della Coupé collegabile all'azione del Viscodrive. Il test ha cancellato il dubbio. Il passo corto (2,275 m), l'elevata rigidità



## SPARTANITÀ DICHIARATA

Risulta evidente la spartanità voluta dalla Mazda per l'interno della MX-5. Il ruotino di scorta, a lato, pregiudica ulteriormente la capacità del vano bagagli. Il vano motore, sotto, non agevola la rapidità degli interventi.



## TECNICA MX-5

**MOTORE** 4 tempi, benzina  
**NUMERO CILINDRI** 4 in linea

**ALESAGGIO E CORSA**  
83x 85 mm

**CILINDRATA** 1840 cc

**RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 9,1:1

**POTENZA**

131 CV a 6500 giri/min.

**COPPIA MASSIMA** circa 15,5 kgm a 5000 giri/min.

**DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro

**ALIMENTAZIONE** a iniezione elettronica multi-point

**CAMBIO** a cinque rapporti

**TRAZIONE** posteriore

**SOSPENSIONI ANTERIORI** a ruote indipendenti a bracci trasversali e barra stabilizzatrice

**SOSPENSIONI POSTERIORI** a ruote indipendenti a bracci trasversali, molle elicoidali e barra stabilizzatrice

**FRENI** a disco, anteriori autoventilanti

**STERZO** a cremagliera con servocomando

**PNEUMATICI**

185/60 R 14

**LUNGHEZZA** 3,92 metri

**LARGHEZZA** 1,67 metri

**PESO** 1030 kg



## TECNICA barchetta

**MOTORE** 4 tempi, benzina  
**NUMERO CILINDRI** 4 in linea

**ALESAGGIO E CORSA**  
82 x 82,7 mm

**CILINDRATA** 1747 cc

**RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 10,3:1

**POTENZA**

130 CV a 6300 giri/min.

**COPPIA MASSIMA** circa 16,7 kgm a 4300 giri/min.

**DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro

**ALIMENTAZIONE** a iniezione elettronica multi-point

**CAMBIO** a cinque rapporti

**TRAZIONE** anteriore

**SOSPENSIONI ANTERIORI** a ruote indipendenti tipo McPherson con barra stabilizzatrice

**SOSPENSIONI POSTERIORI** a ruote indipendenti con bracci longitudinali e barra stabilizzatrice

**FRENI** a disco, anteriori autoventilanti

**STERZO** a cremagliera con servocomando

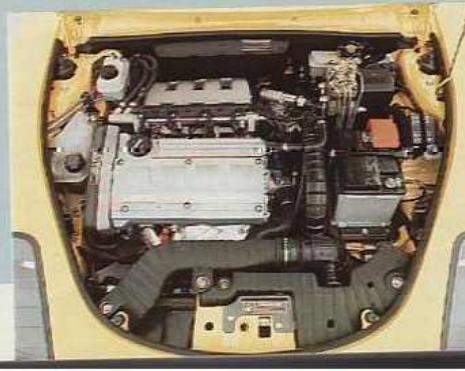
**PNEUMATICI**

195/55 R 15

**LUNGHEZZA** 3,92 metri

**LARGHEZZA** 1,64 metri

**PESO** 1060 kg



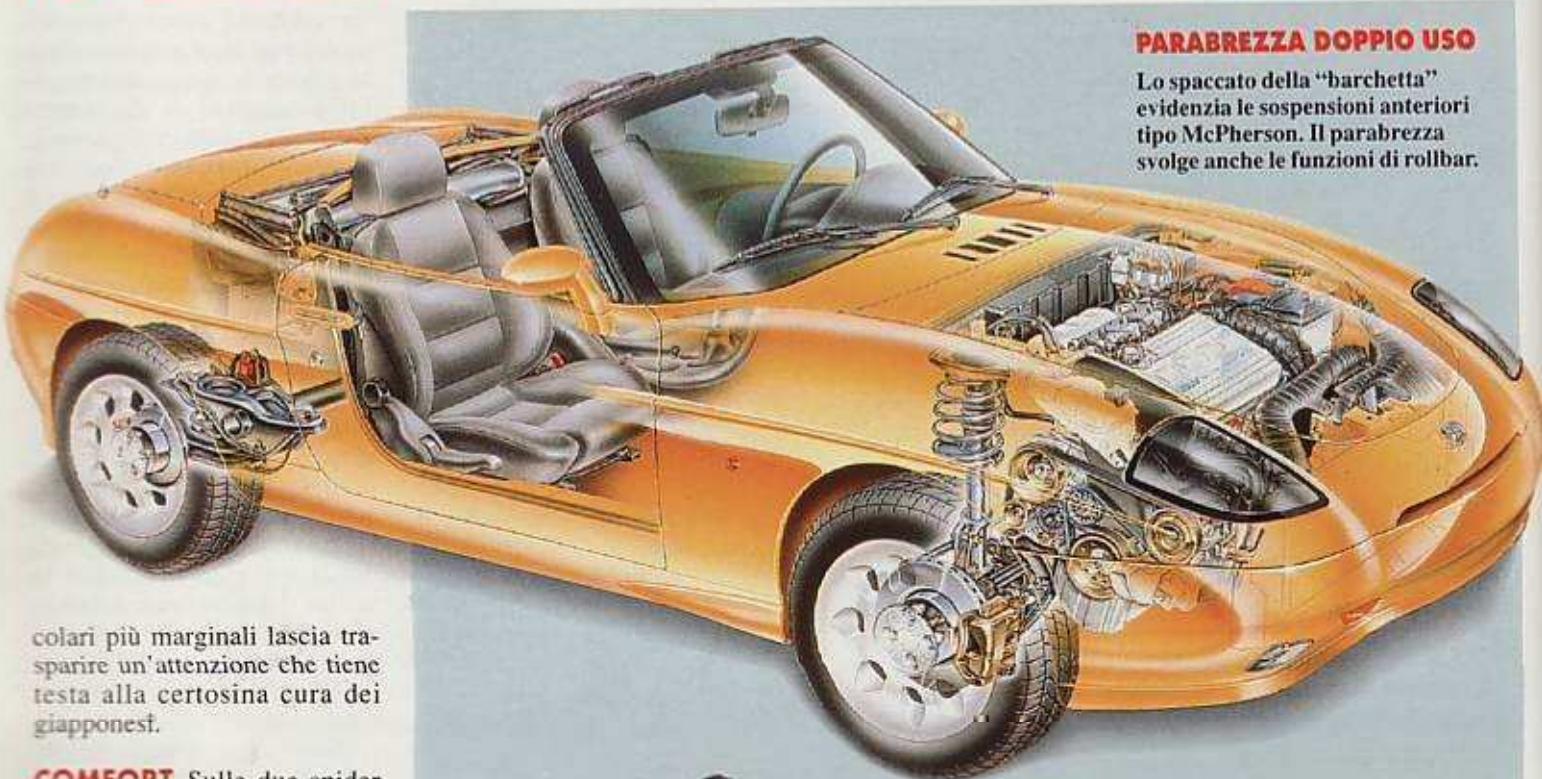
torsionale e l'ottima ripartizione dei pesi fra l'assale anteriore e posteriore, permettono alla "barchetta" di abbinare i vantaggi, in termini di sicurezza, della trazione tuttoavanti con quelli più divertenti per gli appassionati della guida sportiva forniti dalla trazione posteriore. Il comportamento in curva è essenzialmente neutro; il lieve sottosterzo che si avverte in entrata scompare appena la vettura si appoggia sulle ruote esterne. È in questa situazione che la "barchetta" manifesta una tendenza al sovrasterzo agevolando quindi l'avvicinamento al punto di corda e il riallineamento in uscita dalla curva invitando alla bruciante accelerazione. Entusiasmante. La MX-5 dotata del differenziale autobloccante Torsen, dal canto suo permette, impostando con un minimo di anticipo le traiettorie, di godere dei vantaggi del sovrasterzo facilissimo da controllare. Persino in sbandata la spider giapponese dispone di una buona trazione che aiuta a raddrizzare l'auto e consente di riaccelerare anche in maniera energica senza il minimo problema. Divertentissima.

**PRESTAZIONI** Fiat e Mazda non hanno puntato alle velocità di punta bensì a proporre vetture contraddistinte dall'agilità. Sul tachimetro della "barchetta" abbiamo rilevato 204 km/h. Ottime le sensazioni avute per quanto concerne accelerazioni e riprese. La vivacità del nuovo 4 cilindri, 16 valvole bialbero, proprio non si discute. La MX-5, già sottoposta ai nostri rilevamenti (ottobre 1993), vanta una velocità di punta di 191,2 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 orari in 9"53. Questo riscontro è buono e diventerebbe ottimo con il rapporto al ponte un po' più corto. Scelta che però incidebbe negativamente sui consumi.

**FINITURE** Il netto miglioramento della produzione Fiat è evidente anche sulla "barchetta". Persino l'analisi dei parti

# SFIDA SPIDER

BARCHETTA e MX-5



colari più marginali lascia trasparire un'attenzione che tiene testa alla certosina cura dei giapponesi.

**COMFORT** Sulle due spider le sospensioni sono abbastanza rigide, ma l'assorbimento delle asperità non viene eccessivamente pregiudicato. Valutando il comfort con la capote alzata, le due vetture non presentano fenomeni di rigonfiamento e la rumorosità è accettabile.

**CONSUMO** Il minor peso (30 kg) e la migliore configurazione aerodinamica premiano la vettura della Fiat. Però la Mazda, con una media rilevata di 12,1 km/l contro i 12,7 dichiarati per la "barchetta", si difende bene.

**SICUREZZA** Le vetture hanno vocazione sportiva ma la decisione della Fiat e della Mazda di offrire l'Abs solo come optional non ci convince. Nulla da eccepire sulla sicurezza passiva della "barchetta" con la scocca a deformabilità programmata, le barre antintrusione nelle porte e il parabrezza rinforzato che svolge le funzioni del rollbar. Di serie figurano l'airbag per il pilota, i pretensionatori per le cinture di sicurezza e l'interruttore inerziale. La MX-5 punta ancora sul "duro e puro" e la sicurezza, attiva e passiva, merita appena la sufficienza. ■

## PARABREZZA DOPPIO USO

Lo spaccato della "barchetta" evidenzia le sospensioni anteriori tipo McPherson. Il parabrezza svolge anche le funzioni di rollbar.



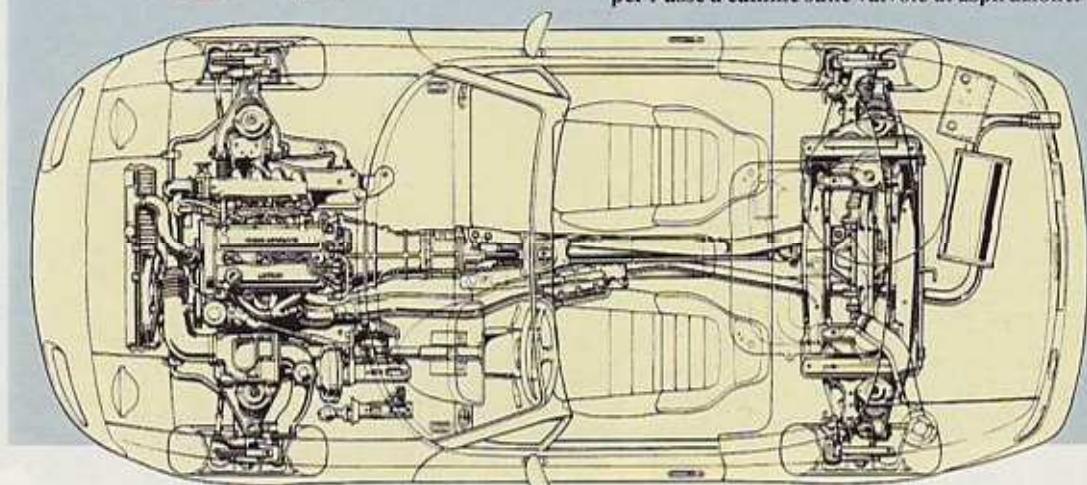
## LE PRESTAZIONI

	Fiat barchetta	Mazda MX-5	km/h
VELOCITÀ MASSIMA	200	190 (191)	
ACCELERAZIONE	tempo		
da 0 a 100 km/h	8"9	8"2 (9"53)	
CONSUMI	km/litro		
a 90 km/h	16,4	14,5 (14,5)	
a 120 km/h	12,8	11,0 (12,2)	
in città	10,1	10,0 (10,0)	
media	12,7	11,4 (12,1)	

• Dati forniti dalle case (fra parentesi le prestazioni rilevate da Gente Motori con la MX-5. I rilevamenti con la "barchetta" saranno invece oggetto di un successivo test).

## DEBUTTA ANCHE IL MOTORE

Sotto, la disposizione degli organi meccanici sulla MX-5. A fianco, il nuovo 4 cilindri 1.8 16 valvole della Fiat con il variatore di fase per l'asse a camme sulle valvole di aspirazione.



# rallye racing

rennsport - test - tuning

**DTM** Die Geheimnisse  
des Opel-Rosberg-Teams

Griechenland Dr. 1200,-  
Niederlande NL 7,50,-  
Luxemburg W 140,-  
Dänemark kr. 30,-  
Österreich 45,-  
Spanien Pta. 700,-  
Belgien Bfr. 140,-  
Italien L. 7700,-  
Schweiz Fr. 6,-  
Ungarn Ft. 510,-

## FORMEL 1

Die Saison '95:  
Alle Fahrer,  
alle Autos,  
alle Strecken und  
Hintergründe

**rallye racing** AKTION

Werden Sie  
Rennfahrer!  
Formel 1-  
Nachwuchs  
gesucht



Neuer Renn-A4

So will Audi siegen!



Fiat  
**barchetta** Das neue  
Kult-Cabrio



Erster Test: Neuer Porsche 911 Turbo

**408 PS und 290 km/h Spitze**

# Meravigliosa Creatura

Mit ihrem Hit „Wunderschönes Geschöpf“ hat die italienische Rock-Röhre Gianna Nannini, ohne es zu ahnen, eine Hymne für den mit Sehnsucht erwarteten **Fiat barchetta** komponiert.

Auch wir konnten uns seinem Charme nicht entziehen



Der 1,8-Liter-Motor leistet 131 PS und trägt auf dem Zylinderkopf stolz den barchetta-Schriftzug

**W**em es gelingt, ästhetische Deutungslösungen mehrerer Künstler in einem Gesamtwerk harmonisch miteinander zu verbinden, der ist ein Meister seines Fachs. Bei Fiat hat sich der Chef, Paolo Cantarella, diese Ehre selbst zu kommen lassen. Und das Ergebnis, den neuen barchetta, kann man ohne Übertreibung als Italiens Rockröhre Gianna Nannini läßt grüßen – „meravigliosa creatura“ nennen: „Wunderschönes Geschöpf.“ In enger Zusammenarbeit mit dem hauseigenen Design-Zentrum beschloß Konzern-Guru Cantarella, daß sein



Die weiß unterlegten Anzeigen liegen tief im Armaturenbrett. Leichtmetallfelgen gibt's nur gegen Aufpreis



weder ein kleiner Jaguar E-Type noch ein Alfa Spider-Aufguß.

Basis für den 3,91 Meter großen Schönling ist die Plattform des Fiat Punto, die leicht modifiziert wurde. Auf ihr sitzen jetzt eine lange Schnauze und ein kurzes Heck – Proportionen, die einfach anmachen und typisch für einen barchetta sind. Runde Kotflügel ringsum, ein nach oben gewölbter Stoßfänger an der Schnauze und schräg eingesetzte Rücklichter runden das extravagante Design ab.

Im Innenraum verwendeten die italienischen Karossierschneider nicht etwa aus Spar- samkeitsgründen viel nacktes, in Wagenfarbe gehaltenes

Blech – es handelt sich vielmehr um ein Stilelement, das sich nahtlos in das Gesamtbild des barchetta einfügt.

Drei weiße Rundinstrumente liegen tief im Armaturenbrett eingebettet. Das Airbag-Sportlenkrad ist griffig, alle Anzeigen sind übersichtlich gestaltet und die Bedienungshebel griffgünstig angeordnet. Der Fahrer wird bei der Suche nach irgendwelchen Schaltern vom Freiheitsgefühl, das der Körper umspielende Fahrtwind erzeugt, nie abgelenkt und kann seine Ausflüge somit in allen Phasen richtig genießen.

Die Sitze bieten guten Seitenhalt, sind körpergerecht geformt und ermöglichen jedem

eine optimale Einstellung. Die Rundumsicht ist ausgezeichnet, zumal das Verdeck unter einer separaten Klappe gänzlich verschwindet – und den makellosen Auto-Körper nicht entstellt.

Als etwas gewöhnungsbedürftig stellen sich die Türgriffe heraus. Die nämlich kommen dem Einsteigewilligen bei Drücken des ein Stück darunter liegenden Schlosses als dann zu ziehender Metallstab entgegen. Nach dieser Überraschung funktioniert dann alles im jedermann gewohnten Ablauf: Einsteigen, Sitz einstellen, Zündschlüssel runden, und sofort erwacht der neue, speziell für den barchetta entwickelte 1,8-Liter-

Vierzylinder mit Vierventilkopf zum Leben. Gang einlegen – die Schaltung ist straff ausgelegt, aber nicht hakelig – und los geht's.

Die 131 PS sorgen für guten Vortrieb und präsentieren sich in allen Lebenslagen als sehr agiler Partner. Damit 90 Prozent des Drehmoments bei Drehzahlen zwischen 2000 und 6000 Umdrehungen der Kurbelwelle zur Verfügung stehen, spendierten die Fiat-Techniker der Einlaßnockenwelle eine sogenannte Phasenverschiebung, durch die die Einlaßventile früher geöffnet werden.

Die leichtgängige Servolenkung unterscheidet den barchetta von seinen großen Vorbildern. Mußte der Fahrer damals noch mit stärkster Muskelkraft am Volant drehen, können nun auch zarte Frauenhände den offenen Fiat problemlos um jede Biegung fließen.



*Alte Roadster-Tradition – die lange Schnauze und das Heck mit seinem kurzen Überhang erinnern an klassische Zeiten. Die Rückleuchten sitzen schräg im runden Heck und passen sich der Linienführung des barchetta makellos an*



*Wunderschönes Geschöpf – egal von welcher Seite der Fiat barchetta sich auch präsentiert, er gibt immer eine tadellose Figur ab. Das Verdeck verschwindet unter einer Klappe vor dem Kofferraum*

### Technik in Kürze

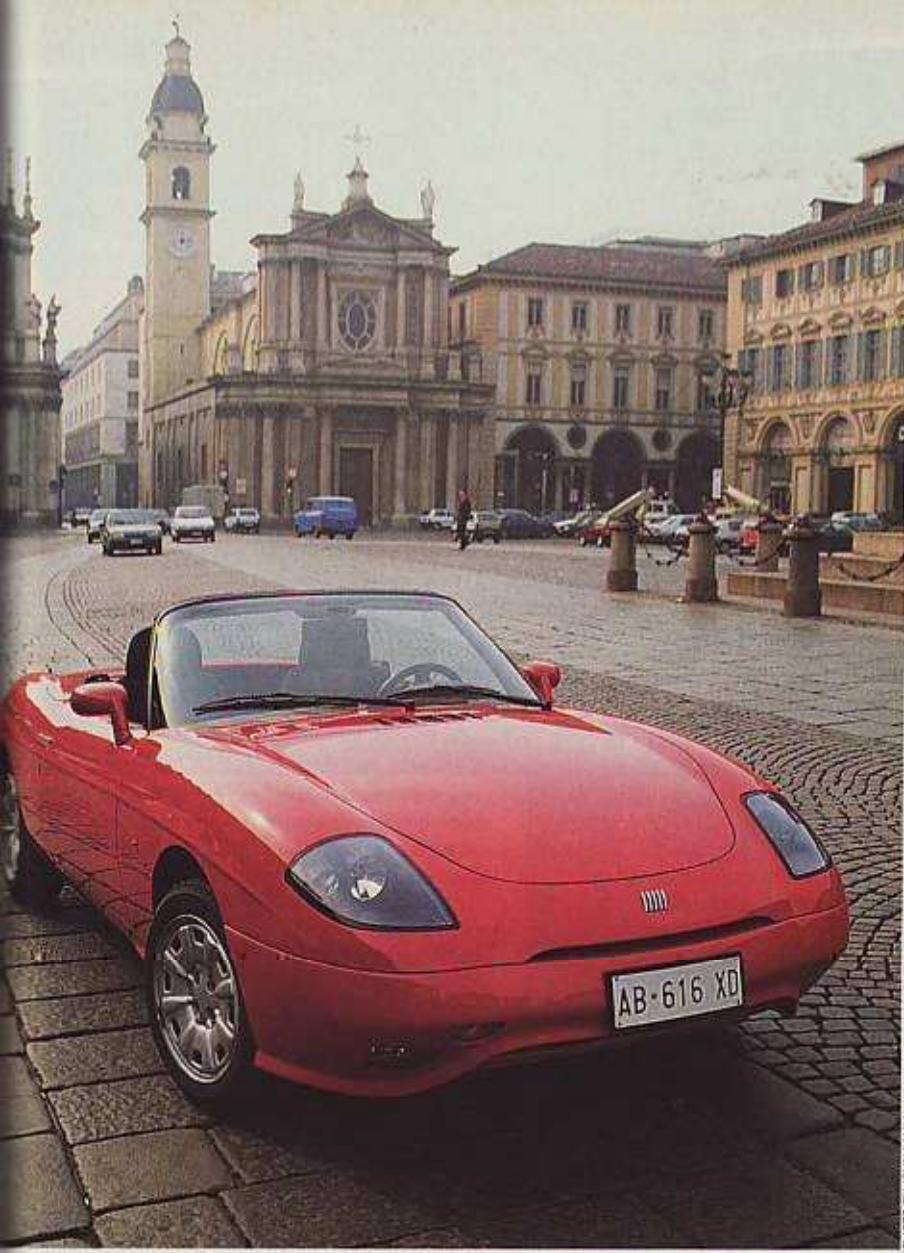
#### Fiat barchetta\*

<b>Motor</b>	Reihen-Vierzylinder
<b>Ventile pro Zylinder</b>	4
<b>Hubraum</b>	1747 cm <sup>3</sup>
<b>Verdichtung</b>	10,3 : 1
<b>Leistung bei</b>	131 PS (96 kW) 6300 U/min
<b>Drehmoment bei</b>	164 Nm 4300 U/min
<b>Leistungsgewicht</b>	8,1 kg/PS
<b>Kraftübertragung</b>	Fünfgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb
<b>Fahrwerk</b>	Rundum Einzelradlaufhängung, vorne an McPherson-Federbeinen, Dauerlenker, Stabi; hinten: Querlenker, Stabi; rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet
<b>Räder</b>	6,5 x 15
<b>Reifen</b>	195/55 R 15
<b>Leergewicht</b>	1060 kg
<b>Tankinhalt</b>	50 Liter
<b>Verbrauch</b>	Drittelsmix 7,9 l/100 km (Super breitf)
<b>0–100 km/h</b>	8,9 s
<b>Höchstgeschw.</b>	200 km/h
<b>Preis</b>	36.800 DM
*Werksangaben	

nieren lassen. Das straffe Fahrwerk teilt einige kräftige Schläge aus, ist aber keineswegs unkomfortabel.

Hätte Gianna Nannini den Fiat barchetta gekannt, als sie ihr „meravigliosa creatura“ komponierte, es gäbe keinen Zweifel, für wen. Der Kaufwillige hat da den besseren Durchblick: Er marschiert zum Händler, fragt nach einer wunderschönen Gestalt und legt 36.800 Mark auf den Tisch des Hauses.

Eines dürfte allerdings Probleme bereiten – der Zeitfaktor. So gelungen wie der barchetta ist, werden die Kunden ab April Schlange bei Fiat stehen, weil sie den Sommer mit dem wunderschönen Geschöpf verbringen und ihn dadurch unvergänglich machen möchten. Jürgen Schramek



steer, and the line can easily be adjusted by adapting the throttle opening. Looking at the specifications, it is not surprising to find that the front wheels have 1.25 degrees of negative camber. And while the general comfort is good by sports-car standards, body roll is well controlled. These Alfas are real driver's cars. The brakes—ABS is standard—are powerful and responsive, and my drive in the mountains did not disclose any sign of fade.

Though the 2.0-liter V-6 turbo version of the GTV is faster than the basic, twin-spark-engined car, I don't think it is quite as satisfying to drive: It is 132 lb. heavier, and most of the extra weight is concentrated on the front end. This certainly helps traction, but it means a loss in some of the wonderful agility of the 4-cylinder model and an increase in the roll an-

gles. The engine itself is quite nice, looks glorious, remains smooth up to the 6500-rpm redline, and the turbo's response is reasonably quick, but the heavier gearbox does not have the nice feel of the 4-cylinder's.

The 3.0-liter atmospheric version of the V-6, even though it is slightly less powerful than the turbo six, is nevertheless the nicest of the engines, combining power, immediate response and a fine ability to rev smoothly, although it weighs only 22 lb. less than the turbo and brings about the same slight deterioration in the car's handling. Unfortunately, this engine powers only the Spider, which suffers from a lack of torsional rigidity. The GTV coupe and Spider are based on the same floorpan that is considered to be sufficiently rigid for the Spider. This explains why the two cars weigh the

same, but while the GTV's structure feels commendably solid, the torsional stiffness of the Spider is only about one third as high as the closed car's, and this is very noticeable. In the Spider, the old bug of open cars—cowl shake—is ever present.

Why is the wonderful atmospheric 3.0-liter engine not available in the GTV? It seems that Alfa Romeo will soon have an even more powerful engine available for what is going to be the fastest production Alfa to date: a further development of the 164 Q4's 3.0-liter, 24-valve V-6. Meanwhile, I would opt for the Twin Spark 16V model.—Paul Frère

## FIRST DRIVE

### FIAT BARCHETTA

THIS IS FRUSTRATING. The U.S. is the largest sports-car market in the world. We have the best roadster weather on earth. And yet both Fiat's and MG's new sports cars have no designs on America. Are we wrong or is this shortsighted?

Although Fiat's 1200 and 124 Spiders didn't have the same panache (or factory support) in America as MGs, Triumphs, Austin-Healeys and Alfa Romeos, they brought a great deal of fun to several generations of U.S. sports-car owners. And the Italian company's latest—the Barchetta—admirably continues that theme.

Fiat bases its Barchetta roadster on the mechanics of its Coupe, but avoids the closed car's somewhat controversial styling. Is the Fiat Barchetta beautiful? No, but what small, inexpensive sports car is? Mazda Miata? MGB or MGF? Bugeye Sprite? Suzuki Cappuccino? While none of these will be remembered as true beauties, they are at least interesting or lovable or exciting. Or able to twang some important string in your heart or intellect. And this Fiat does just that.

Okay, it shamelessly snatches bits from Ferrari's 166 Touring Barchetta, like the name, the character line just below the waist and the push-in-the-button-pull-out-the-door handle, but nostalgia in pursuit of a good sports car is no vice.

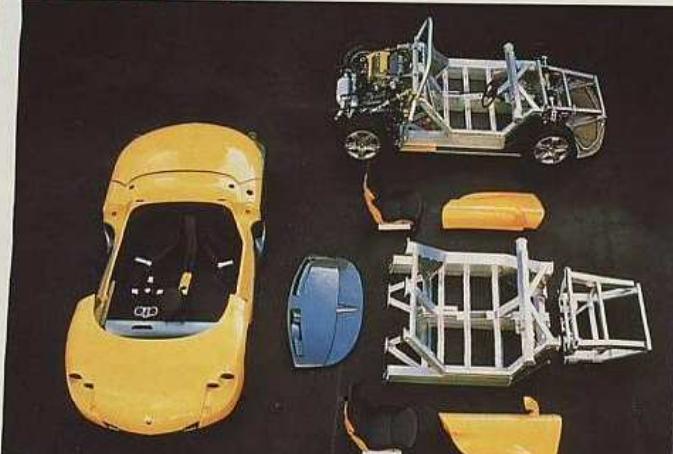
Inside, the Barchetta is just what you want in a sports car. There are no wasted-motion buttons and the instrument panel is done in a non-glitz,

ers and electric seats.

Whether someone at Renault was as impressed with the M 25 as I was, I don't know, but the new Spider follows the Matra's basic concept: extremely light weight and a powerful, moderately sized engine mounted transversely behind the cockpit, combined with very good crashworthiness.

Because a car of this sort is bred for austere performance rather than comfort, it is more likely to appeal to the 20-30-year-olds than to the over-60 generation, and must consequently be moderately priced. This excludes the use of a carbon-fiber shell. Renault has, instead, opted for an aluminum structure made up of large-section

■ Clever engineering of large-section aluminum rectangular tubes gives Renault Spider lightness, strength—and reasonable cost of production.



Somewhat less praiseworthy is the top. It is easy to erect and, when up, handsome and well sealed. But unlike both the Miata and the old 124 Spider, you can't flip it over your shoulder at a stoplight to go from enclosed to alfresco in mere seconds. You must stop and lift the panel behind the driver to raise or lower the convertible top. A big hassle? No. A retro step from its predecessor? Yes.

Engines are important to sports cars, and the Fiat has one we like: an iron block/aluminum cylinder head, 1.8-liter, 16-valve four putting out 130 bhp at 6300 rpm and 121 lb.-ft. of torque at 4300. Though it's a touch high-rpm biased for American traffic, it's fun and easy to use, propelling the front-drive Barchetta to 60 mph in about 8.5 seconds with the 5-speed manual transmission.

One oddity about the Fiat engine: It just doesn't look right for a sports car to have a transversely mounted engine, especially to those of us who prefer the balance and feel of a front-engine/rear-drive sports car. But the Barchetta is surprisingly fun to drive, and it doesn't seem to be made any less so by its front-wheel-drive layout. The suspension—MacPherson struts front, independent rear—is designed to help the Barchetta feel light and maneuverable, without the firmer ride of the Miata.

Compared with both the Miata and MGF, the Fiat has superior elbow and leg room. This is no surprise, because the Barchetta is a smidgen larger than the Mazda or MG. Quite simply, what Fiat has here is a damn fine little sports car. This Barchetta does precisely what it should do: look interesting, go reasonably fast, handle nicely, convert quickly from

open to closed and leave you feeling you've just spent your driving time in a better manner than your sedan- or coupe-driving pals.

Too bad Fiat's management has decided to ignore the U.S., which could easily be the largest market for the Barchetta.—John Lamm

## RENAULT SPIDER: NOUVELLE SPORTS CAR

CONCEPT CARS OF the most extravagant sort, those that focus public attention on a manufacturer's products for the duration of an auto show and then fall into oblivion, have become so plentiful recently that Renault's Spider passed almost unnoticed when exhibited in Geneva last March. Very few seemed to realize that Renault was not only serious about putting the Spider into production, but that it could be a real trendsetter in sports-car engineering.

Apart from a few journalists, probably very few remember the Matra M 25 prototype, of which only two or three were built to celebrate the 25th anniversary of Matra Automobiles, six years ago (Ampersand, September 1989). Its completely futuristic shape was hardly acceptable for everyday use. But the car weighed only 1477 lb., thanks to a carbon-fiber bodyshell, and was powered by a 200-bhp turbocharged Renault engine transversely mounted behind the

passenger cell. I drove it only over a very short distance, but was fascinated by its agility and performance. It covered a standing kilometer in under 24 seconds, which is Porsche Turbo performance, and I am still convinced that this is the way to go for a full-blooded, road-going sports car if you rate driving pleasure higher than air conditioning, CD play-



PHOTO BY JOHN LAMM



■ A bit roomier than the competition's, the Barchetta's interior is a sporting environment.

efficient layout, though the black-on-white dials go against tradition. The seats look and feel Italian—firm overall and tight in the lower back, the way some of us like it.

Compared with both the Miata and MGF, the Fiat has superior elbow and leg room. This is no surprise, because the Barchetta is a smidgen larger than the Mazda or MG.

# AutoCapital

Anno 15 - Numero 4 - Aprile 1995 - Lire 10.000  
Periodico mensile - Sped. in abbon. post. Gruppo 50% - Milano

diretto da Gianni Mar



**SEGRETISSIMO**

BMW Coupé by Usa



**REALTÀ E SOGNO**

Ferrari Superamerica



**TEST MANAGER**

Scorpio Cosworth

**TORO SCATENATO  
CON 400 CV**

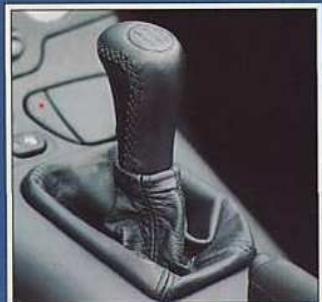


**LAMBORGHINI**

## PROVA FIAT BARCHETTA

di Stefano Pasini  
foto di Roberto Zini  
disegni di Sergio Milanesi

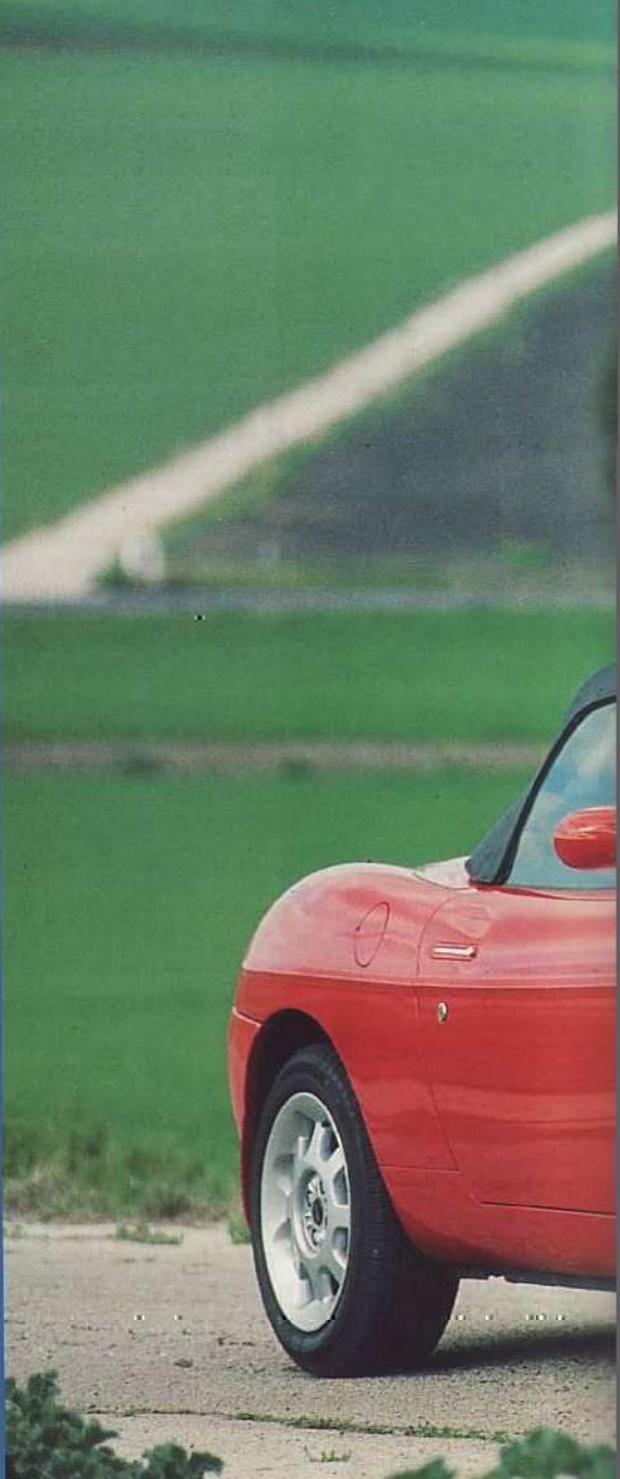
*Compatto, potente e sinuoso, il nuovo spider Fiat ha tutti i "numeri" per ammaliare*



### I GIUDIZI

★	discutibile
★★	accettabile
★★★	appagante
★★★★	pregevole
★★★★★	insuperabile

*Le stelline poste all'inizio dei paragrafi sintetizzano gli aspetti positivi e quelli migliorabili dell'auto presa in esame.*



# Morbida e tutta da scoprire

## D

a quant'era  
Fiat non pre  
un piccolo, c  
ibile spider  
masse? Tro  
ro? Bene, ora  
guida del Gr

zionale è stato nominato e  
davvero in gamba (legg: Ca  
nonché appassionato d'autor  
musica per fortuna è cambiato

Questa bella Barchetta, il g  
già quasi commuove perché  
la più classica definizione de  
tante vetture da corsa italiane  
e 50, si inserisce in una ni  
mercato ancora piccola ma i  
te, da troppo tempo lasci  
mercé dell'industria giapponese

Le 300.000 unità della sorri





efficiente Mazda MX-5 vendute fino a ora debbono avere fatto pensare molta gente: la Barchetta arriva proprio per riprendersi un poco di quello che fu abbandonato tanto tempo fa, e le carte in regola per farlo non le mancano.

#### LA FORZA

★★★

Il motore della Barchetta è molto interessante, perché è una delle prime derivazioni della grande famiglia "modulare" inaugurata con i 5 cilindri della Lancia K. È un 4 cilindri in linea di 1747 cc, con alesaggio di 82 e corsa di 82,7 millimetri, rapporto di compressione 10,3:1, distribuzione bialbero a camme in testa e 4 valvole per cilindro, iniezione elettronica Hitachi sequenziale fasata, accensione elettronica con bobina singola per ogni cilindro, blocco in ghisa e testa in alluminio.

La sua potenza è di 130 cavalli a 6300 giri, con una coppia massima di 163,8 kgm a 4300 giri: dati ragguardevoli in assoluto e molto promettenti considerato che questo gruppo deve essere installato sulla snella e leggera scocca di uno spider a due posti.

Per renderne più piacevole l'uso, il 1800 della Barchetta è stato provvisto di contrappesi specifici all'estremità dell'albero a gomiti, in modo da ridurre la produzione e la trasmissione di indesiderabili vibrazioni; e per dare un brivido tecnico-estetico all'intenditore, il collettore di scarico non è formato dal solito blocco in ghisa, più o meno rozzamente sagomato, ma da quattro bei tubi singoli in acciaio inox che si uniscono all'alto di incontrare lo scarico vero e proprio.

Ma l'importanza del propulsore della Barchetta non si ferma alla semplice analisi dei pur eccellenti dati tecnici: esso è stato infatti studiato in maniera molto approfondita sia per quanto concerne le sue caratteristiche funzionali sia per quanto riguarda la sua produzione, nello stabilimento di Pratola Serra, appositamente realizzato per questa famiglia di motori con un investimento di 2000 miliardi che ha prodotto un impianto robotizzato in grado di produrre fino a 3000 unità al giorno con 1000 dipendenti.

#### IL DOMINIO

★★★

Il telaio della Barchetta è derivato da quello della Punto, e questa è una bella garanzia. La migliore "piccola" attualmente sul mercato europeo fornisce quindi al nuovo spiderino un pianale nel quale il motore è piazzato in posizione anteriore e trasversale; le sospensioni anteriori seguono le schema McPherson, con i triangoli inferiori articolati su una traversa ausiliaria, molle elicoidali e >



**“La trazione è ovviamente anteriore, ma è l'unico tratto in cui la praticità ha preso il sopravvento sulla tradizione”**



#### Così ieri

Le Fiat scoperte del dopoguerra partono dalle realizzazioni artigianali della fine degli Anni 40 e lasciano il posto, nel 1955, alla 1100/103 Trasformabile, seguita dalla serie delle 1200, 1500 e 1600 scoperte; nel 1965 arriva una mezza rivoluzione con la 850 Spider, seguita, l'anno dopo, dalla 124 Spider e dalla splendida Dino Spider disegnata da Pininfarina. Originale, ma meno affrente, la X1/9 del 1972 (Bertone), a motore posteriore; la Ritmo venne poi offerta in versione cabriolet (Cabrio, Supercabrio, Palinuro), come l'attuale Punto.

Sono molti i riferimenti agli spider anni 50 e 60 che i designer del Centro Stile Fiat hanno inserito nella Barchetta. Non solo nella linea, dove questo richiamo alla memoria è più evidente, ma anche nei particolari degli interni: gli strumenti circolari con fondo bianco appartengono alla tradizione sportiva di quell'epoca e le bocchette dell'aria sono volutamente in stile anni 60.

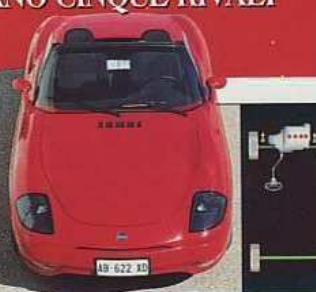


## LA SFIDANO CINQUE RIVALI

## FIAT BARCHETTA

A 30 anni dalla presentazione della 850 Spider, la Fiat ha fatto ancora centro: impeccabile lo stile, raffinato e potente il motore 1.8 con variatore di fase. E in più un bel bagagliaio.

★★★★★  
33.800.000 Lire  
(indicativo) Lung. 3,92 m;  
Alt. 1,64 m; Larg. 1,26 m;  
Cilindrata: 1747 cc;  
Potenza max: 130 CV;  
Velocità max: 200 km/h;  
Acceleraz. 0-100 km/h: 8,9 sec.



una barra stabilizzatrice. Anche le sospensioni posteriori sono sempre a ruote indipendenti ma con bracci longitudinali tirati. Una barra stabilizzatrice è stata applicata al retroreno per migliorare ulteriormente l'assetto. I freni sono a disco, con rotori anteriori autoventilanti di 257 mm di diametro e quelli posteriori, pieni, di 240 mm. Il sistema antibloccaggio ABS è disponibile a richiesta.

La trazione è ovviamente anteriore, unico tratto in cui la praticità della Punto ha preso il sopravvento sul rispetto della tradizione che pervade l'intero progetto della Barchetta. Il cambio è manuale, a 5 marce e retromarcia, i pneumatici sono 195/55 R15, lo sterzo è a cremagliera con servoassistenza di serie. Nell'insieme, una ricetta molto indovinata per la base meccanica di un compatto spider di buone prestazioni ma anche economico da costruire e da mantenere.

## LA RAGIONE

Il declino dello spider classico negli Anni 70, fu in grande parte legato alle molte perplessità che suscitavano queste leggere vetture scoperte dal punto di vista della sicurezza; in un'epoca in cui molte auto erano ancora trappole suicide, e si affacciavano alla ribalta le prime serie istanze per ottenere una vera sicurezza dall'automobile, la mancanza della protezione offerta da un tetto di lamiera influenzò non poco l'immagine pubblica di queste vetture. Passati tanti anni, la sicurezza ha fatto passi da gigante: Mercedes e BMW hanno dimostrato per prime che anche dei roadster grandi e pesanti possono offrire una protezione più che adeguata, basti studiare bene il progetto.

Razionale la disposizione dei comandi principali e secondari; del tutto tradizionale la posizione di guida, meno bella la strumentazione in cui qualche "menù" ha pensato di imporre brutti (ma oggi tanto di moda) quadranti chiari al posto dei convenzionali "lancetta-bianca-su-sfondo-nero" che il vero appassionato tanto ama sino dai tempi degli Smiths delle vecchie MG.

Il tutto fa dell'abitacolo una cellula pressoché indeformabile, completata dalla presenza di barre antintrusione nelle portiere, air bag di serie lato guida (a richiesta disponibile anche per il passeggero), dal sistema di prevenzione d'incendio Fiat FPS e dagli importantissimi pretensionatori delle cinture.

## L'IMMAGINE

Per nostra fortuna, la linea della Fiat Barchetta è stata mantenuta piuttosto "pulita", lontana da certi eccessi nati per stupire a ogni costo. Opera del Centro Stile Fiat, essa ha una sagoma singolare, con un muso francamente un po' eccessivo rispetto alla coda, ma non gradevole.

Proprio la parte posteriore appare quella meglio riuscita dell'intera carrozzeria, morbida, appena "mossa" dal tondo gonfiore dei due passaruote rilevati a lato della superficie del baule.

Rifuggendo dagli squilibri formali che hanno complicato la linea della Fiat Coupé, questo piccolo spider appare gradevole anche nel muso, che però potrà sembrare a qualcuno privo di una sua "faccia" immediatamente identificabile, ma che è comunque gradevole, aerodinamico, personale. Un bel disegno, insomma, anche se è risibile il tentativo di fare ascendere l'ispirazione stilistica di questa linea alla Ferrari barchetta di Touring del 1948.

## IL PIACERE

L'interno non si

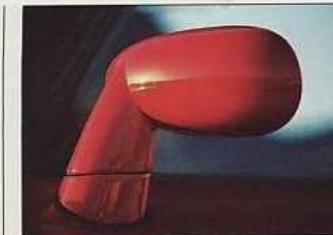
discosta dallo stile che ci si deve attendere da uno svelto, semplice spider a due posti di dimensioni e prezzo abbastanza contenuti. Lo spazio c'è, pilota e passeggero è comunque meglio che siano, in eccellenti rapporti reciproci, perché la prossimità che impone questo genere di automobili rende impossibile il non toccare periodicamente almeno il gomito dell'altro, situazione piacevole se si è in buona compagnia, altrimenti...

Razionale la disposizione dei comandi principali e secondari; del tutto tradizionale la posizione di guida, meno bella la strumentazione in cui qualche "menù" ha pensato di imporre brutti (ma oggi tanto di moda) quadranti chiari al posto dei convenzionali "lancetta-bianca-su-sfondo-nero" che il vero appassionato tanto ama sino dai tempi degli Smiths delle vecchie MG.

Buona la dotazione di bordo, nella quale sarà meglio includere il condizionatore d'aria: anche se la ventilazione della Barchetta appare buona, non sempre, destate, si può viaggiare a capote aperta, e questi piccoli abitacoli, all'interno dei quali la capote nera attrae inesorabilmente i raggi del sole, diventano roventi "pozzi di calore" dopo qualche oretta al sole.

## IL FASCINO

Bella nel suo colore più naturale, italiano rosso vivo, la Barchetta risulta molto piacevole anche nell'argento chiaro metallizzato che ne valorizza al meglio certe ro-



Un bel disegno, dove è chiara la volontà di riprendere soluzioni stilistiche della Ferrari Barchetta Touring 1948



Molto curati i dettagli tra cui spiccano la levata lucida della maniglia d'apertura delle portiere comandata da un pulsante.



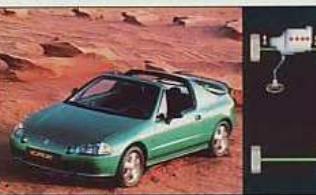
Tondeggianti ma con stile, questi spider ricordano una delle più riuscite vetture di scuola italiana: la Ferrari Barchetta Touring del 1948. La maniglia e i cerchi sono invece un tributo in chiave moderna alla 8V, la più sofisticata delle sportive Eiat. I doppi fari carenati riprendono lo stile del recente Coupé; il bagagliaio è di dimensioni accettabili.



## HONDA CRX ESI

Non è proprio quel che si dice un vero spider, ma il vento tra i capelli è comunque assicurato. Spettacolare il meccanismo di apertura del teluccio e provabile la sua tenuta di strada.

★★★★★  
40.300.000 Lire  
Lungh. 4,01 m; Larg. 1,70 m;  
Alt. 1,26 m;  
Cilindrata: 1590 cc;  
Potenza max: 125 CV;  
Velocità max: 190 km/h;  
Acceleraz. 0-100 km/h: 9,3 sec.



## LOTUS ELAN S2

Unisce i pregi e i costi di una factory artigianale, dove le auto sono costruite ancora a mano, a una classe che solo gli inglesi riescono a fornire. Prestazioni degne del nome che porta.

★★★★★  
70.000.000 Lire  
Lungh. 3,80 m; Larg. 1,73 m;  
Alt. 1,23 m;  
Cilindrata: 1595 cc;  
Potenza max: 160 CV;  
Velocità max: 214 km/h;  
Acceleraz. 0-100 km/h: 7,2 sec.



## MAZDA MX-5

Ha il merito di avere colmato un vuoto e di averlo occupato sin dal 1989, quando fu presentata per la prima volta. Oggi sconta i suoi anni, ma è già prevista una nuova versione.

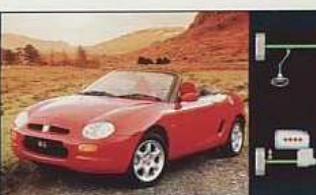
★★★★★  
37.845.000 Lire  
Lungh. 3,95 m; Larg. 1,68 m;  
Alt. 1,23 m;  
Cilindrata: 1840 cc;  
Potenza max: 130 CV;  
Velocità max: 197 km/h;  
Acceleraz. 0-100 km/h: 8,2 sec.



## ROVER MGF VVC

Sarà la vera antagonista della Barchetta: per la bella linea e per il nuovo, potente, motore centrale da 1,8 litri a fasatura variabile, trazione posteriore, che la spinge a quasi 210 km/h.

★★★★★  
40.000.000 (ind.)  
Lungh. 3,91 m; Larg. 1,63 m;  
Alt. 1,26 m;  
Cilindrata: 1796 cc;  
Potenza max: 145 CV;  
Velocità max: 209 km/h;  
Acceleraz. 0-100 km/h: n.d.



## TOYOTA MR 2

Prima tra le piccole spider a scegliere una soluzione classica con motore centrale e trazione posteriore, è stata paragonata da alcuni a una piccola Dino 246. Va forte in America.

★★★★★  
51.910.000 Lire  
Lungh. 4,18 m; Larg. 1,70 m;  
Alt. 1,24 m;  
Cilindrata: 1998 cc;  
Potenza max: 175 CV;  
Velocità max: 225 km/h;  
Acceleraz. 0-100 km/h: 8,1 sec.



tondità, soprattutto della parte posteriore. Solo le dimensioni, per forza di cose abbastanza contenute, riducono la presenza fisica di questa svelta due posti, cui il tetto in tela aggiunge comunque un fascino irresistibile.

Di disegno attraente i cerchi in lega; ma il dettaglio di più squisita fattura è inevitabilmente quello della maniglia di apertura delle portiere, la cui levetta in alluminio lucido, esce dal suo incavo, per essere azionata, premendo il piccolo pulsante che vi sta davanti. È un tributo alla memoria della più sofisticata automobile sportiva costruita dalla Fiat nel dopoguerra, la magnifica "8V".

Accomodarsi a bordo non è disagevole neppure a capote eretta, è questo va detto a chi, degli spider, teme la "Lotus-Seven-Syndrome"; in questa affascinante biposto inglese, infatti, si entra solo quando è scoperta. Comodi, anche se certamente di taglia non sovrabbondante, i due sedili, che hanno caratteristiche abbastanza avvolgenti e consentono di trovare una buona e rilassata posizione di guida. Non molto abbondante, ovviamente, lo spazio a disposizione per riporre piccoli oggetti.

## LA SENSAZIONE

**★★★** La prima considerazione piacevole che viene da fare sulla Barchetta quando si affronta la strada è che il suo telaio appare abbastanza rigido da ridurre gli scuotimenti dell'insieme a pochi remoti tremolii, avvertibili ma senz'altro al di sotto della media per la tipologia della vettura. Il motore ha un suono attraente al di sotto dei 3-4000 giri, leggermente roco (questo deve essere in parte merito di quel bel collettore di scarico a tubi singoli in acciaio inox), ben silenziato e risulta brillante anche "in basso", grazie alla vantaggiosa combinazione fra l'abbondante coppia e il peso contenuto della vettura. Scattante come si conviene a un'automobile che ha nel piacere di guida la sua stessa ragione d'essere, la Barchetta schizza da zero a 100 km/h in poco meno di 9", con piacevole beneducazione dell'avantreno che va dove dice il pilota e non, come certe sue vivaci concorrenti, dove lo spinge il malallineamento delle ruote motrici.

Nell'uso un po' veloce della Barchetta si apprezza anche il suo buon assetto, caratterizzato da reazioni molto equilibrate, tali da non farla identificare subito come una "tutto avanti". Ottimi i freni, soprattutto se sorvegliati dall'ABS (optional); un po' ingombrante invece la parte non finestrata della



■ Costruita su un telaio derivato dalla Punto, la Fiat Barchetta adotta un propulsore sofisticato e potente, il primo quattro cilindri di 1,8 litri appartenente alla nuova famiglia modulare inaugurata di recente sulla Lancia K. È il primo motore marchiato Fiat dotato di variatore di fase.



**66** *La Barchetta si presenta sul mercato con tutto ciò che serve per ripristinare l'antico predominio Fiat in questo settore*

capote, che in certi incroci tende a occupare il campo visivo più di quanto non sarebbe desiderabile.

## L'AZIONE

**★★★**

La capottina è leggera e semplice ma ricca di guarnizioni di tenuta, cosa che fa molto ben sperare per quando la vettura dovrà essere spinta dentro a un lavaggio automatico. Semplice il ripiegamento, per il quale si deve sganciare prima la parte posteriore e poi alzare la copertura dell'apposito vano, in modo che la capote possa essere slivata all'interno di questo e sparire dalla vista.

La guida della Barchetta, quando è scoperta, è gradevole perché il tradizionale piacere del vento nei capelli non viene sciupato da eccessive turbolenze all'interno dell'abitacolo. Certamente quando si debbono percorrere lunghi tratti a velocità sostenute è meglio alzare nuovamente la capote, operazione che richiede una manciata di secondi.

Tirando le marce in maniera più sportiva fino alla linea rossa del contagiri, emerge però una rumorosità meno piacevole del propulsore; a 6000 giri questo moderno 1.8 suona un po' sordo, come se ci fosse un concreto affaticamento meccanico in atto. Il motore rimane brillante, ma questo toglie un po' di piacere alla sua sportività.

Nonostante alcune piccole pecche, per altro di dettaglio, la Barchetta si presenta sul mercato con tutto ciò che serve per ripristinare un antico predominio della Fiat in questo settore.



RADAR DETECTORS: WE TEST THE BEST UNDER \$100!

# CAR AND DRIVER

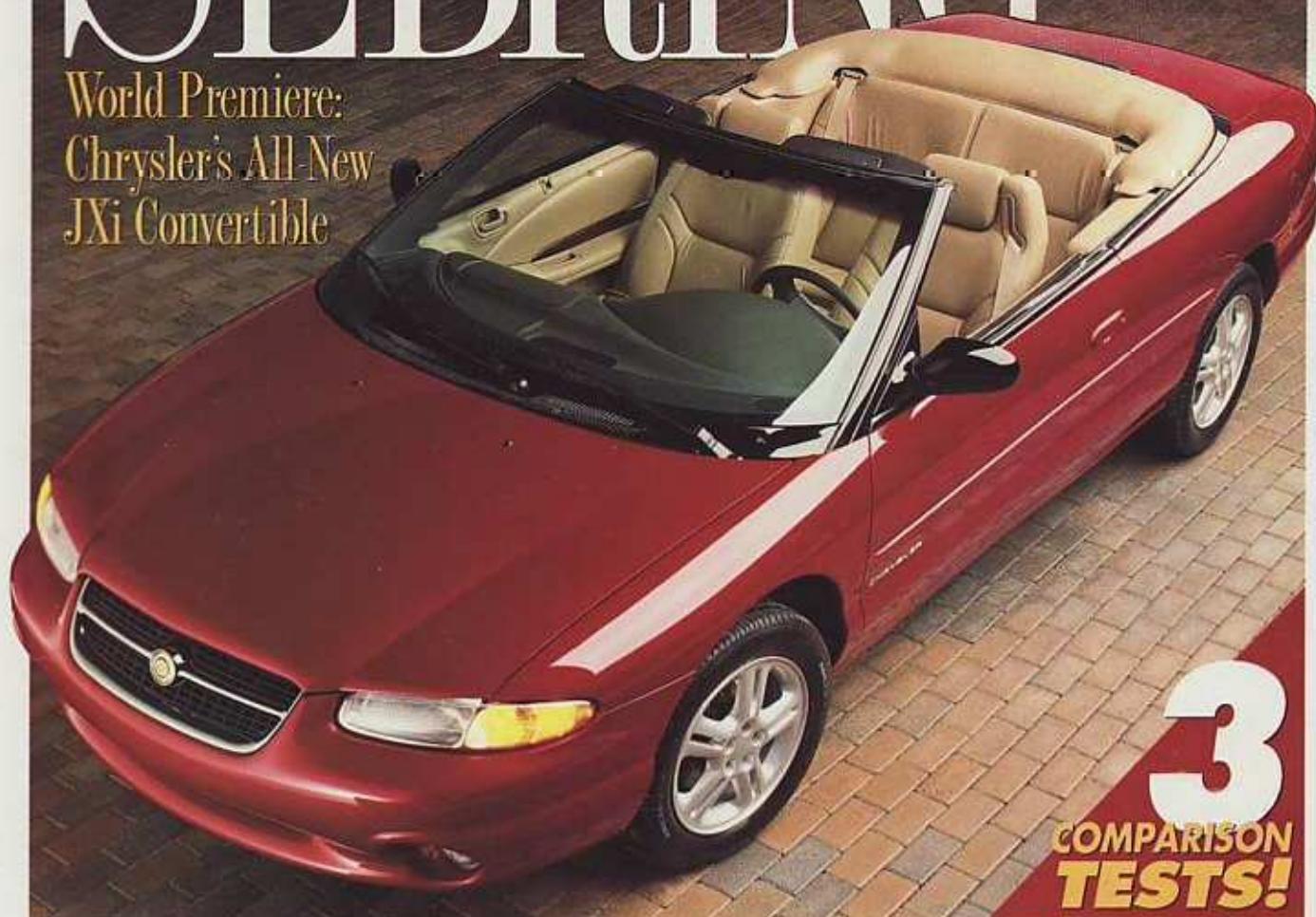
SEPTEMBER 1995 • CANADA \$3.95 UK £1.95 US \$2.95



REVEALED: **BMW Z3 ROADSTER**

## SUNSHINE SEBRING

World Premiere:  
Chrysler's All-New  
JXi Convertible



3

COMPARISON  
**TESTS!**

FRESH FORGE

New Taurus SOHC and DOHC Mustangs.

P DAVE BRIGHTE DR NH 03062-4511  
P DEC 95 #F09  
P #B1G0052T093 4#550093 1B  
P \*\*\*\*\* 5-DIGIT 03062  
P #BXBBGKR\*\*\*\*\* 5-DIGIT 03062

Ferrari F355 Spider, Audi A4.  
-1, the best Corvette ever.

06275





# Withdrawal Pains

The last time Americans couldn't get Fiat and Alfa spiders, we could blame Mussolini. So now, when they're better than ever, we're shut out again.

BY STEVE SPENCE

**T**he job would probably cause withdrawal pains, but what the hell—it was a C-note a day and expenses. I took the overnight ferry from Sicily north to Genoa, then a rainy bus ride to Milan, where I picked up a car. I drove north into the dismal night. Hours passed. It was drizzling by the time the road dropped down to a spooky medieval stone village squatting on a lip of land at the edge of Lake Maggiore, a 40-mile-long lake that is about two miles wide and winds its way onto the doorsteps of the Alps. I could see lights

from a tiny island on the lake, and farther along, a half-acre island where the remains of a 15th-century castle stood skeleton-like. I kept thinking of the bones of all the legions of soldiers deposited at the bottom of that black lake down through the ages, still providing calcium to deep-feeding trout.

I parked the car on the empty boulevard and got out slowly. Nobody in sight. I lit up a Galois cigarette, took a deep drag and was reminded how much fun it was as a kid to lean over a 40-gallon barrel of burning bicycle tires and

inhale. I pulled up the collar of my Bugle Boy imitation hoodlum denim jacket and for luck, felt the cold steel inside the jacket. And then I went looking for whatever was waiting for me in that ancient, dark place.

I ducked across the main drag and headed uphill through a narrow cobbled alleyway, rain seeping down the walls like squid ink. Nice image, huh? Alleyway crossed alleyway, and soon I was lost, breathing hard, and my squeaking Nikes had attracted two cats who were following me, tongues out, ears up.



## Alfa Romeo Spider

**Vehicle type:** front-engine, front-wheel-drive, 2-passenger, 2-door roadster.

**Price (Italy):** \$27,378

**Engine type:** DOHC 16-valve 4-in-line, iron block and aluminum head, Bosch Motronic M2.10.3 engine-control system with port fuel injection

**Displacement:** 120 cu in., 1969cc

**Power (SAE net):** 148 bhp @ 6200 rpm

**Torque (SAE net):** 137 lb-ft @ 4000 rpm

**Transmission:** 5-speed

**Wheelbase:** 100.0 in.

**Length:** 168.7 in.

**Curb weight:** 3020 lb

**Manufacturer's performance ratings:**

Zero to 60 mph: 8.2 sec

Top speed (drag limited): 130 mph

Fuel economy, European city cycle: 23 mpg

steady 56 mph: .38 mpg

steady 75 mph: .30 mpg

two differently sized platinum plugs per cylinder, touted as providing faster, more efficient combustion. A 189-hp 3.0-liter V-6 is the only engine option in the Spider. The GTV hardtop model—GTV for Gran Turismo Velocità—offers a 2.0-liter turbocharged and intercooled V-6 putting out 200 hp. In Italy, the Twin Spark-powered Spider is \$27,378 and the equivalent GTV is \$26,402. The V-6 Spider and the turbo V-6 hardtop both cost \$31,890.

There were fewer tourists breathing heavy around the Fiat Barchetta. Maybe it was the color: a carnival-like burnt orange, a bad choice considering its sexy, petite body. Pick another color—red or blue—and it's a fashion candidate for the cover of *Elle*.

The elbow-patched crowd will want to lead you down memory lane, pointing out all the historic Fiat spider "styling cues" that go back to the invention of spaghetti, but don't bother taking notes: in "affordable" Italian sports cars, this is *The Big New*, the end of Fiat's pain-in-the-ass past.

Barchetta means "cute little boat." Better would be "flashy roadgoing jet ski," but there's no single Italian word for that. It fulfills the rough-and-tumble demands of the traditionalists—a tight little two-seater with a good welterweight engine (128 horses here, the same as the Miata) that does not represent the investment of a home at Kennebunkport. At first sight, it looks larger than the Miata, but it's not—it's the wavy fenders and glitzy nose, with

a ridge flowing down both flanks. The headlights have an amphibian encased look, and they don't mess up the works by popping up. The tail has a bit of swoop and slick unframed, rectangular and unequal-sized lights.

If the Alfa's an Armani, the Barchetta's a Swatch. Visual tricks abound. The door handle is a recessed strip of aluminum that pops up by pressing a button at its head. The dash and wheel (airbag inside) are a shiny gray, sharply contrasting with black numerals on white-faced dials and orange bits here and there. Oval body paneling is used on the inside door panels too, as if the

outside has come inside. There are raised perforated grips on the wheel just made for hands.

Fiat has recently turned out a whole line of new engines. This is one of them: a DOHC, 16-valve 1.7-liter four putting

out 128 hp at 6300 rpm and 121 pound-feet of torque at 4300 rpm (the Miata rates 110 pound-feet at 5000 rpm and the same horsepower). The Barchetta's suspension is from the Punto hatchback, meaning struts and control arms up front and simple trailing arms in the rear.

So now the sun was out. Both Italian soft tops go down manually and simply, secured under a flip-up, flap-down hard panel that preserves the integrity of the design, which, believe us, is probably 89 percent of the reason for buying them. Nail-biting performance, as we would learn, is worth a solid B, but both get an A for originality.

The two-lane road that snakes around Lake Maggiore passes through postcard villages of stone and stucco, the occasional small hotel, the elegantly manicured tree-lined waterfront, the umbrella-lined cafe. The town prompting the dark dream was Verbania, and beyond it on the way to Locarno in Switzerland are villages with names that sound like exotic appetizers: Feriolo and Oggebbio, Cannobio, and Brissago. It's a place made magic by

its utter absence of fast-food joints, billboards, shouting commercialism. The entire ride felt as though we were inside some secret resort. The narrow lake is surrounded by seemingly sculpted mountains and walled but somehow modest homes. The road, however, is



viewed by many natives as a kind of Laguna Seca. I watched a guy pass five cars in one shot, the last in a blind corner.

Alfa says its Twin-Spark four will get to 60 mph in 8.2 seconds, and run to 130 mph. Once on the road, what was weird was how unlike an Alfa sports car it felt: there was just no pushing and shoving and yelling going on. It pulled away politely but briskly, without any muffler theatrics. There's a pair of counterrotating balance shafts in there, making it silent at idle (and damn quiet at 90 mph with the top up). This is a topless luxury car, not a sports-car hot dog. It weighs nearly 700 pounds more than the Mazda or Fiat, and it possesses hands-off-the-wheel straight-line stability and barely a twitch of torque-steer, even with bad-boy start.

Not wanting to create an international scene, we played catch at about 60 mph. The Alfa just flowed through corners at that speed, no body roll, no leaning tower of pizza. It dealt with bumps and dips without any pounding. (This is how Warren Beatty lives, I thought. There's a light cowl shake on washboards, but Warren avoids those.) It feels quicker than the Miata, though the meat in the power band is up above 4000 rpm. The steering is power-assisted, unlike the Mazda's, but it's quite firm and responsive. You can let your guard down here more than you can in a Miata. Breezing past Italian pedestrians doing full body turns to stare, we recall an *Autocar* writer noting that this Alfa "flatters its occupants." How true.

You sense the Barchetta's friendlier price (\$20,609 in Italy) when you step into it after the Alfa, but it is light-years from the rickety-rackety 124 Spider in every department. Like the Alfa, the Barchetta's priority is comfort and pizzazz and it has little of the Miata's info bombardment running up from the tires and into your hands in a hairy corner. Cosgrove, even though he's an art director, still prefers the rough-

house simplicity of the Miata.

Best of all about the Barchetta, it is not underpowered. Fiat says it will hustle to 60 mph in 8.6 seconds and has the wind to go to 124 mph. Our last Miata ran to 60 in 8.8 seconds and bid adieu at 118. In a straight-line charge through the gears, the Barchetta feels very Miata-like, maybe a hair quicker, with an engine note like Crystal Gayle's hair dryer. If you blow past the 7000-rpm redline playing with the slotted gearshift, the ignition shutdown is gentle. The sophisticated driver who could care less about interiors is going to hunker down with the Miata. Certainly, the comparison favors the Miata in fast jackknife turns and 180s; the MX-5 gets it done with an edge to the job. The Barchetta has power steering, our European Miata didn't; the Barchetta is front-drive, the Miata rear-drive. The Miata is relatively noisy inside and out, the Fiat is soft-spoken.

For an Italian spider, the Fiat's ride is



Officer Fusaro explains death penalty.

Nineties-soft, and over hard knocks, it will leave fewer marks on your bottom for your significant other to inquire about. At the very bottom of its travel, like the Spider, it tends to rebound sharply—abruptly and noticeably, like Dennis Rodman. The body must be rigid, because if there was a rattle, we didn't hear it. How times change. The Fiat's throttle response needs work, and the brakes don't grab hard until the pedal's deep into the floor.

Walking away, you think in some ways the Mazda might outlive them and us. But that's just sentimentality. It's the tight fit inside, the rawness of the interior and its simple seats, and the general noisy hullabaloo that are running contrary to the future that makes the MX-5 feel out of touch. But it's still a performer, and a beauty in profile.

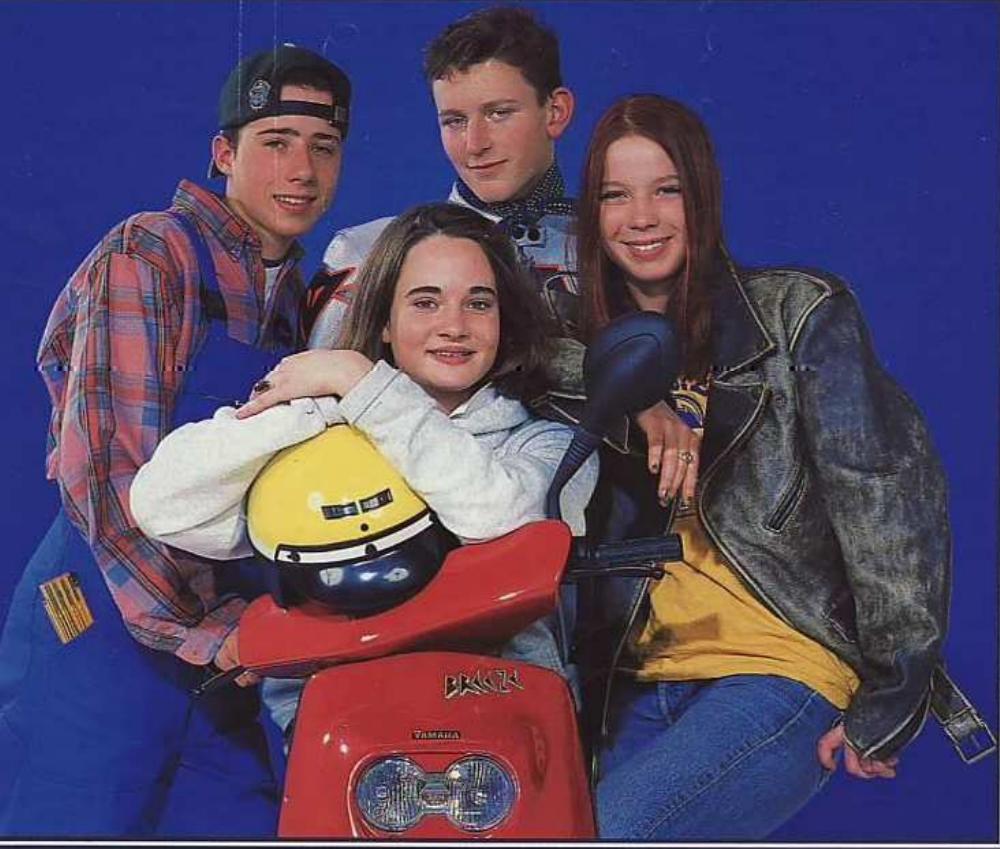
At Cannoero Riviera, a white-haired woman in front of me slowed for some reason. Impatient, I pulled out to pass—and everyone passes in all conditions, over broken lines, single lines, double lines, barbed-wire barricades—and was greeted by three policemen, one of them standing in the right lane, waving a weird flagging paddle at me. This is how you get a ticket at Lake Maggiore—not from a squad car, but from an elaborately dressed, calm cop on the side of the road. The paddle suggested I was either going to be spanked or sent off to jail.

His name was Fernando Fusaro, and he laughed and posed for pictures, and he talked in broken English/Italian with Marty Padgett, and his mannerisms reminded me of the actor Danny Aiello. He asked if he could buy one of the pictures, reaching into his pocket. Oh, no, no, we wouldn't think of it—we'll send you the whole magazine with you in it! *Grazie!*

Then, of course, he wrote me a ticket for passing over a single line, worth \$4,000 lire. About 35 bucks.

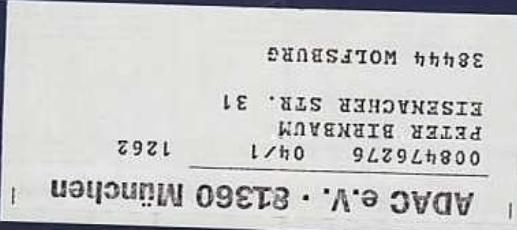
# ADAC motorwelt

*motorwelt deckt auf:  
Schwindel mit  
EU-Führerscheinen*



## Mit 16 aufs Moped? Aber sicher!

Großer ADAC-Test  
Radträger  
fürs Heck



Mitgliederreise  
Im Osten  
viel Neues

### Titelthema

ADAC fragte Eltern: Welches Zweirad für Ihr Kind?

6

### ADAC

Treffen der ADAC-Skipper	76
Für die Familie: Der neue ADAC-Auslands-Krankenschutz	102
Neu: Mehrfahrzeug-Rechtsschutz	106
Fünf Jahre ADAC im Osten	118
Einladung zur ADAC-Hauptversammlung 1995	122
Satellit hilft Luftrettern	122
Ziehen Sie um? Bitte melden!	129
Mitgliederwettbewerb	130

### Test & Technik

Fahrbericht: Fiat barchetta	22
Test: Skoda Felicia	28
Kurztest: Audi A4 TDI, BMW 320i touring, Lancia Dedra Station Wagon, Nissan Maxima 2.0	32
Test: 18 Fahrradträger	34
Opel, VW, Renault, Mazda: Was steckt hinter Rückrufen?	44

### Motorrad

Test: Sieben Reifenpaare	42
Die neue MOTORRADWELT ist da!	42

### Verkehr

ADAC: Stopp am Schulbus!	12
Mehr Tote durch Autobahn-Maut!	18
Neu von ADAC und Bahn: Autoreisezug Berlin-Hannover	48
Vorsicht, Hasen: Nicht rasen!	162
25 Jahre Fahrradturnier	166

### Recht

ADAC-Protest gegen neue Pläne mit „Idioten-Test“	40
Neue Urteile	106
Bombenalarm: Wann kann man Pauschalreise kündigen?	128

### Versicherung

Großer Versicherungs-Vergleich	96
--------------------------------	----

### Kosten

Soviel kostet Ihr Auto im Monat	108
Werkstatt: Wer zahlt für die Entsorgung?	124

### Reise

Mitgliederreise: Polen, Slowakische und Tschechische Republik	62
Das Salzkammergut – mit 76 Seen	68
Jetzt erschlossen: Pyrenäen	80
Wasser-Test: Nord- und Ostsee	90

### Motorsport

Auftakt in Zolder: DI-ADAC-Super-Tourenwagen-Cup	158
--	-----

### Reportage

Schwindel mit EU-Führerscheinen	52
Neue Motels neben der Autobahn	72

### Rubriken

aktuell	12
Auto Report	24
Reisemagazin	76
Service/Regional-Anschriften	88
Club	118
Recht & Rat	105, 128
Regional mit Prüfdiensten	134
Hello, Kinder!	164
Leserbriefe	168
Blickpunkt	170
Anschrift und Impressum, Titelator Rainer Pohl	129

Offene Freude für 36 800 Mark:  
Fiat barchetta. Wir eröffnen  
die Cabrio-Saison mit  
einem Fahrbericht.

22



**ADAC  
SERVICE**

ADAC-Wasser-  
test: Nord- und  
Ostsee. Krank-  
im Urlaub: Der neue  
ADAC-Auslands-  
Krankenschutz hilft.  
Aktuelle Tabelle: So-  
viel kostet Ihr Auto  
im Monat. Neu-  
der ADAC-  
Rechtsschutz. 88



Warum Fahrräder  
aufs Dach packen,  
wenn's auch einfa-  
cher geht: mit Heck-  
trägern. Ein ADAC-Test. 34

Dieses Rot heißt treffend Speedrot, aber Gelb und Silber sind auch wahnsinnig schnell. Echt coolen Kids mit Kohle raten wir zu einem ziemlich coolen Orange, das so cool wie Rostschutzfarbe aussieht. Scheinwerfer unter Acryl-Glas, Alu-Räder kosten 800 DM. Nostalgischer Klapp-Türgriff wie im legendären Mercedes 300 SL. Und ein knackiges Cockpit, wie wir es gerne mögen.

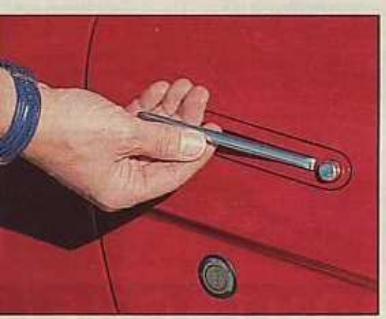
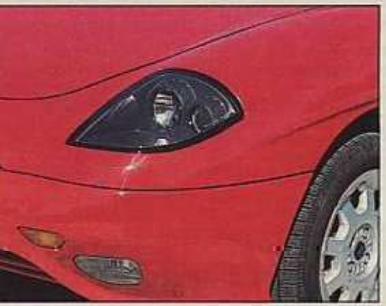


Foto: Thomas D. Heine

# Schöner am Wind

Barchetta – das Boot für zwei. Mit einem pfiffig gestylten Cabrio knüpft Fiat jetzt an eine lange Spider-Tradition an.

Er war so offen wie das Dekolleté der Loren, so rot wie ihre Lippen, und er war genauso unerreichbar. Ich bekam weder die Loren, die schon damals lieber mit Marcello Mastroianni als mit mir gespielt, noch den 850 Spider den Fiat auf dem Genfer Salon präsentierte: 7150 DM sind für einen Lehrburschen mit 70 Mark Lohn einfach galaktisch. Das war 1965.

Heute, 30 Jahre später, scheint alles so wie damals. Sophia Loren sieht immer noch bellissimo aus, hängt immer noch an diesem Mastroianni und Fiat zeigt auf dem Genfer Salon wieder einen neuen Spider: Er heißt barchetta (gesprochen: barretta, italienisch »Schiffchen«) und kostet 36 800 Mark. Im Vergleich zu Konkurrenz ist das preiswert, so wie damals. Heute sind Airbag, Servolenkung, Radio, elektrische Fensterheber und ein 16V-Motor (1747 cm<sup>3</sup>) mit 96 kW (131 PS) serienmäßig an Bord. Für ABS kommen 1450 DM, für Leder 1500 DM hinzu. Mazda hat sofort mit einer 90-PS-Variante des MX-5 eine 90 990 DM gekontert.

Barchetta. Ein Zweisitzer pur, klassische Linie mit Schwung, PVC-Verdeck leicht zu bedienen, nostalgische Türgriffe, steife Karosserie. Bodengruppe vom Punto, also Frontantrieb, und bei der ersten Aufsicht sofort ein gutes Gefühl: handlich, wendig, liegt gut, Lenken und Schalter läuft flüssig aus dem Handgelenk, gute Sitze, und der Wind zupft mit der richtigen Dosierung an der Frisur. Der starke Motor (0–100 km/h in 8,9 s, Spitze 200 km/h) zieht elastisch durch, läßt sich mit niedrigen Drehzahlen sparsam fahren. DIN-Verbrauch: 7,5 l/100 km, 50-l-Tank. Der Kofferraum ist größer als im MX-5, Beauty-Case und Reisetasche passen lässig rein.

Spontan-Eindruck: Schiffchen fahren macht viel Spaß, barchetta wird ein Hit. Und wenn's schon mit der Loren nicht geklappt hat, dann will ich wenigstens jetzt Kapitän werden. JG STRATMANN

Giugno 1996 - L. 8000

PERIODICO MENSILE Spedizione in abbonamento postale/45% - Milano

# QUATTORUO

ALLEGATO  
MONOVOLUME



Pronta  
la nuova  
"Dedra"

In arrivo  
la nuova  
"Golf"



Prova su strada  
Volvo "V40" S.W.  
e "S40" berlina

**CLIENTE DELUSO**  
Troppe «seconda serie» a sorpresa

**DOSSIER TELEFONINI:** Guida alle ultime novità



FIAT «BARCHETTA» e MG «MGF»

# DI CHE NOSTALGIA SIETE?

«barchetta»

PREGI

- MOTORE PRONTO E POTENTE
  - ACCELERAZIONE BRILLANTE
  - COMPORTAMENTO SPORTIVO
- DIFETTI
- FINITURA CAPOTE
  - ACCESSIBILITÀ BAGAGLIAIO



PROVE SU  
STRADA



«MGF»

PREGI

- MOTORE POTENTE ED ELASTICO
  - ACCELERAZIONE VIVACE
  - CONSUMO CONTENUTO
- DIFETTI
- COMPORTAMENTO STRADALE  
MIGLIORABILE
  - FINITURA IMPRECISA

Italiana o inglese?  
«Tutt'avanti» o «tutto  
dietro»? Un bel dilemma,  
a prescindere dal prezzo, di  
una quindicina di milioni  
più favorevole per la Fiat.

**L**a storia si ripete: scuola italiana o inglese? Ovvamente stiamo parlando di sportive e di spider in particolare. Negli anni Sessanta i giovani e meno giovani in carriera potevano scegliere tra le veloci e moderne spider italiane, Alfa Romeo e Fiat in testa, e quelle inglesi, più tradizionali ma per certi versi anche più affascinanti, come le MG, le Triumph o le Austin Healy. I giapponesi, almeno in Italia, non esistevano ancora e i tedeschi erano intenti a ritrovare una loro giusta dimensione nel mondo dell'automobile.

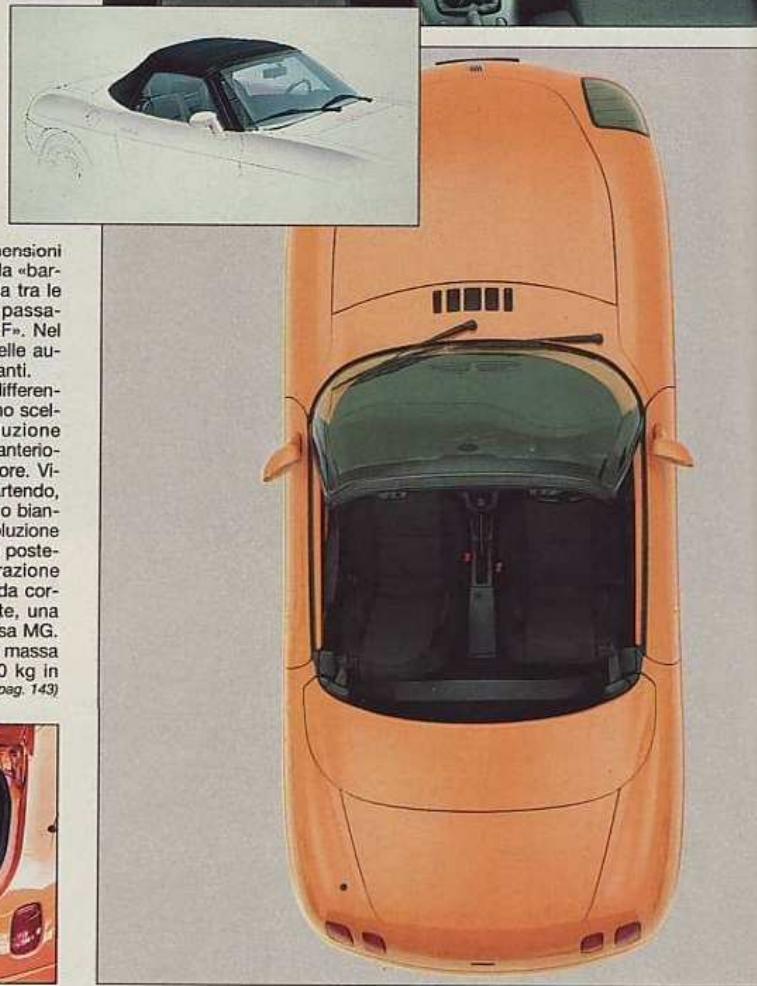
Dopo decenni di silenzio, l'anno scorso la Fiat si è ripresentata in questo settore con la «barchetta», ed è stato subito un successo commerciale. Quest'anno, grazie a Rover, torna a vivere il mito MG con la «MGF». Ed

ecco, quindi, l'idea di un confronto tra queste due vetture, un confronto che è tecnico, di scuola, di stile, di modo di concepire una sportiva in questi anni Novanta.

Incominciamo dall'esterno, che è uno dei punti cardine per il successo di vetture di questo genere. Sia la «barchetta» sia la «MGF» sono «due posti secchi», hanno dimensioni compatte (3,92 metri di lunghezza per entrambe) e hanno un design dominato da linee curve e morbide, vagamente rétro. Più sull'italiana che sull'inglese, è evidente il richiamo a mitiche realizzazioni del passato, e in particolare alla Ferrari «166 MM» del 1948. Maggiori difficoltà, invece, per gli uomini Rover prestati all'MG, far rivivere l'atmosfera di un tempo, vista la disposizione meccanica con il motore posteriore e la linea a cuneo con il musetto corto e spiovente. Sulla «MGF» l'unico aggancio con il passato è reperibile nella bombatura del cofano anteriore e nella tipica griglia MG, sebbene reinterpretata in chiave moderna. Poche le critiche: a nostro avviso vi è uno scompenso stilistico nelle dimensioni dei parafanghi (troppo alti) della «barchetta» e una certa disarmonia tra le dimensioni delle ruote e dei passaruote nella fiancata della «MGF». Nel complesso, però, sono due belle automobili, sicuramente affascinanti.

Dal punto di vista tecnico, le differenze sono sensibili. Alla Fiat hanno scelto, per la loro spider, la soluzione «tutti'avanti», cioè con motore anteriore trasversale e trazione anteriore. Viceversa, i progettisti inglesi, partendo, come si è soliti dire, da un foglio bianco, si sono orientati verso la soluzione «tutto dietro», cioè con motore posteriore trasversale centrale e trazione posteriore, tipica delle vetture da corsa e delle sportive più raffinate, una vera e propria rivoluzione in casa MG. Ne consegue che, pur con una massa totale molto simile (circa 1200 kg in

(segue a pag. 143)



## Più a misura di giovani la Fiat

**Q**uando si ha per tetto il cielo, l'abitacolo diventa piccolo, più piccolo di quanto non sia realmente. Quasi ti aderisce alla pelle, come un vestito. Come tale, per trovarsi bene, devi «sentirtelo addosso». Soltanto così riesci a gustare fino in fondo il piacere della guida all'aria aperta. Da questo punto di vista, la «barchetta» si «porta» meglio: per il conducente è più facile trovare la posizione di guida e controllare la vettura.

Gli interni della «barchetta», con parte della plancia e dei pannelli porta lasciati a lamiera nello stesso colore dell'esterno, sono più spartani e giovanili, mentre la «MGF» si presenta con un «taglio» più elegante e apparentemente più curato. Non abbastanza, però, secondo noi, per giustificare la notevole differenza di prezzo tra i due modelli. Anche aggiungendo alla dotazione della «barchetta» gli accessori offerti di serie sulla «MGF», la spider italiana costa una decina di milioni meno dell'inglese. Una ragione in più per farla preferire ai giovani.

L'«MGF», invece, sembra rivolgersi agli automobilisti più maturi; lo tradisce anche la scelta dei sedili: più ampi e accoglienti che sulla Fiat. Su entrambe, comunque, lo spazio è soddisfacente per due persone. A proposito di volume, va sottolineato che, nonostante il motore centrale, la MG dispone di un discreto bagagliaio posteriore, che compensa la modesta capacità del vano anteriore, quasi completamente occupato dal ruotino di scorruta (ruotino anche per la «barchetta») e da alcuni organi della vettura (bizzarra britannica: l'apertura è comandata da una maniglia confinata nel bagagliaio posteriore). Meno soddisfacente la capacità di carico della «barchetta», il cui vano è poco accessibile.

Entrambe le spider, infine, dispongono di una capote di tela, ripiegabile manualmente in un vano dietro i sedili. L'operazione si effettua in pochi secondi e senza particolari difficoltà.





ACCESSORI	«barchetta»	«MGF»
Prezzo di listino	34.950	49.131
Prezzo vettura provata	40.710	53.836
ABS	2.010	di serie
Airbag guida	di serie	di serie
Airbag passeggero	400	974
Alzacristalli elettrici	di serie	di serie
Antifurto	n.d.	656
Capote apribile elettricamente	n.d.	n.d.
Chiave a codice (immobilizer)	di serie	di serie
Cerchi di lega	800	di serie
Chiusura porte centralizzata	420	di serie
Climatizzatore manuale	2010	3075
Correttore assetto fari	n.d.	n.d.
Fendinebbia	280	n.d.
Hard top	2.650	(*)
Lavafari	n.d.	n.d.
Retrovisori est. reg. elettricamente	420	(*)
Retrovisori esterni termici	n.d.	n.d.
Retrovisori est. ripiegabili manu.	di serie	n.d.
Sedile guida reg. in altezza	n.d.	n.d.
Selleria di pelle	1590	n.d.
Servosterzo	di serie	di serie
Telecomando chiusura porte	n.d.	di serie
Vernice metallizzata	530	769
Volante rivestito di pelle	240	di serie
Volante regolabile	di serie	n.d.

Prezzi in migliaia di lire  
in rosso = presente su vettura provata  
n.d. = non disponibile  
(\*) Chiusura centralizzata e retrovisori reg. elettricamente;  
(\*) con lunotto termico

## PREZZO QUATTRORUOTE

**«barchetta»**  
**L. 37.380.000**  
**«MGF»**  
**L. 49.131.000**

**L**a dotazione di accessori compresa nel prezzo chiavi in mano di una vettura non sempre coincide con quella auspicabile in funzione della classe e delle caratteristiche del veicolo. Il «Prezzo Quattroruote» nasce aggiungendo all'equipaggiamento di serie gli optional che la redazione ritiene consigliabili. Le due vetture provate hanno una dotazione di serie accettabile, ma sulla «barchetta» è opportuno prevedere i supplementi per l'ABS e per il «pack» che comprende chiusura centralizzata e retrovisori esterni regolabili elettricamente. Quanto alla «MGF», ha una lista di optional incompleta. Non è prevista, in particolare, l'aggiunta dei retrovisori esterni elettrici e dei fendinebbia. Da notare, inoltre, che il volante non è regolabile e che il listino ufficiale per l'Italia non prevede l'hard top.

*(segue da pag. 140)*  
condizioni di prova), la distribuzione dei pesi sui due assali è nettamente diversa per le due vetture: rispettivamente 65% davanti e 35 dietro sull'italiana contro 44 e 56% per l'inglese, con tutte le implicazioni che una scelta di questo tipo comporta dal punto di vista della guida.

Per quanto riguarda le sospensioni, la «barchetta» adotta all'avantreno il classico MacPherson, mentre dietro vi è una soluzione con braccio longitudinale. Si tratta di uno schema ampiamente collaudato in casa Fiat, anche se modificato e messo a punto meticolosamente per questa vettura. Assai più raffinata la geometria utilizzata sulla «MGF», con quadrilateri deformabili sia davanti sia dietro e speciali ammortizzatori Hydragas interconnessi tra loro. I freni sono a disco sulle quattro ruote con quelli anteriori autoventilanti integrati dal sistema autobloccante ABS (a richiesta sulla «barchetta»). Per lo sterzo, la «MGF» utilizza un inedito sistema di servoassistenza di tipo elettrico, dove cioè l'«aiuto» al pilota viene non da una pompa idraulica mossa dal motore, bensì da un motorino elettrico controllato elettronicamente.

Le due vetture sono invece molto simili per quanto riguarda i motori: entrambi a quattro cilindri, di nuova concezione, con distribuzione bialbero, 16 valvole, iniezione elettronica e variatore di fase. Il 4 cilindri Fiat eroga 130 cavalli a 6300 giri/min mentre quello MG si spinge fino a 145 CV a 7000 giri/min.

Salire sulla «barchetta» è come fare un bel tuffo nel passato. La posizione di guida è stata volutamente tenuta bassa e allungata, spostata all'interno, con il duplice scopo di richiamarsi alle sportive di un tempo e di riequilibrare un poco i pesi sui due assali. I comandi sono tutti ben disposti, con il volante verticale, la corta leva del cambio e la pedaliera in giusta posizione, adatta a un uso sportivo. Si guida fasciati dal tunnel centrale e dal fianchetto porta, con la strumentazione ben visibile davanti agli occhi.

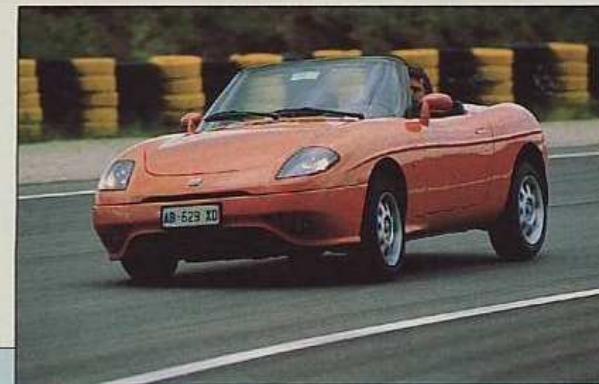
Sensazione nettamente diversa sulla «MGF»: il muso, a differenza di quello imponente della «barchetta», finisce subito, come sulle vetture sport, il volante è meno verticale e vi è più spazio per i movimenti. Anche qui i comandi principali sono tutti ben dispo-

sti. Ancora due scuole, due stili diversi, anche se, a ben vedere, su posizioni diametralmente opposte rispetto a quanto accadeva negli anni Sessanta.

In termini di prestazioni assolute, come potete controllare dalle tabelle riportate alle pagine 146-147, il confronto è molto equilibrato, con piccole differenze a vantaggio ora dell'una ora dell'altra. Entrambe sono risultate piuttosto veloci, con buone doti di accelerazione e un'apprezzabile elasticità di marcia. Ma è su strada, o meglio ancora in pista, che i caratteri delle due vetture emergono prepotentemente in tutta la loro differenza. L'«handling», e cioè il comportamento e le sensazioni che ne derivano, è tipico per ciascuna delle due vetture.

Chi, salendo sulla «barchetta», sia convinto di avere per le mani una vettura «rétro» anche nella guida è completamente fuori strada. La spider italiana è risultata non solo molto veloce (vedere a pag. 145 i risultati ottenuti nelle «prove speciali» cui abbiamo sottoposto le vetture), ma oltremodo piacevole da governare; rapida nell'inserimento in curva, vivacissima

*(segue a pag. 146)*



**La «barchetta» tiene  
bene la rotta**



**Con l'«MGF» c'è molto  
da remare**

## Uno slalom da rally

Per valutare al meglio le prestazioni e le caratteristiche di guida di queste due spider, abbiamo pensato di mettere a confronto sulla nostra pista di Vairano in alcuni test specifici: una prova in circuito, il rilevamento della massima accelerazione laterale sviluppatibile in curva in condizioni stabilizzate e uno slalom veloce per meglio evidenziare le caratteristiche di maneggevolezza.

Diciamo subito che l'italiana se l'è cavata meglio della rivale inglese in tutti e tre i test. Nella prova in circuito, svoltasi su un tracciato di 960 metri

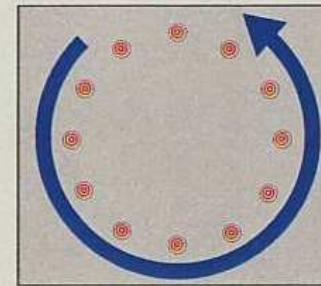
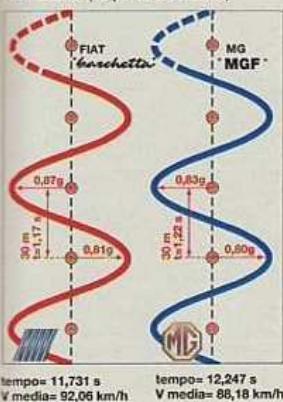
di sviluppo, con curve di corto e medio raggio, la «barchetta» ha rubato alla «MGF» ben 1,4 secondi, avvantaggiandosi sia nella parte più lenta sia in quella più veloce del percorso.

I risultati delle altre due prove sono riportati in dettaglio nei diagrammi qui a lato. Ricordiamo che il rilevamento dell'accelerazione laterale è stato effettuato su di una curva a 180 gradi con raggio di 55 metri, mentre la prova di slalom viene effettuata su un tratto con 10 porte poste a 30 metri di distanza l'una dall'altra. Tutte le prove si sono svolte su asfalto asciutto.



Il diagramma a destra riporta l'andamento dell'accelerazione laterale rilevata sulle due vetture durante la prova di slalom. La «barchetta» è risultata mediamente più rapida (11,731 s contro 12,247 della «MGF») con punte di accelerazione laterale più elevate (0,81-0,87 g contro 0,80-0,83 g).

### SLALOM (10 porte a 30 metri)



L'istogramma a destra riporta il valore medio dell'accelerazione laterale rilevata sulle due vetture in condizioni di assetto stabilizzato. Più lenza l'«MGF» a causa di un evidente sottosterzo.

### CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alberapropulsore 82,0 mm - Corsa 82,7 mm - Cilindrata 1747 cm<sup>3</sup> - Rapporto di compressione 10,8:1 - Potenza max 96 kW (130 CV) a 6300 giri/min - Coppia max 164 Nm (16,7 kgm) a 4300 giri/min - Potenza specifica 55,0 kW/l (74,4 CV/l) - Due assi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, punterie idrauliche, variatore di fase elettronico (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica (multi-point), controllo integrato con l'accensione - Una bobina per ogni cilindro - Catalizzatore a tre vie.

**Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 rapporti: I) 3,090:1; II) 2,235:1; III) 1,520:1; IV) 1,156:1; V) 0,946:1; RM 3,909:1 - Riduzione finale con rapporto 3,21:1

**Pneumatici:** anteriori 195/55 R 15 84V, cerchi 6,5J 15 (auto provata Pirelli P4000) - Ruote di scorta di dimensioni ridotte.

**Corpo vettura:** 2 porte, 2 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retroreno a ruote indipendenti, braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori oleopneumatici - Freni a disco (anti-autoventilanti), (ABS a richiesta) - Scatola guida a cremagliera, servocomando - Capacità serbatoio carburante 50 litri.

**Dimensioni e massa:** passo 2,275 m - Lunghezza 3,916 m - Larghezza 1,640 m - Altezza 1,265 m - Massa: in ordine di marcia 1060 kg, rimorchiable 450 kg - Capacità bagagliaio dichiarata: 165 dm<sup>3</sup>.

### CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** posteriore centrale trasversale - 4 cilindri in linea - Alberapropulsore 80,0 mm - Corsa 89,3 mm - Cilindrata 1796 cm<sup>3</sup> - Rapporto di compressione 10,5:1 - Potenza max 107 kW (145 CV) a 7000 giri/min - Coppia max 174 Nm (17,7 kgm) a 4000 giri/min - Potenza specifica 59,6 kW/l (80,7 CV/l) - Due assi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, fasatura variabile idraulicamente a controllo elettronico (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione elettronica (multi-point), controllo integrato con l'accensione - Catalizzatore a tre vie.

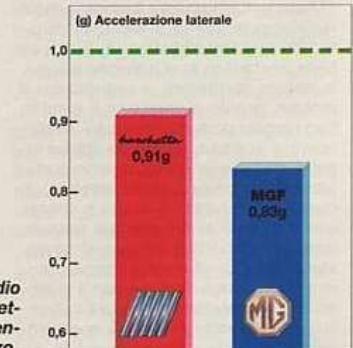
**Trasmissione:** trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 rapporti: I) 3,186:1; II) 1,842:1; III) 1,303:1; IV) 1,033:1; V) 0,765:1; RM 3,000:1 - Riduzione finale con rapporto 3,21:1

**Pneumatici:** anteriori 185/55 R 15 81V, cerchi 6,5J 15, posteriori 205/50 R 15 81V (auto provata con Good Year - Eagle Touring NCT3-) - Ruote di scorta di dimensioni ridotte.

**Corpo vettura:** 2 porte, 2 posti - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, barra stabilizzatrice - Retroreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, barra stabilizzatrice - Elementi elastici Hydraglas interconnessi - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco (anti-autoventilanti), ABS - Scatola guida a cremagliera, servocomando elettrico - Capacità serbatoio carburante 65 litri.

**Dimensioni e massa:** passo 2,375 m - Lunghezza 3,917 m - Larghezza 1,628 m - Altezza 1,264 m - Massa: in ordine di marcia 1080 kg - Capacità bagagliaio dichiarata: 210 dm<sup>3</sup>.

### STEERING PAD (r=55m)



Ecco l'«italian  
rétro»



Pulsante e  
barretta per la maniglia.



Fari carenati.



Luci posteriori separate.

(segue da pag. 143)

nei cambi di traiettoria, ma stabile e sicura ad andatura elevata.

Meno entusiasmante il giudizio sulla «MGF», nonostante la tecnica raffinata che la contraddistingue. Tutto va bene finché non la si impegnà troppo; in queste condizioni, si apprezzano il motore, pronto e vivace, e il cambio ben rapportato e manovrabile. Avvicinandosi al limite, invece, la spider inglese mette in evidenza un comportamento non propriamente corretto; in curva sottosterza in modo evidente con il motore in tiro per poi passare con fin troppa disinvolta al sovrasterzo quando si rilascia l'acceleratore e si accentua l'azione con il volante. Un comportamento quasi rallyistico, molto divertente per gli appassionati della guida, almeno finché le andature sono basse, ma oggettivamente impegnativo per l'utente comune.

## LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

rilevate sulla nostra pista a Vairano di Vidigulfo (PV)

### VELOCITÀ MASSIMA

•barchetta: 202,131 km/h in V a 6300 giri/min (dichiarata 200 km/h)  
•MGF: 205,020 km/h in V a 6000 giri/min (dichiarata 212 km/h)

### CONSUMO in V

Velocità in km/h	km/litro	
	barchetta	MGF
60	19,3	20,5
90	15,6	16,5
100	14,4	15,2
120	12,6	12,9
130	11,7	11,9
140	10,7	10,6
150	9,2	9,5

### Condizioni della prova

Massa della vettura in prova: •barchetta: 1199 kg - •MGF: 1220 kg  
Temperatura: •barchetta: 19 °C - •MGF: 15 °C  
Pressione atmosferica: •barchetta: 1018 millibar - •MGF: 1016 millibar  
Umidità relativa: •barchetta: 44% - •MGF: 51%  
Vento: •barchetta: 1,3-1,6 m/s - •MGF: 0,5-2,6 m/s  
Peso specifico carburante: •barchetta: 750 g/l - •MGF: 744 g/l

Scarto medio tachimetro: •barchetta: 0,9% in più - •MGF: 5,3% in più

### Resistenza all'avanzamento

Potenza assorbita a 100 km/h: •barchetta: 14 kW (19 CV) - •MGF: 15 kW (20 CV)  
Rendimento energetico a 100 km/h: •barchetta: 21,7% - •MGF: 24,9%

**E i modernismi inglesi**

Presa d'aria laterale.

Fari «quasi» giapponesi.

Qui si scarica tutto:  
gas di combustione e calore.

### ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
	•barchetta	•MGF
0 - 60	3,3	3,7
0 - 100	8,7	8,6
0 - 120	12,5	12,2
0 - 130	14,5	14,0
0 - 140	17,1	16,7
0 - 160	24,4	23,4

1 km con partenza da fermo:

•barchetta: 30,0 s  
•MGF: 29,7 s  
velocità d'uscita: 172,4 km/h

400 m con partenza da fermo:

•barchetta: 16,2 s  
velocità d'uscita: 137,2 km/h  
•MGF: 16,0 s  
velocità d'uscita: 139,0 km/h

### RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
	•barchetta	•MGF
70 - 100	9,6	10,4
70 - 120	17,0	18,3
70 - 130	20,8	22,7
70 - 140	24,8	27,5

1 km da 40 km/h in V

•barchetta: 38,3 s  
velocità d'uscita: 145,2 km/h  
•MGF: 38,7 s  
velocità d'uscita: 140,6 km/h

### FRENATA con ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	•barchetta	•MGF
60	13,4	14,0
100	37,3	38,9
120	53,7	56,1
130	63,0	65,8
140	73,1	76,3

### Diametro di sterzata

•barchetta: 11,0 m, a dx; 11,3 m, a sx - •MGF: 10,7 m, a dx; 10,8 m, a sx.

Ad alta velocità, poi, bisogna comunque stare attenti, perché il retroreno si stabilizza sempre con un attimo di ritardo. Anche lo sterzo non brilla per prontezza e progressività.

Tornando all'uso normale su strada, c'è da dire che entrambe centralino appieno l'obiettivo per cui sono state progettate, e cioè quello di sapere regalare emozioni uniche, da vera spider. Per cui, usatelle il più possibile aperte, anche se la stagione è inclemente, e con i finestrini rigorosamente abbassati.

Quale scegliere? Anche questa volta, a prescindere dalla differenza di prezzo che qui è notevole, alla fine sarà comunque una questione di gusto personale. Del resto, anche negli anni Sessanta non vi era una ragione particolare per preferire una spider inglese a una italiana.

147

6/96



LA PAGELLA	barchetta	MGF	
Posto guida	*****	****	Quello della «barchetta» è più adattabile e consente a tutti di raggiungere una posizione corretta.
Plancia e comandi	*****	****	Bella la plancia dell'italiana. Comandi ben disposti su entrambe. Deviolti da rivedere sulla «MGF».
Strumentazione	****	****	La dotazione è adeguata e la grafica originale, però due sportive dovrebbero avere una strumentazione più completa.
Climatizzazione	*****	*****	La «barchetta» e la «MGF» provate montavano il climatizzatore (optional). Su entrambe la regolazione è facile.
Finitura	****	****	Finitura volutamente semplice e spartana sulla «barchetta». Spifferi e portiere fuori registro sulla «MGF».
Accessori	*****	****	Buona la dotazione della «barchetta» equipaggiata con ABS e climatizzatore (optional). Qualche lacuna sulla «MGF».
Cambio	*****	*****	Entrambi sono caratterizzati da innesti brevi e precisi e sono ben manovribili. Rapporti correttamente spaziati.
Sterzo	*****	****	Eccellente quello della «barchetta»: molto pronto, preciso e progressivo. Apprezzabile il comando «elettrico» della «MGF».
Confort	****	****	Con entrambe si possono affrontare senza problemi anche lunghi viaggi. Rumorosità e assorbimento sono nella norma.
<b>Media stelle</b>	<b>3,8</b>	<b>3,2</b>	
Abitabilità	****	****	Soddisfacente per vetture di questa categoria. Qualche problema di accessibilità a capote chiusa.
Bagagliaio	**	****	Il vano dell'italiana ha una capacità reale di 165 dm <sup>3</sup> contro i 179 della spider inglese. Accessibilità migliore sulla «MGF».
<b>Media stelle</b>	<b>2,5</b>	<b>3,0</b>	

\* INSUFFICIENTE \*\* SUFFICIENTE \*\*\* DISCRETO \*\*\*\* BUONO \*\*\*\*\* OTTIMO

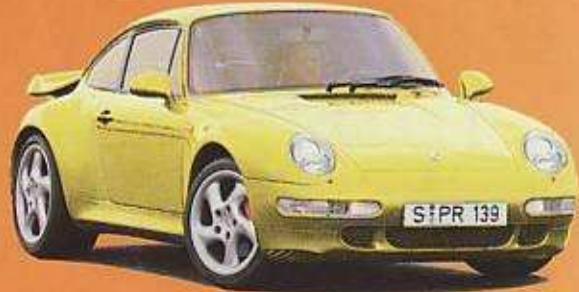
LA PAGELLA	barchetta	MGF	
Motore	*****	*****	Il 4 cilindri della «MGF» vanta una potenza maggiore, ma è meno vivace di quello della «barchetta» ai regimi intermedi.
Accelerazione	*****	*****	Hanno uno scatto brillante e passano i 100 km/h, da ferme, in poco più di 8,5 secondi. I sorpassi sono veloci.
Ripresa	****	****	Entrambe riprendono da bassa velocità in V marcia senza problemi. Un po' più pronta la «barchetta».
<b>Media stelle</b>	<b>3,7</b>	<b>3,7</b>	
Visibilità	****	****	Come su tutte le spider, è leggermente limitata soltanto quando si viaggia con la capote chiusa. Problemi per i più alti.
Dotazione	*****	*****	Entrambe muniti di airbag e ABS. L'antibloccaggio è optional sulla «barchetta», ma la Fiat costa molto meno.
Freni	*****	*****	Tutte e due hanno spazi di frenata da 5 stelle, ma risentono un po' della fatica (fading) quando le si impegnă a fondo.
Tenuta di strada	****	****	La «barchetta» ha limiti molto elevati con comportamento moderatamente sottosterzante. Più lenta la «MGF».
Stabilità	*****	**	Notevoli variazioni d'assetto sulla «MGF», che, soprattutto a alta velocità, sia riallinea con ritardo. Ok la «barchetta».
<b>Media stelle</b>	<b>3,8</b>	<b>3,2</b>	
Consumo	*****	*****	La «MGF» si dimostra insospettabilmente sobria a velocità costante. Anche la «barchetta» consente buone percorrenze.
Aerodinamica	*****	*****	L'assorbimento è simile. La «MGF» usa 27,1 kW - 36,8 CV a 130 km/h. La «barchetta» si accontenta di 26,7 kW - 36,3 CV.
<b>Media stelle</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	



Das große  
**Felgen-**  
Spezial

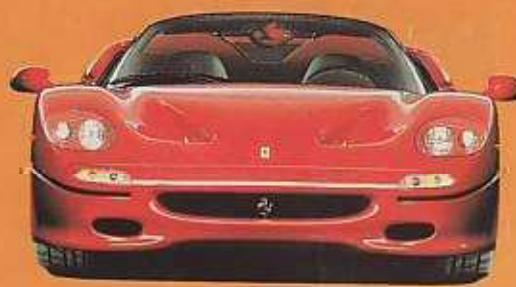


## Porsche 911 turbo Test: 408 PS ohne Stress



## Ferrari F50

Formel 1-Technik für die Straße



## BMW 328

1995 und 1938



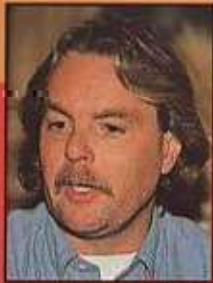
## Fiat Barchetta

Der Sonne entgegen mit Monica



## Audi A4 TDI

Zum erstenmal getunt



Keke  
Rosberg

So sieht die Formel 1  
1995 aus

AMG-Mercedes C36:  
Der erste Tuning-Dauertest





Wie das Licht die Motten,  
so ziehen Sonnenuntergänge  
die Barchetta an.

Der Fahrer hat keinen  
Einfluß mehr auf das Ziel,  
er genießt die Fahrt.  
Zeit ist in der Barchetta relativ

Der Wind weht ins  
Gesicht, die Sonne  
kitzelt auf der Nase.  
Viel Orange, weiße  
Zeiger und Monica im  
Innenraum – kann Auto-  
fahren schöner sein?

#### Fahrbericht: Fiat Barchetta

# Der Sonne ent gegen



# Nicht nur tiefer legen auch tiefer pflegen

Erläßlich bei allen guten Autzulieferer-Abschließungen und Fachhändlern.

Technische Daten	
<b>Fiat Barchetta</b>	
<b>Motor</b>	
Zylinder	4R wassergekühlt, vorn quer
Ventile	4, x dohc, Tassenstößel
Bohrung x Hub	82,0 x 82,7 mm
Hubraum	1747 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	10,3:1
Leistung	130 PS (96 kW)
bei	6300 min <sup>-1</sup>
Literleistung	74,04 PS/L
max. Drehmoment	164 Nm bei 4300 min <sup>-1</sup>
<b>Kraftübertragung</b>	
Antrieb	Frontantrieb
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 3,909, II 2,238, III 1,520, IV 1,156, V 0,946
Achsübersetzung	3,363
<b>Fahrwerk</b>	
vorn	Querlenker, Federbein, Stabi
hinten	Längslenker, Federbein, Stabi
Bremsen	Scheiben, vorn innenbelüftet, Ø 257/40 mm
Bereifung	195/55 R 15 V auf 15-Zoll-Felgen
<b>Karosserie</b>	
Abmessungen (LxBxH)	3916 x 1640 x 1265 mm
Gewicht vollelektr.	1060 kg
Leistungsgewicht	8,2 kg/PS
Tankvolumen	50 Liter
<b>Fahrleistungen*</b>	
0-100 km/h	8,9 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
<b>Preise</b>	
Grundpreis	ca. 36.800
Wichtige Extras	ABS 1450 Mark, Leichtmetallräder 800 Mark, Beifahrer-Airbag 200 Mark
Testwagenpreis	ca. 39.050 Mark

\*Werangaben

Mehr als ein Cockpitspray. Der neue umweltfreie **Armor All Tiefenpfleger Seidenmatt** reinigt, schützt und verschönert in einem - innen - außen. Seine Pflegeformel dringt tief in den Kunststoff und Gummi ein. Das Ergebnis: Selbst meine Oberflächen erhalten wieder ein junges Aussehen.

**ARMOR ALL TIEFENPFLEGER**  
Reinigt, schützt und verschönert -  
alles in einem.

Monica liebt Cabrio-Ausfahrten in den Sonnenuntergang. „Aber nur ausnahmsweise“, der Vater der hübschen Fremdsprachen-Korrespondentin hebt den Zeigefinger, „und daß Sie zum Abendessen wieder da sind.“ Er ahnt schon, daß eine Spritztour mit dem Fiat Barchetta länger dauert.

Das Tor der Tiefgarage geht auf. Ein Lichtstrahl fällt auf die Barchetta. „Sieht sie nicht schön aus?“ Monica streichelt über die gewölbte Motorhaube. Mit den glubschigen, verglasten Scheinwerfern wirkt der Fiat wie die moderne Ausgabe des Austin Frogeye. Die Leichtmetallräder haben Ähnlichkeit mit den alten Cromodora-Felgen, die es für den Fiat 124 Spider gab. Die Front ähnelt der des alten Fiat 850 Spider. Die Barchetta (italienisch: kleines Boot) macht ihrem Namen alle Ehre.

Erst auf den kleinen Knopf drücken, dann springt ein Chromhebel hervor. Monica zieht an dem zierlichen Türgriff. Die riesigen orangefarbenen Kunststoff-Flächen in den Türen täuschen nacktes Blech vor. Die Tür in Orange paßt ganz hervorragend zu Monicas schwarzen Kleidern. Soviel Farbe im Innenraum hatten zuletzt die Cabrios aus den 70ern.

Das Öffnen des Verdecks ist ein Kinderspiel: Zwei Verriegelungen lösen, Verdeckkästen auf, und die Cabrio-Kapuze verschwindet in wenigen Sekunden. Für kalte Wintertage will Fiat später ein Hardtop anbieten.

Wir steigen ein. Die Sportsitze passen wie angegossen. Auf Armlehnen in den Türen haben die Fiat-Ingenieure bewußt verzichtet. Wie in der Badewanne haben die Türen genau die richtige Höhe, um seinen Arm darauf zu legen. Ich drehe den Zündschlüssel mit Aluminiumkopf nach rechts. Monicas Augen blitzten. Ein kermiger Vierzylinder erwacht zum Leben. Unter der Haube arbeitet ein völlig neuer 1,8-Liter-Sechszylinder-Ventilator. Erst-

mals verwendet Fiat einen Motor mit verstellbarer Einlaß-Nockenwelle. Die Folge ist viel Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen. Zwischen 2000 und 6000 Umdrehungen stehen der Barchetta 90 Prozent des maximalen Drehmoments von 164 Newtonmeter zur Verfügung. Vorerst wird es den 1060 Kilogramm leichten Fiat ausschließlich mit dem 130 PS starken 16V-Triebwerk geben.

Die Zahlen sind Monica ziemlich egal. Sie freut sich, daß die Barchetta immer zügig beschleunigt, egal ob der Zeiger des Drehzahlmessers auf 1800 oder 6500 Touren steht. Ab Tempo 100 weht uns der Fahrtwind heftiger um die Nase. Gut, daß ich nicht Monicas lange Haare habe, die sich verknöten können.

Da kommen die ersten Kurven. Das Airbag-Sportlenkrad aus dem Fiat-Coupé liegt gut in der Hand. Mit der leichten und direkten Lenkung läßt sich die Barchetta fast schon spielerisch um die Kurven dirigieren. brav zieht sie ihre Spur. Ich schalte runter. Hey, eine so gute Schaltung hatte Fiat lange nicht mehr. Exakt rasten die Gänge ein, die Schaltwege sind kurz. Der kleine Lederschaltknauf liegt hervorragend in der Hand.

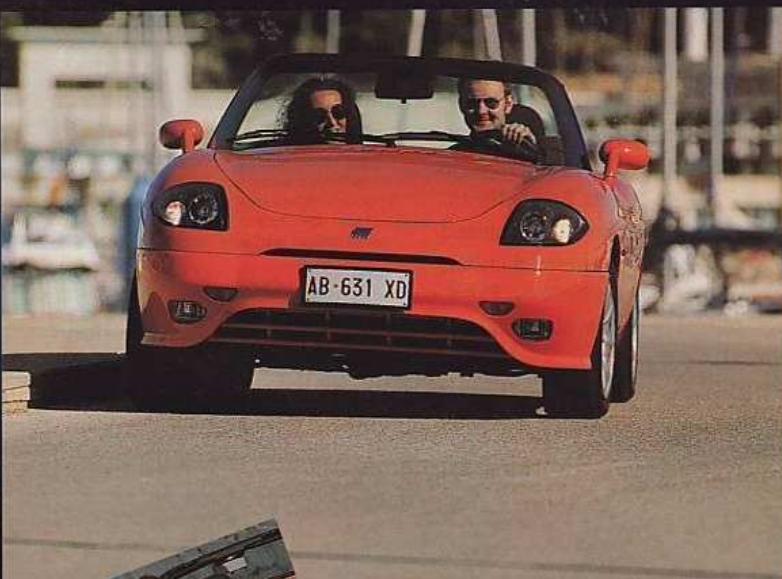
„Meinst du, wir können auch schneller durch die Kurven...?“ Monica lacht. Kein Problem. Ich gebe Gas. Für einen Fronttriebler typisch schiebt der Fiat-Roadster über die Vorderräder. Wir beschließen, von nun an nur noch schnell durch die Kurven zu fahren.

Bei zuviel Speed reicht es, das Gas wegzunehmen, und die Barchetta dreht gütig in die Kurve ein. Die Mischung aus Wind, Wärme und Fahrspaß erzeugt ein regelrechtes Glücksgefühl.

Langsam wird es dunkel. Ganz automatisch haben wir mit der Barchetta den Weg in Richtung Sonnenuntergang eingeschlagen.

Ich schalte das Licht ein. „Schau mal“, Monica blickt auf die Armaturentafel. Plötzlich färben sich die schwarzen Ziffern unter dem weißen Skalenblatt grün. Der Vierzylinder röhrt zufrieden vor sich hin.

Oliver Lauter



Aussteigen ist zwar einfach, fällt aber schwer (links): Wer einmal mit der Barchetta durch die Landschaft gefügt ist, will nicht mehr aufhören. Das Fahrwerk ist parnascherischer, der Fahrspaß zaubert strahlende Gesichter (oben)



## Cabrio-Alternativen mit 130 PS

Für 39980 Mark bietet Mazda den MX 5 an. Im Gegensatz zum Fiat Barchetta hat der Mazda Heckantrieb. Er beschleunigt in etwa zehn Sekunden auf 100 km/h und erreicht 195 km/h Spitze. Das neue Ford Escort-Cabrio kommt Ende April auf den deutschen Markt. Als XR3i mit 130 PS kostet es 42500 Mark, Beschleunigung von null bis 100 km/h in 10,6 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 198 km/h.

### Fiat 124 Spider



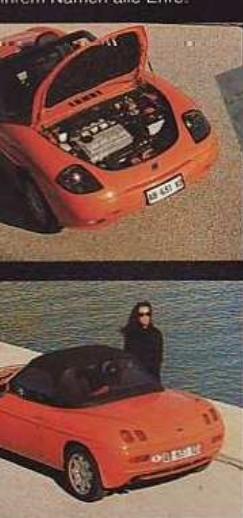
### Fiat Barchetta - die Vorgänger

Die Ahnen des Fiat Barchetta hatten Heckantrieb. Von 1965 bis 1973 wurde der niedliche Fiat 850 Spider produziert. Besondere Kennzeichen: Heckmotor, Leistung 49 bis 52 PS, Höchstgeschwindigkeit 145 km/h. Von 1966 bis 1978 gab es den Fiat 124 Spider. Motorleistung 90 bis 118 PS, Höchstgeschwindigkeit 185 km/h. Eine US-Version wurde noch bis 1987 gebaut.

### Fiat 850 Spider



Monica liebt Cabrio-Ausfahrten in den Sonnenuntergang. „Aber nur ausnahmsweise“, der Vater der hübschen Fremdsprachen-Korrespondentin hebt den Zeigefinger, „und daß Sie zum Abendessen wieder da sind.“ Er ahnt schon, daß eine Spritztour mit dem Fiat Barchetta länger dauert.



Unter der Motorhaube arbeitet ein neuer 1,8-Liter-Motor (oben). Auch mit geschlossenem Verdeck ist die Barchetta eine Schönheit (darunter)

Wie die Wasserlinie bei einem Bootsrumpf, so teilen die Lichtkanten die Barchetta-Flanken in helle und dunkle Bereiche. Die Designer von Centro Stile waren mit viel Herz am Werk.

# Echappement

**GRAND CONCOURS**



**SUPER ESSAI**  
**RENAULT**  
**LAGUNA BITURBO**  
280 ch - 250 km/h

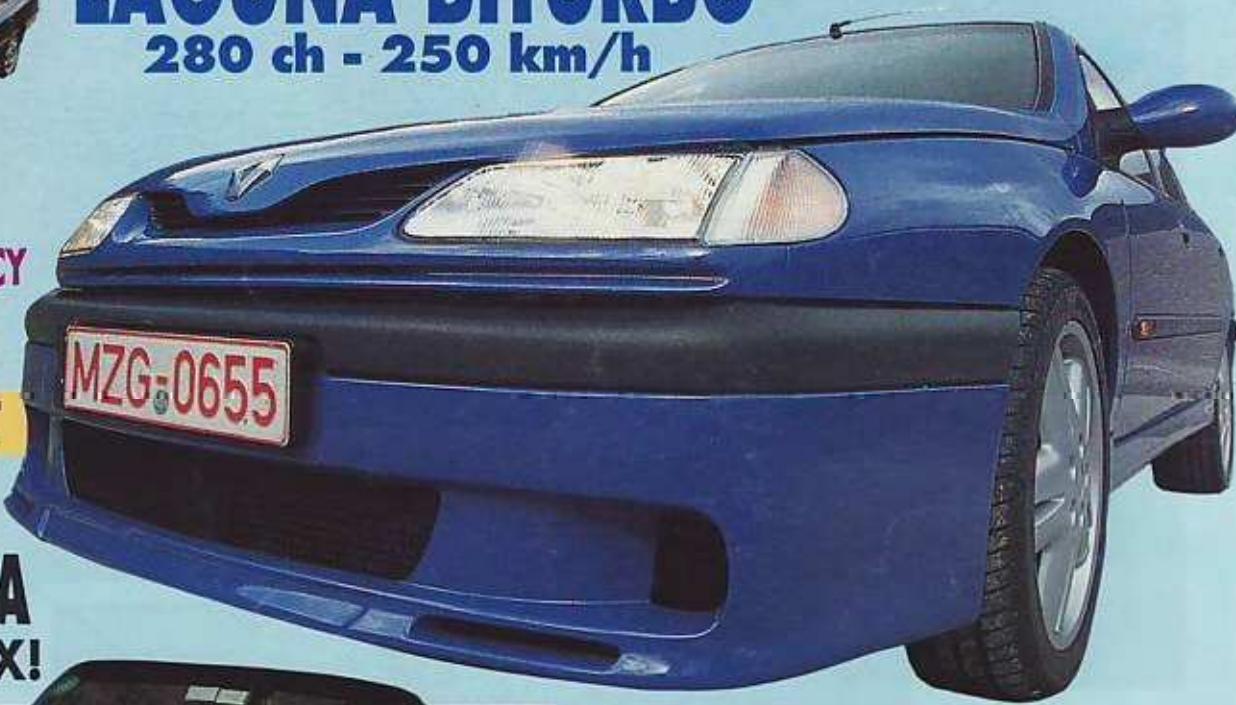
**SURPRENANT!**



**3 Golf TDi endiablées**

**GAGNEZ**  
UNE SUBARU LEGACY  
4WD TURBO

**AU VOLANT**  
**FIAT**  
**BARCHETTA**  
ATOUT PRIX!



**GUIDE D'ACHAT**

**VOTRE**  
**205 GTI**  
**D'OCCASION**

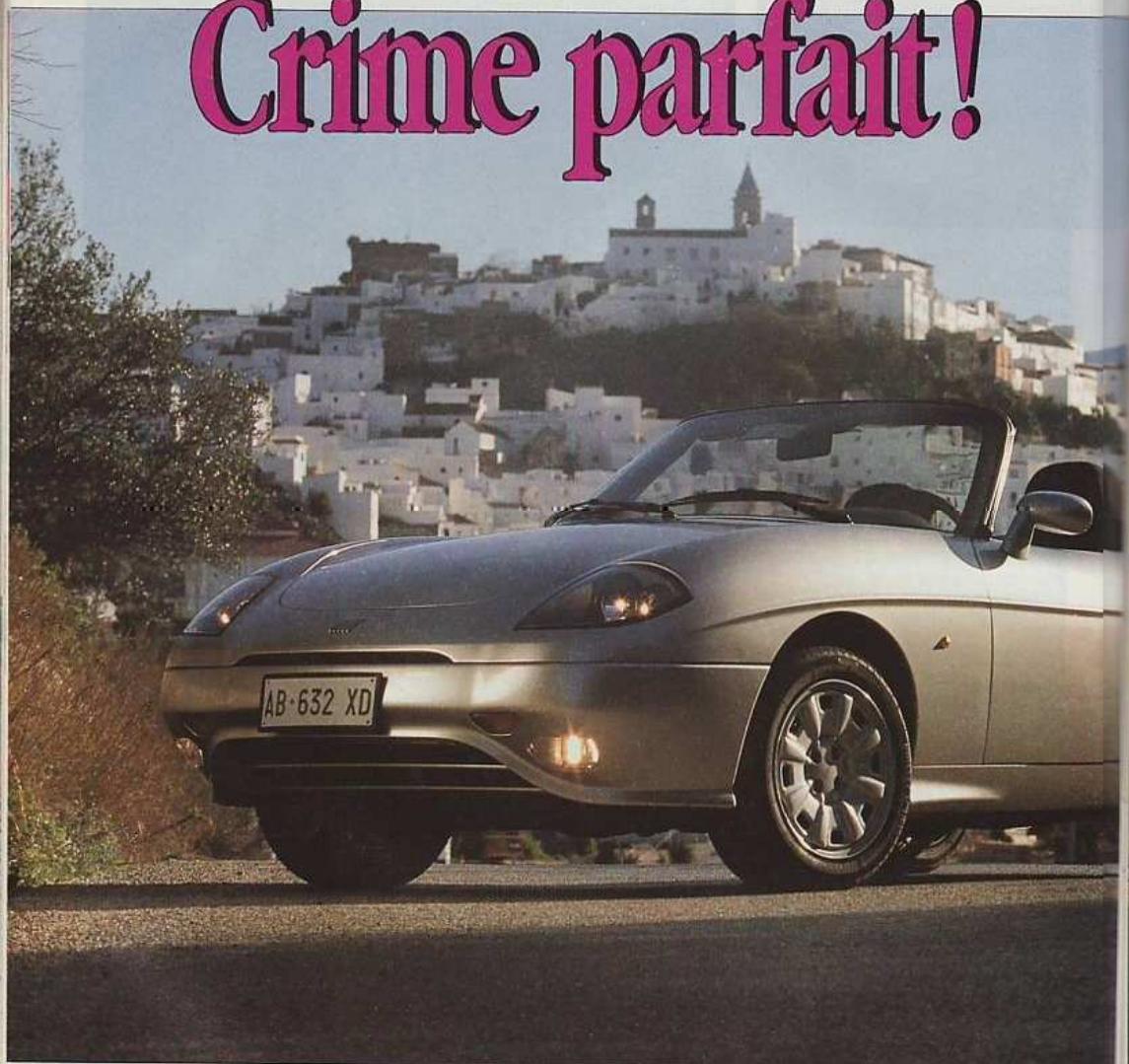


**NOUVELLE FORMULE**  
**tous les 15 jours**



Fiat barchetta

# Crime parfait!



Après le Coupé, la barchetta. De nouveau, Fiat agresse les fans au point sensible. Deux modèles qui cachent bien leur extraction de la grande série. Deux automobiles passion, dont certains détails, jamais innocents, viennent encore enfouir le clou d'un tempérament déjà sans faille. Quant au prix de ce petit bijou... il nous ôte la dernière chance d'y résister.

YVES BEY-ROZET - PHOTOS CHRISTIAN CHIQUELLO



Une ligne inédite mais de multiples rappels au patrimoine. Adorable barchetta ! Annoncée au prix d'une bonne GTI, il sera dur de lui résister.



**CARROSSERIE : 2 places  
PUISANCE : 130 ch  
COMMERCIALISATION : mai 95  
PRIX ANNONCÉ : 130 000 francs**

milanais sont jumeaux, voire siamois. Au contraire, la barchetta et le Coupé turinois n'ont rien de commun. Si ce n'est la démarche technique, ainsi que l'esprit et le style qui font une large référence à un passé jusqu'ici plus passionnant que le présent. Donc, si le Coupé lancé l'an dernier s'apparente à l'ancien 124 (qui se doublait d'un spider), la barchetta ressuscite pour sa part l'adorable spider 850. Pour ce faire, Fiat a pioché dans la banque inférieure, celle de la Punto. Si les voies sont un peu élargies (de 3 et 5 cm respectivement à l'avant et à l'arrière), l'empattement est nettement raccourci. Les 27 cm de moins devraient se sentir dans la maniabilité de ce joujou extra. En attendant, ces nouvelles cotes donnent un égout très plat, une barquette. Craquante, elle l'est dès le premier coup d'œil. Une ligne de caisse et de ceinture en vague douce ; des ailes confortablement galbées ; un arrière tronqué mais arrondi ; un avant fuselé qui la rend plus longue que la berline ; le tout donnant un dessin totalement inédit, sans aucun trait

commun avec celui de la Punto, qu'elle soit fermée ou décapotable. A ces lignes s'ajoute une foule de petits détails qui tuent, comme la double sortie d'échappement façon pot Abarth, les aérateurs à l'ancienne ou, surtout, ces poignées de portes encastrées.

Tout pour le plaisir !

Fiat présente sa barquette dans la région de Jerez : une bonne idée et pas seulement en raison du climat. En effet, lorsqu'on élit ce genre d'engin, on est un pur, voire un dur. Car la barchetta, on a réellement envie de la vivre à longueur d'année et tête au vent. Alors on s'équipe en conséquence contre le froid et, comme nos voisins britanniques, on se décrète waterproof. On ne pense même pas tout de suite qu'elle possède tout de même une capote, tant celle-ci est bien cachée sous un couvercle. En cas d'urgence, elle est toutefois rapide à installer. Et, pour les citadins hivernaux, il existe un hard top. A l'ancienne on peut dire.

La position de conduite est impeccable. Le volant (c'est celui du Coupé) tombe bien en mains, tandis que la droite trouve facilement le petit levier de vitesses, perché sur la console centrale joliment dessinée. Comme de bonheur, c'est déjà le cas dans le Coupé, la commande de boîte demeure précise en toutes circonstances, même manœuvrée en plein appui dans une courbe défoncee. Quant à la

# ESSAI

## présentation

large pédale d'accélérateur ajournée, elle facilite le talon-pointe lors des rétrogradages. Charmingement attention, le (petit) compte-tours est logé en face des yeux, au centre du tableau de bord.

Et on ne se lasse pas de le consulter car il atteste de la formidable santé du tout nouveau moteur. On nous l'avait annoncé, lors de la présentation de la Punto, comme une alternative au 1,4 litre suralimenté de la GT. C'est donc en fait la barchetta qui éternise cette mécanique de la dernière génération (la même que le... cinq cylindres de l'imposante Kappa,

**A 130 000 F, on peut difficilement reprocher à la barchetta d'être une traction. Et puis, il y a tout le reste...**

nouveau navire-amiral Lancia). Bien sûr, avec ses 1 747 cm<sup>3</sup> atmosphériques, il n'a pas la vigueur et les 21 mkg du petit turbo. Mais, d'une part, il développe tout de même 130 ch, et, d'autre part, il établit un maximum de couple sur une large plage : jamais moins de 90% entre 2 000 et 6 000 tr/min.

Malgard cela, il n'a rien d'électrique, sauf les petites décharges qu'il vous envoie, grâce à sa sonorité et aux 7 000 tr/min qu'il va chercher si on ne le retient pas. Futures normes ou pas, il déborde de caractère. Cela, en particulier grâce au variateur de phase hydraulique, mais piloté électroniquement, qui décale l'arbre à cames d'admission de 25°, ainsi qu'au spaghetti d'échappement en inox 4 dans 2 dans 1.

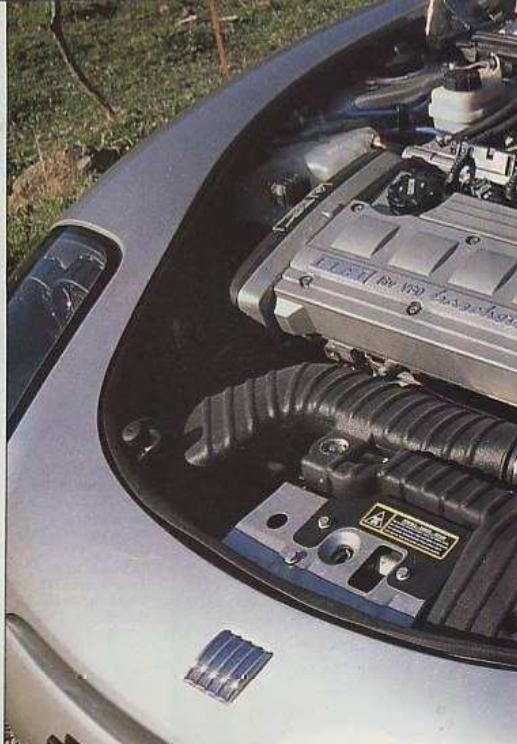
### Flânerie ou attaque

Ils l'ont avoué dans le film de présentation et nous l'ont confirmé de vive voix : la bande de piqués qui a eu la chance de développer cette Fiat, avait une arrière-pensée en la mettant au point. Ils voulaient lui faire évoquer la moto, par la vivacité de ses réactions. Effectivement, dès les premiers kilomètres de vraie route, avec des tournants, la direction apparaît trop précise ! Pas à la façon d'une Citroën des mauvaises années, hyper assistée et difficile à maîtriser, à moins d'avoir été vacciné au double chevron. Non, on ressent parfaitement la route et les réactions de la voiture. Mais, c'est net, la barchetta se situe à part. Au début, on tend à en faire un peu trop. Mais ça ne pose pas de gros problème d'adaptation et, surtout, ne compromet pas la stabilité. Car cela vient uniquement du rapport de démultiplication, très direct. Et si la réponse du train avant est immédiate, elle reste calme et n'embarque pas l'arrière.

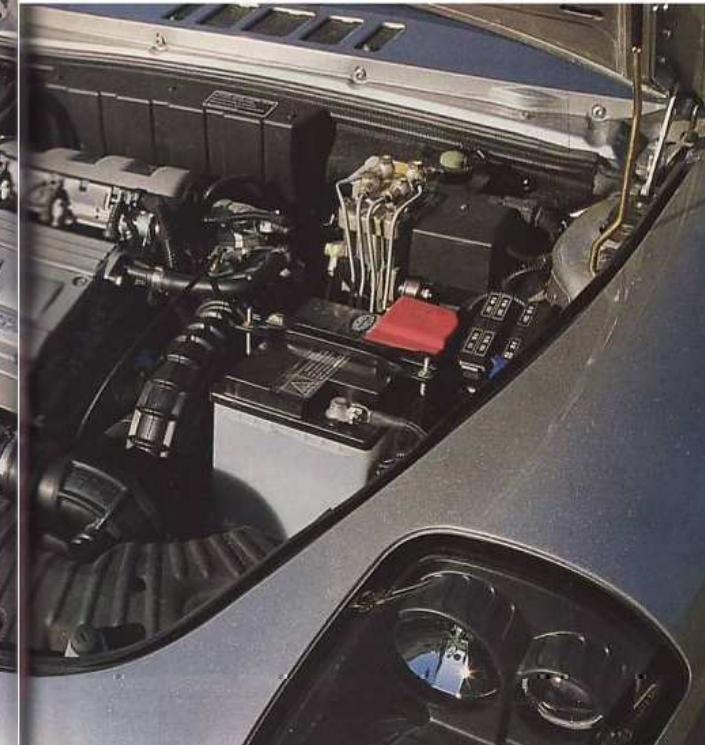
Sur un ruban parfait, la barchetta vire vite et très à plat sur ses voies larges et ses pneus série 55. Dans des enchaînements dégradés, elle s'avère terriblement maniable mais commence à avouer certaines limites. Le train

avant a peu de débattement et se calme vite sur des tampons relativement rigides. Bon pour l'antiroulis et la précision mais... Pour conserver un semblant de confort, la souplesse est donnée par l'avant, faiblement amorti. Cette définition fonctionne bien sur bon revêtement mais donne un résultat très moyen sur mau-

C'est beau jusque sous le capot. Ce nouveau moteur est une bien belle mécanique : quelle chaleur !



Un arrière façon mini Corvette et un double échappement sauce pot Abarth des belles années.



Rigide (et un peu plus lourde que la Punto GT, dont elle ne devrait qu'approcher les performances) la barquette de Fiat est un sacré pavé dans la mare. Avec sa ligne inédite, sa vaste palette de couleurs pimantes, sa longue liste d'accessoires et le formidable entraînement de son moteur, elle est une véritable voiture à vivre la passion. Une magnifique façon de montrer que certains Européens ont retenu la leçon Mazda. La Miata devenue plus chère, réagit aussi et attaque avec une version 90 ch. Et c'est une propulsion, contrairement à l'Italienne. Mais, d'une part à ce faible niveau de puissance, c'est moins important, d'autre part, à 130 000 F, on peut difficilement reprocher à la barchetta d'être une traction. Encore que, si la MG F à moteur central, la petite qui a 120 ch, coûte réellement moins de 140 000 F... ■

### D'UN COUP D'OEIL

Puissance (ch à tr/min)	130 à 6 300
Couple maxi (mkg à tr/min)	16,7 à 4 300
Régime maxi (tr/min)	7 000
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 747
Type (cylindres)	4 en ligne
Disposition	AV, transversal
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double
	(variateur de phase à l'admission)
Alimentation/allumage	gestion intégrale Hitachi
Transmission	traction
Botte de vitesses	à 5 rapports
Vit. maxi en 100/300 (km/h)	55/96/141/186
Pneus avant/arrière	195/55 R 15 V
Jantes	5 ½ J 15 tôle
Carrosserie	spider
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre antiroulis
arrière	bras tirés combinés
	ressort-amortisseur
Freins (Ø en mm) avant	barre antiroulis
arrière	disques ventilés (257) disques (240)
Poids (kg)	1 060
Long. - larg. - haut. (mm)	3 915 - 1 640 - 1 265
Empattement (mm)	2 275
Voies avant - arrière (mm)	1 412 - 1 407
Réservoir (litres)	50

### PERFORMANCES

Puissance au litre (ch)	74
Couple au litre (mkg)	9,6
Poids/puissance (kg/ch)	8,2
Vitesse maxi (km/h)	200* à 6 200
1 000 m départ arrêté	29''*

### BUDGET

Prix	env. 130 000
Hard top	option
ABS	option
Climatiseur	option
Selle cuir	option
Volant + pommeau cuir	option
Airbag conducteur/passager	série/option
Jantes alu (2 dessins)	option
Antibriseurs	option
Verrouillage central	option
Filtre antirouille	accessoire
Pédales Momo	accessoire
Porte-bagages	accessoire
Tableau de bord bois	accessoire
Jeu de bagages	accessoire

\* Données constructeur

# Rebirth of the coo

The Fiat Barchetta's design is a masterpiece, as you will read on page 28. But to succeed must still beat that king of the cheap sports cars, the Mazda MX-5. Andrew Frankel repor



**I**t was the machine guns that worried me most. They were everywhere, swinging ominously from the shoulders of the policemen. To be honest, I wasn't much sold on the mirror sunglasses or body armour, either. They were getting closer now as some walked, some ran towards the two cars.

As our Fiat Barchetta and Mazda MX-5 sat in the road-block, silent in the Spanish sunshine, I tried to figure out how it could have all gone quite so terribly wrong.

It hadn't felt wrong; not at the time. Quite the reverse in fact. Having wrenched ourselves free from one more depressing and unremittingly wet British winter, to drive two such pretty and vivacious cars, roof down across the deserted landscapes around Jerez, and at speeds which were fast but safe, seemed almost inalienably right.

The Barchetta, Fiat's bold new spider, provided the purpose for our visit, the Mazda the means by which it would be judged. At the time of the MX-5's launch back in 1989, we all thought it strange how a car from Japan could so brilliantly capture such an essentially European concept as the affordable, open two-seat sports car. The Italian and British car companies that once defined the breed must have been perplexed, too. For five long years they left the MX-5 as the only reminder of the days when such cars ruled the roads,



Rear-drive MX-5 1.8 matches Fiat's new baby on price: £14,000 apiece

many years before the word 'hatchback' had even been invented, let alone been siamesed with 'hot'. But if the Europeans have been a long time coming, they are at least arriving in force. The Barchetta is merely the scout for an altogether larger taskforce that will include both Alfa Romeo and MG before the summer is out. Others from Porsche, BMW and Mercedes wait patiently in the wings. For now, though, it is the Barchetta that must face the MX-5 alone.

Place Fiat and Mazda side by side and it is the Barchetta that looks bigger. This is largely illusory. Though it is 35mm taller than the MX-5, its overall length is correspondingly shorter. No, it is the bulbous bodywork, beautifully redundant of the 'little boat' its Barchetta title refers to, which creates the impression of size.

There is little to tell between their respective weights either, with the 1060kg Fiat proving just 40kg heavier than the Mazda. The power outputs from the 1.8-litre, twin-cam, 16-valve, iron block, alloy head engines are closer still with the 130bhp Barchetta boasting a scant 2bhp advantage over its rival. The Fiat does have more torque, though, 121lb ft at 4300rpm — courtesy, in the main, of the variable inlet valve timing with which this all-new engine is equipped. The Mazda has just 110lb ft, high up at 5000rpm.

Before embarking on our fateful journey, we took time to drink in the looks of the two sportsters. Even to hardened enthusiasts, the shape of such cars is important and to many who will actually buy them, such considerations are often everything.

I like the Barchetta's styling. Designed in-house without reference to Pininfarina, it looks stylish and distinctive in the flesh. But next to the MX-5 it ram home the timelessness of the Mazda's shape. Ripped-off old Lotus Elan or not, your eyes flow over it from stem to stern in one fluid motion. Try the same with the Fiat and your gaze is forever distracted by the multitude of changing curves and style lines. I fear that, striking as it is, the Barchetta's is a shape that will not age so well as that of its opponent.

Inside, the design aims of Mazda and Fiat diverge still more. The MX-5 is a

minimalist's dream. Simple white on black instruments sit above a steering column with simple stalks. There is a simple sliding lever ventilation system and still more simple eyeball vents to blow hot air in your face. Function is all.

By comparison, the Barchetta cabin is sophistication incarnate. Smart and deeply recessed dials — black on white in line with current sporting fashion — a predictable but undeniably effective central revcounter combine with soft paddles working the wipers and indicators to further augment the impression of style so deftly created by the exterior shape. And all over the facia from the natty, integrated hi-fi system to the curving swooping dashboard, the signs that someone has thought and thought hard about the presentation of every single area of the Barchetta's public face are clear to see.

But it is only when you take your seat in the Barchetta that the first of the real, rather than the perceived, differences takes shape. The MX-5 is built on a dedicated platform designed specifically to suit the purposes of a two-seat sports car, which is why, in line with purist thinking, it has a longitudinal engine driving the rear wheels, each of which is suspended by double, unequal length wishbones. You sit deep down inside the car with the transmission tunnel rising to greet your elbow.

The Barchetta, by comparison, is built on a platform designed primarily for the Fiat Punto hatchback. Though shortened and dramatically modified for its new application, it still means the Barchetta is obliged to deploy its engine transversely across the bay, driving the front wheels. Suspension comes from the altogether more common hatchback arrangement of struts up front and trailing arms at the rear. But the most obvious indication that the Barchetta hails from a hatch comes when you drop down into the seat. The fall is rather shorter than it is in the Mazda. Fiat has laboured hard to lower the seat as far as possible, but the feeling of sitting on rather than in the car remains.

Time to go. Lowering the Mazda hood is simple, quick and can be done without leaving the seat but while the Fiat's

STAN PAIRIN

system requires you stand outside the car, it does allow you to stow the hood, Lotus Elan like, beneath a body-coloured panel. It's a much more attractive solution than the MX-5's and, for the extra seconds it takes, is well worth it.

Even as we struggled out of town in the rush hour, both cars were fun. It was good to have

sun back on my face, to be driving a two-seater again.

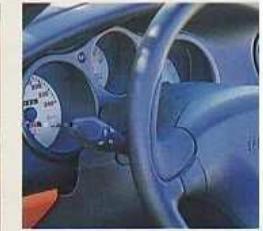
The Barchetta impressed more with every mile. My initial fear that it was a car more of style than substance was left back in Jerez. It rides better than the MX-5 and shakes less over the innumerable potholes. En route to the real roads via motorway, it was more refined and comfortable than the

Mazda, too. Quite properly, though, the wind would still tie your hair in knots in five seconds flat.

But it didn't yet feel like a sports car, and while this might be an advantage on the motorway, two-seat sports cars were not born for dual carriageways. Soon the roads would be twisting over the hills and the MX-5, markedly the

more rowdy and uncomfortable on the way there, would be in its element. It would seek to prove that, when it came to providing a delicious driving experience, there was simply no substitute for its uncompromising rear-wheel drive design.

And so the drive began. On the straight roads before the hills we learned that, despite



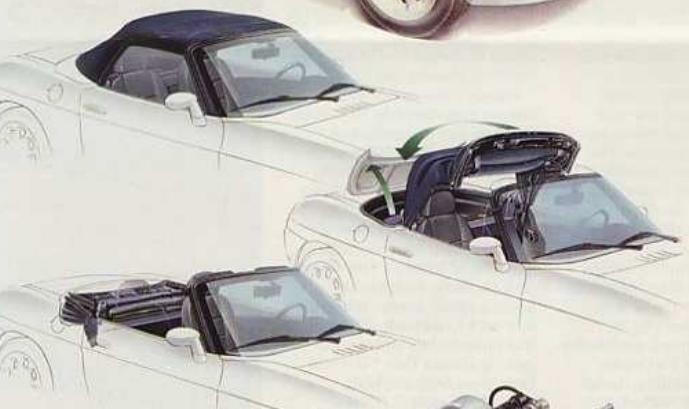
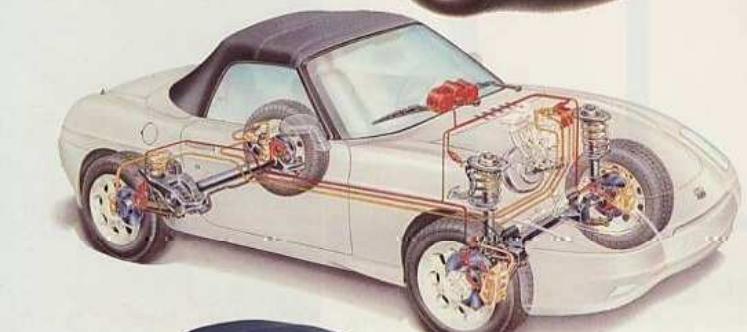
Smart outside, gorgeous inside, the Barchetta was styled by Fiat itself



# HOW PETE PUSHED THE BOAT OUT



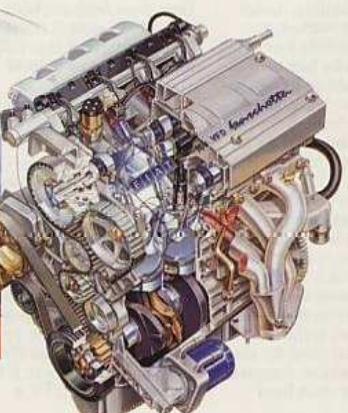
Front-drive Barchetta uses highly modified Punto suspension/platform



Fiat's hood mechanism is easy to operate but only from outside car



All-new 1.8-litre engine makes its debut in Barchetta; 130bhp/121lb ft



## FACTFILE HOW FAST?

**FIAT BARCHETTA**      **MAZDA MX-5**

0-62mph      8.9sec\*      10.1sec\*\*  
Top speed      124mph\*      115mph

\*Manufacturer's claimed figures

\*\*0-60mph time

## HOW MUCH?

£14,000 (estimated)      £14,495  
On sale      May      now

## HOW BIG?

Length	3916mm (154.2in)	3950mm (155.5in)
Width	1640mm (64.6in)	1675mm (65.9in)
Height	1265mm (49.8in)	1230mm (48.4in)
Wheelbase	2443mm (95.2in)	2265mm (89.2in)
Luggage capacity	0.17cu m	0.10cu m
Weight	1060kg (2335lb)	1020kg (2245lb)
Distribution f/r	65/34 per cent	51/49 per cent
Fuel tank	50 litres (11.0 gall)	58 litres (12.7 gall)

## ENGINE

Installation	transverse, front, front-wheel drive	longitudinal, front, rear-wheel drive
Capacity	1747cc, 4 cyl in line	1839cc, 4 cyl in line
Made of	alloy head, iron block	alloy head, iron block
Bore/stroke	82mm/83mm	83mm/85mm
Compression ratio	10.3:1	9.0:1
Valves	4 per cyl, dohc	4 per cyl, dohc
Max power	130bhp/6300rpm	128bhp/6500rpm
Max torque	121lb ft/4300rpm	101lb ft/5000rpm
Specific output	74bhp/litre	70bhp/litre
Power to weight ratio	122bhp/tonne	125bhp/tonne

## GEARBOX

Type	5-speed manual	5-speed manual
Ratios/mph per 1000rpm		
1st	3.91/4.9	3.10/5.2
2nd	2.24/8.5	1.88/8.5
3rd	1.52/12.6	1.33/12.0
4th	1.16/16.5	1.00/16.0
5th	0.95/20.2	0.81/19.8
Final drive ratio	3.56	4.10

## SUSPENSION

Front	McPherson struts, coil springs, anti-roll bar	double wishbones
Rear	trailing arms, coil springs, anti-roll bar	coil springs, anti-roll bar

## STEERING

Type	power assisted	unassisted
rack and pinion		
Lock to lock	2.5 turns	3.3 turns

## BRAKES

Front	254mm ventilated discs	254mm ventilated discs
Rear	240mm discs	251mm discs
Anti-lock	optional	optional

## WHEELS AND TYRES

Size	6.5x15in	6.0x14in
Made of	plain steel	plain steel
Tyres	195/55 VR 15	185/60 HR 14
Pirelli P4000		Dunlop D89

## SOLD BY

Fiat Auto (UK) Ltd	Mazda Cars (UK) Ltd
266 Bath Road, Slough	77 Mount Ephraim
Berks SL1 4JU	Tunbridge Wells TN4 8B:
Tel: 01753 511431	Tel: 01892 511877

Head designer Pete Davis oversaw the Barchetta's path from paper to production. Peter Robinson meets him and charts the roadster's birth

**T**his is the story of how Fiat turned the Punto cabriolet into the Barchetta, and thus transformed a Noddy bathtub car into a proper roadster that some of you think looks like a boat. It doesn't: rather it's cheeky, even daring, manages to be both retro and contemporary at the same time, and is instantly tempting.

The idea for a serious, Punto-based sports car grew from a meeting to study the Punto cabriolet between Fiat boss Paolo Cantarella and in-house design team Centro Stile. Until this informal gathering in February 1991 there had been no thought of doing a roadster.

But Cantarella doesn't have an old-style Alfa Giulietta Spider for nothing and only now, as one stimulating new model after another tumbles out of Fiat, is the full realisation of what its forceful boss has been able to bulldoze through the system becoming apparent. He posed a simple question.

"Why don't we try a spider on the Punto platform?" Why not, indeed? Nevio di Giusto, the director of Centro Stile, had been in the chair for just a month. Already the Tipo-based

Fiat Coupe was a definite goer, though the fight between Pininfarina's conservatively styled proposal and the wild in-house design had yet to be resolved. Under previous Fiat Auto boss Vittorio Ghidella, Idea had designed a string of sensible models: the Tipo, Dedra, Tempra, 155 and Kappa, while ItalDesign had just won responsibility for the new Punto, including the cabrio.

Cantarella saw the sports car as an ingenious way of evaluating how much confidence he could place in Fiat's own, now rapidly expanding, design department. If it worked, the future for Centro Stile looked bright; if the spider bombed, the volumes would be so small it could be viewed as an aberration. He also insisted that while the roadster was to be an image car for Fiat, it had also to be profitable.

One month later, Pininfarina's Coupe was chosen over the Fiat proposal. Disappointed, the Fiat designers decided "to see what they could do with a spider". Chris Bangle, one of a growing number of American designers employed by Fiat, transferred his highly original ideas for the Coupe to the roadster, complete with those funky slash lines

ANDREW YEADON

# HOW PETE PUSHED THE BOAT OUT

Head designer Pete Davis oversaw the Barchetta's path from paper to production. Peter Robinson meets him and charts the roadster's birth

**T**his is the story of how Fiat turned the Punto cabriolet into the Barchetta, and thus transformed a Noddy bathtub car into a proper roadster that some of you think looks like a boat. It doesn't: rather it's cheeky, even daring, manages to be both retro and contemporary at the same time, and is instantly tempting.

The idea for a serious, Punto-based sports car grew from a meeting to study the Punto cabriolet between Fiat boss Paolo Cantarella and in-house design team Centro Stile. Until this informal gathering in February 1991 there had been no thought of doing a roadster.

But Cantarella doesn't have an old-style Alfa Giulietta Spider for nothing and only now, as one stimulating new model after another tumbles out of Fiat, is the full realisation of what its forceful boss has been able to bulldoze through the system becoming apparent. He posed a simple question.

"Why don't we try a spider on the Punto platform?" Why not, indeed? Nevio di Giusto, the director of Centro Stile, had been in the chair for just a month. Already the Tipo-based

Fiat Coupe was a definite goer, though the fight between Pininfarina's conservatively styled proposal and the wild in-house design had yet to be resolved. Under previous Fiat Auto boss Vittorio Ghidella, Idea had designed a string of sensible models: the Tipo, Dedra, Tempra, 155 and Kappa, while ItalDesign had just won responsibility for the new Punto, including the cabrio.

Cantarella saw the sports car as an ingenious way of evaluating how much confidence he could place in Fiat's own, now rapidly expanding, design department. If it worked, the future for Centro Stile looked bright; if the spider bombed, the volumes would be so small it could be viewed as an aberration. He also insisted that while the roadster was to be an image car for Fiat, it had also to be profitable.

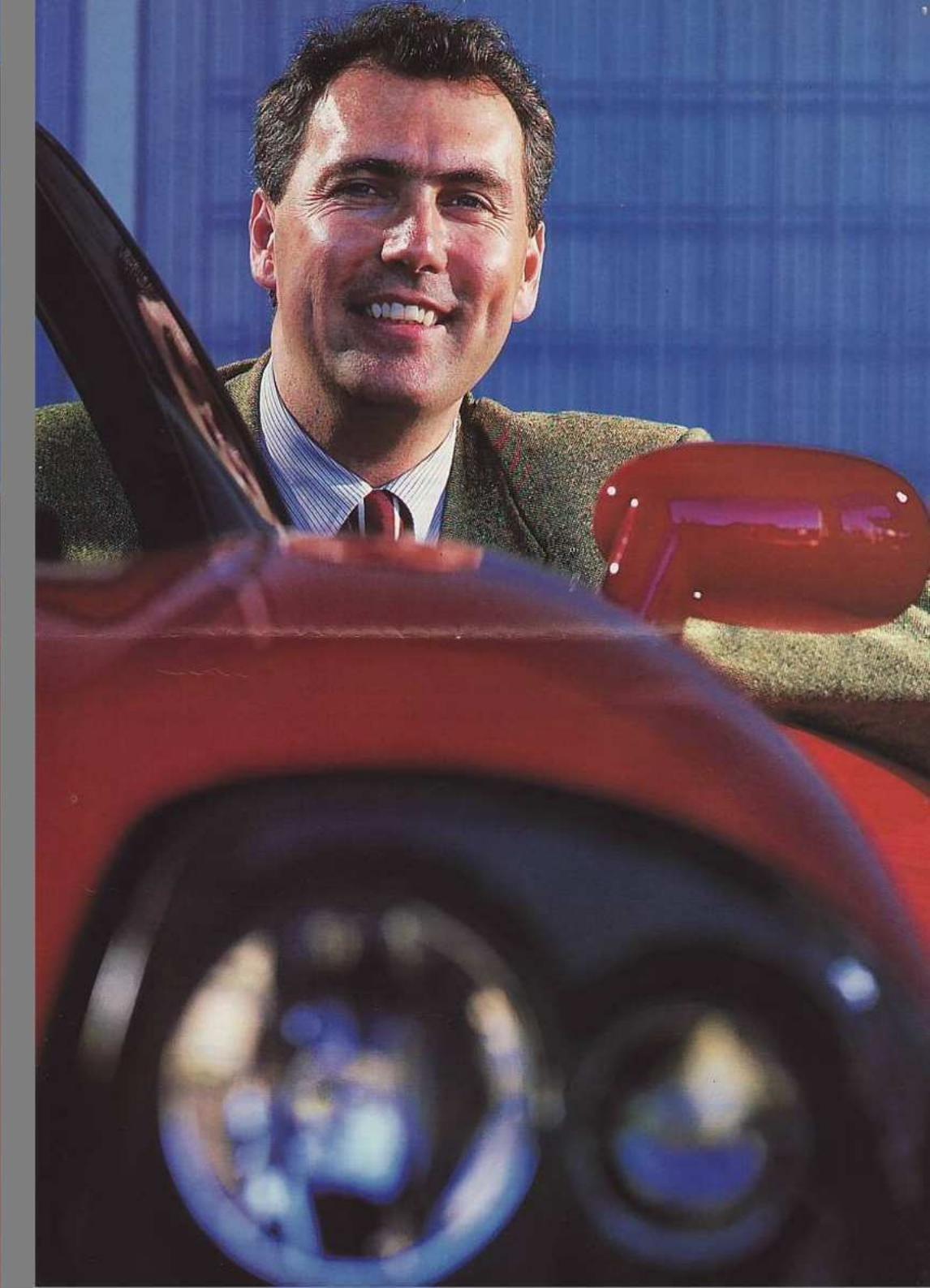
One month later, Pininfarina's Coupe was chosen over the Fiat proposal. Disappointed, the Fiat designers decided "to see what they could do with a spider". Chris Bangle, one of a growing number of American designers employed by Fiat, transferred his highly original ideas for the Coupe to the roadster, complete with those funky slash lines

across the wheel arches and four recessed, circular tail lights.

Bangle's was one of four designs considered by di Giusto. By then, the designers had named them after different pizzas. Bangle's was Diavola. Marinara was drawn by Greek designer Andreas Zapatinas. Atomica, from the crayon of Peter Fassbender, reflected the dilemma of basing a two-seater on a platform designed to house a small, space-efficient, four-seat hatchback. Bismarck was immediately rejected as lacking Italian flair. "It could have come from anybody, anywhere," says di Giusto.

It was decided that full-scale models would be built of Diavola, Marinara and Atomica, and these were shown to Cantarella in May 1991. By then, Fiat had changed its mind about the source of the Coupe and decided to build Bangle's design, effectively eliminating Diavola from the contest. Fiat knew Alfa was creating a new Spider and wasn't interested in building an open version of Bangle's Coupe. The two models would have been too close in size, performance and price. The welcome irony is that they chose to go ahead with both a Fiat Coupe and Alfa GTV. ♦

ANDREW YEADON



## BARCHETTA DESIGN

Already, and regardless of which design won, it was obvious that while the bean-counters and production people wanted the roadster to retain as much of the Punto's structure as possible, this was going to be impossible if the design was to achieve the long-bonnet short-cockpit proportions everybody else knew were necessary. Shortening the wheelbase was easy — you just sliced a section out of the floorpan while retaining the basic structure for the engine and both front and rear suspensions — but going further could be expensive. Still, hadn't Mazda created a unique, rear-drive, platform for the MX-5? From the pizza menu, Cantarella selected Marinara.

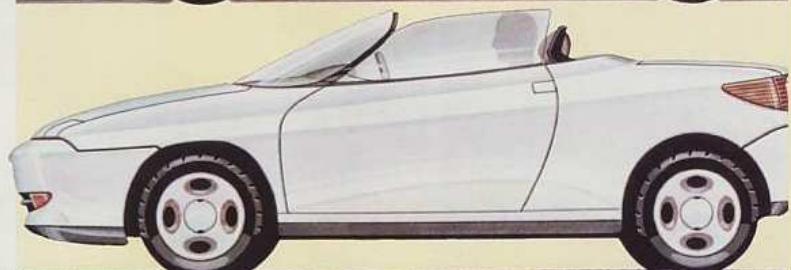
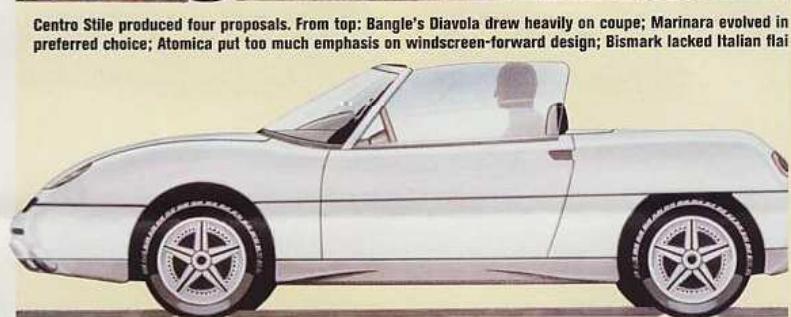
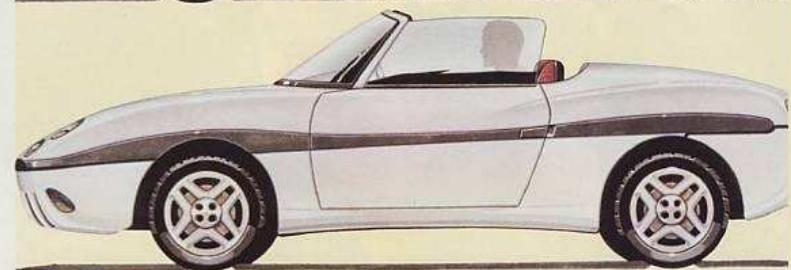
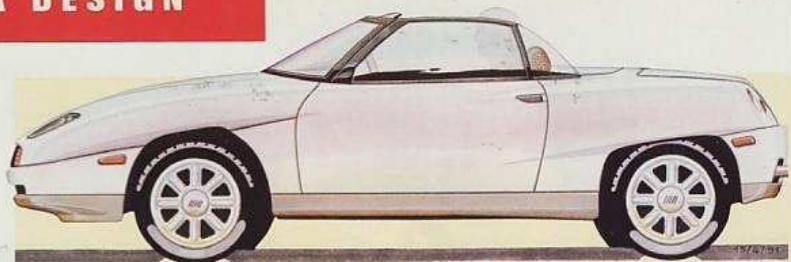
And he agreed that the windscreen, steering wheel, doors, seats and pedals should be moved rearwards by as much as 100mm. At the same time the scuttle was lowered. Di Giusto calls it "flexible carry-over".

Now the roadster's proportions were approaching those of the MX-5. By taking 176mm out of the Punto's wheelbase, it was just 10mm longer than the Mazda's 2265mm, though it remained slightly taller and narrower. But the Mazda wasn't the only rival Fiat bracketed with its roadster. The red Marinara proposal was lined up against a Lotus Elan, BMW Z1, Alfa's prototype for the Spider and, of course, the MX-5. Red all.

Gradually, Marinara's shape evolved. Various grille treatments were tried before a simple horizontal snout, with a bigger opening under the bumper, was chosen. Initially, the crease line along the flanks was recessed. Pete Davis, who replaced Bangle as head of Fiat design when Bangle moved to BMW, swears it was Cantarella's idea to do the opposite and run a raised ridge across the body's surface, mirroring Ferrari barchettas from the '50s.

Coupe-style double-domed headlights were rejected in favour of flush plastic covers, though the advanced lamp technology remains. In complete contrast to the Coupe, both the bonnet and boot panels were kept small and rounded. In combination with those voluptuous, curved rear flanks, there is even the hint of Jaguar E-type roadster about the tail.

By braising a number of the small body pressings together ♦



Only Bismarck failed to make it to full-scale model stage (below). Clockwise from top left: Diavola's wraparound screen harks to '50s; short bonnet spoiled Atomica's proportions; Marinara's broad mouth; and grooves in its s



Final contenders Marinara, nearing definitive form (above), and Diavola were matched in red against each other and rivals (note Elan and MX-5, below)

Diavola (above) used Fiat Coupe-like headlight covers and circular tail-lights; slats in front gave impression of greater width; flanks lacked character



Final interior contenders (above and top right) made bonnet appear to extend into cabin; version above got nod, dials changed to white; first foam model (middle); black dash then brought nearer screen



it's been possible build a car with only two vertical shut lines per side (for the doors). The door handles — long chrome devices that pop out at one end when you push a button — replicate those used on various Italian sports cars and coupes from the '50s, including Fiat's 8V. For the new engine, special Barchetta cam covers were designed and, like the Coupe, the Barchetta gets its own key. In fact the word 'Barchetta' appears only twice on the entire car, on the engine and glovebox lid.

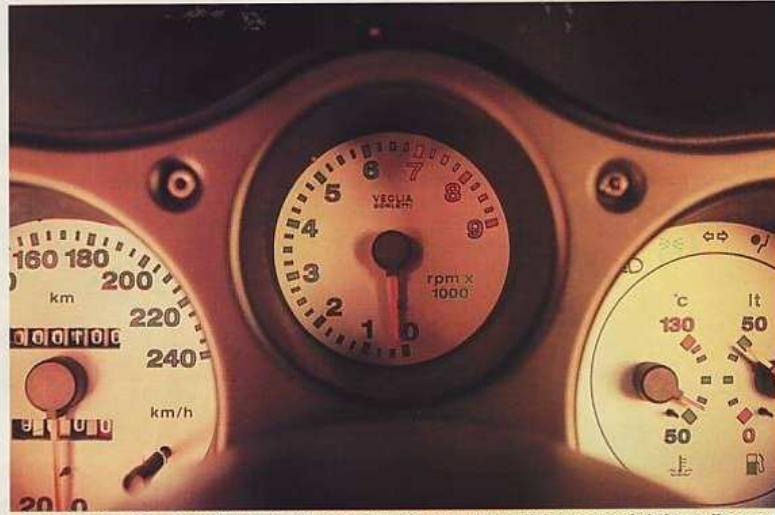
The interior design is Davis's concept. Originally, he'd wanted to stretch the body colour through to cover the dashboard and circle the cockpit, creating the impression that the windscreen, with its black pillars, was almost surplus to the body and could be removed. The designers were prepared for some reflections in the windscreen, but tests in the prototypes proved that dynamic reflections, mostly created in tunnels, turned driving into the most fantastic video game. As safety concerns increased, the black dash cover moved closer to the screen. On the production car there's just a narrow strip at the base of the glass.

By lengthening the steering column, the Punto bulkhead was maintained and although it had a unique windscreen, the cabrio's strengthened structure and pillars were kept. Lowering the seats was more difficult since the basic framework came from the Punto.

By March 1992, the design was finalised and formally frozen in July the same year, just months before Bangle quit, leaving the task of shepherding the Barchetta to production with Davis and di Giusto.

Turin — like Modena for supercars and England for Formula 1 racing cars — has a network of small carrozzeria capable of putting together concept cars and limited volume models. For the Barchetta, Maggiore, Stole and Itca created a company to help engineer the car for Fiat, while Maggiore assembles it in Lanciano's old Chivasso plant.

Says Davis proudly of his baby: "There's a real continuity in the lines of the Barchetta that supports all its many forms. I think it absolutely reflects the Italian culture. The MX-5 pricked Italian egos: we've proved we can do a European sports car." ●



The finished article: white dials grouped in retro-style binnacle. 'Barchetta' appears only twice on the car, or the glovebox lid and engine. Circular air vents draw links with '60s Italian cars as do covers for '90s tech lig



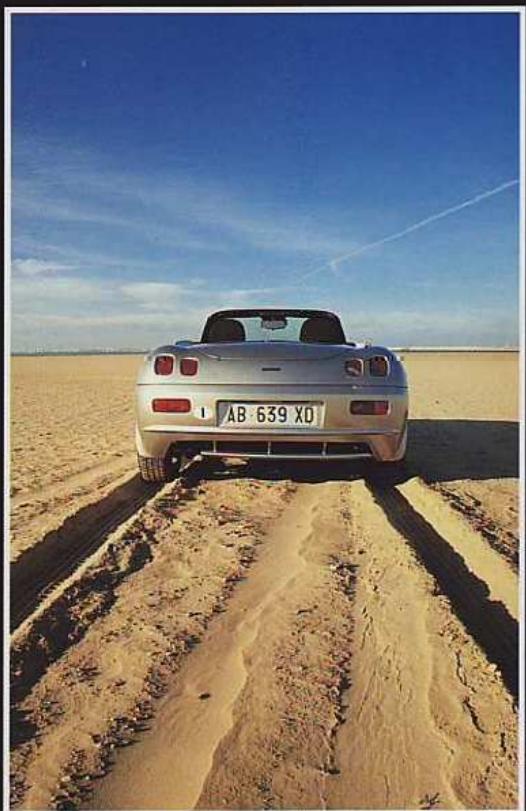
Small bonnet and boot on voluptuous Barchetta a contrast to Fiat Coupe's, though its separate square rear lights make link with Coupe's circular items. Wheels are a '90s interpretation of a '60s theme and unusual door handle based on '50s cars like 8V. Mirror and internal door treatment decidedly '90s



Met kortingsbon voor British Cars & Lifestyle Houten

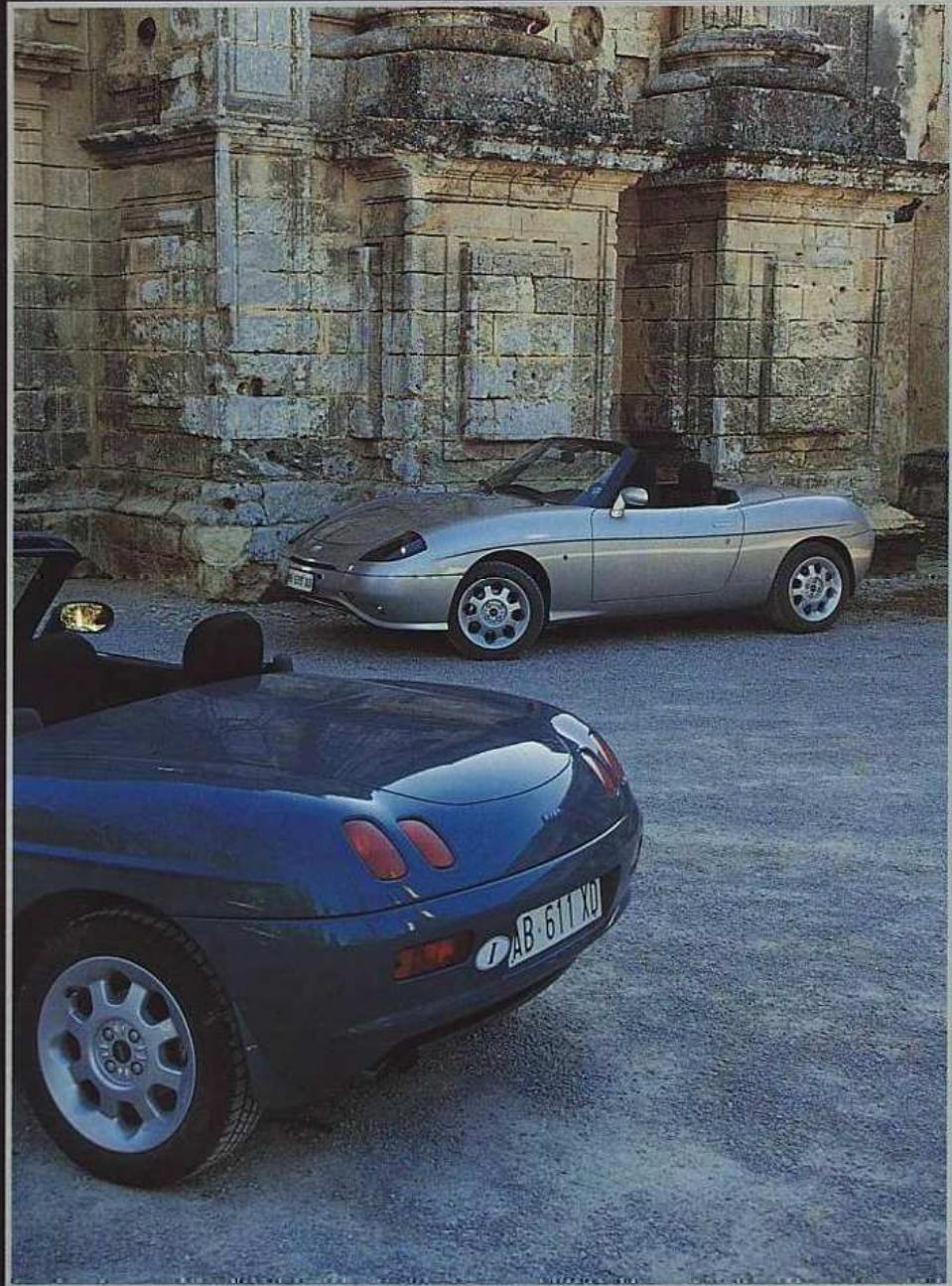


4 maart 1995 • 40e jaargang nr. 5 • f 6,95 - Bfr. 135



Rijden met Fiat  
*EINDELOZE*  
*barchetta*

**PLUS:** TEST Audi A4 1.8 5V • Voorbeschouwing formule 1 • Ford Galaxy & VW Sharan • Terreinrijden  
met de Funmog • De mooiste Alfa-modellen • Hoe gek zijn de Nederlandse auto-stereofielen?



## Rijden met de Fiat barchetta

# EINDELOOS

**H**et wordt weer mooi en interessant op de weg. Volgens het Fiat-concern rijden de meesten onder ons in zulke saaie auto's omdat er zo weinig anders te kiezen valt. Fiat gaat dat veranderen: door voor een grotere variëteit te zorgen. Als de industrie boeiende auto's maakt, gaat het publiek vanzelf in boeiende auto's rijden. Zo simpel ligt dat. Volgens Fiat. Onder leiding van maitre tambour Paolo Cantarella bombardeert Fiat ons daarom in hoog tempo met spannende auto's, bestemd voor nieuwe of bijna vergeten niches in de markt, bestemd voor mensen die naar auto's hunkeren waaruit wat levensvreugde te peuren valt. Na de spraakmakende Coupé Fiat en de bloedmoede Alfa GTV krijgen we nu de Fiat barchetta (zonder hoofdletter, zo wenst de producent) geserveerd, een spider met een zeer aantrekkelijke prijs. In mei staat hij bij onze dealers achter de ramen te lonken, voor een prijs van om en nabij de 57.000 gulden. Het marktsegment voor spiders als de barchetta (sprek uit: barketta) is op sterven na dood geweest. In 1991 werden er Europeawijd nog 20.000 verkocht, in 1994 waren dat



er nog slechts 7300. Maar Fiat, dat in het begin van de jaren zeventig honderduizend (!) spiders per jaar afzette, gelooft dat de markt dit jaar nog zal groeien naar 30.000 stuks en zelfs naar 50.000 in 1997. Als Fiat gelijk krijgt, eet er bij General Motors iemand zijn hoed op. Wie dan wel? De man die vond dat hij een stokje moest steken voor het in productie nemen van de op de Tigra gebaseerde Roadster omdat er niet genoeg kopers voor zo'n type auto zouden zijn.

De Fiat barchetta is een handige en compacte tweezits sportwagen. Nog geen vier meter lang en met een relatief korte wielbasis van



2,27 meter. Hij is ontworpen door Fiat's eigen stylingcentrum en de dames en heren daar hebben uitstekend werk aangeleverd. De barchetta is een plaatje op de foto, maar een eindeloos mooi snoepje in de driedimensionale werkelijkheid. Hij is van kop tot staart origineel en degradeert daarmee zijn grootste concurrent, de Mazda MX-5, tot niet meer dan een goedkopie kopie van de vergeten Lotus Elan. De barchetta roept welbewust herinneringen op aan vroegere spiders van Fiat, maar het is geen nieuwe editie van een oud ontwerp. De geraffineerde lijn over zijn flanken doet denken aan de Fer-

**Als de industrie boeiende auto's maakt, gaat het publiek vanzelf in boeiende auto's rijden**

rari 166 S van 1948, met zijn enigszins bootvormige carroserie (van Touring) de stamvader van de barchetta's (Italiaans voor *sloep*). Het ontwerp zit vol retrospектив details, zoals de deurklinken die nieuw druk op de bijbehorende knop naar buiten komen, zoals de verzonken kopplampglazen, de wielen in de stijl van de jaren zestig en de in de carroseriekleur gespoten interieurpanelen. Het is een echte spider: als de kap naar beneden is en de ruiten (elektrisch) in de portieren zijn gezonken steekt alleen nog maar de voorruit de hoogte in. De kap ligt verborgen onder een



De hogelijkwaardige 146 kilo wegende barchetta-vierzitter is vrijwel 'vierkant', want de boring is met zijn 82 millimeter bijna net zo groot als de slag van 82,7 mm. Hij heeft een inhoud van 1,8-liter en telt zestien hydraulisch geregeld kleppen, waarvan de inlaat-exemplaren gedirigeerd worden door een nokkenas met variabele timing (een debuut bij het merk Fiat). Door de lage toerentalen wordt het openingstijdstip vervroegd voor een hoger koppel, bij hoge wordt het verlaat voor maximaal vermogen.

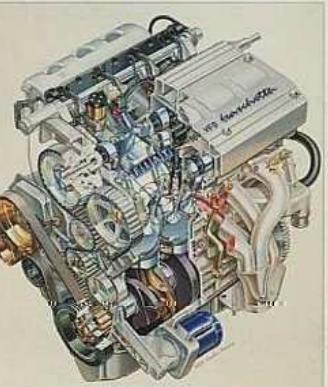
De motor zou volgens Fiat minstens negentig procent van zijn maximum koppel leveren tussen 2000 en 6000 toeren. Hij heeft een roestvrijstaal uitlaat-spruitstuk, wat als voordeel heeft dat het betere prestaties oplevert dan een conventioneel gegoten exemplaar en dat de thermische weerstand lager is, waardoor het spruitstuk sneller opwarmt en de katalysator sneller op temperatuur komt. Volgens Fiat is de motor zeer schoon en zuinig en voldoet hij aan de



**Het interieur: het stuurwiel met standaard airbag ziet er goed uit en ligt lekker in de handen. Als extra's zijn onder meer leverbaar een airbag voor de passagier, airco, leren bekleding, lichtmetalen wielen, mistlampen en een hardtop.**



**emissienormen die in 1997 van kracht worden. De vijfmaal gelagere krukas is voor een zo mooi mogelijke loop voorzien van vijf contragewichten en een torsiedemper aan de distributiezijde. De inspuiting geschiedt door een fraai sequentiële multipoint systeem van Hitachi, voor de ontsteking heeft elke cilinder een eigen bobine. Andere interessante details zijn het smeersysteem met zijn in het (gelijzeren) motorblok geïntegreerde vloeistof/olie warmteviselaar en de in de (lichtmetalen) cilinderkop gebouwde waterpomp die door de achterzijde van de getande distributieriem wordt aangedreven.**



daksel, drieluikramen ontbreken. Qua ontwerp is de barchetta een juweeltje: overal ronde en vloeiende lijnen, vormen die harmonieus in elkaar overgaan, nergens blijven je ogen bij een onvolkomenheid steken. Als je achter hem rijdt, geniet je ervan hoe hij laag en (voor het oog) breed als een rasechte sportwagen over een bochtige weg schiet. Hij doet zelfs een beetje aan de Corvette denken vanwege de rechthoekige achterlichten en de bolle achterschermen die net zoals bij de genoemde Chevrolet als schouders boven zijn taillielijn uitsteken. Als je voor de barchetta rijdt, valt in de achteruitkijkspiegel het minst sterke punt van het ontwerp op. Dat is de neus. Die heeft, door het ontbreken van een grille, niet zo veel eigen gezicht, in elk geval veel minder dan die van de Coupé Fiat. Wellicht heeft Fiat daar bewust voor gekozen. Het zou kunnen dat een barchetta met een agressieve snuit te veel als pure sportwagen wordt ervaren, wat hem voor het publiek dat enkel een lekkere open auto wil wel eens minder aantrekkelijk zou kunnen maken. En Fiat hoopt er immers 15.000 per jaar van te verkopen. Hij komt in elk Europees land op de markt, maar alleen met linksstuur (dus ook in GB). Export naar Japan, waar trendy jonge mensen dol zijn op Europese sportwagens, staat wat Fiat betrifft vast.

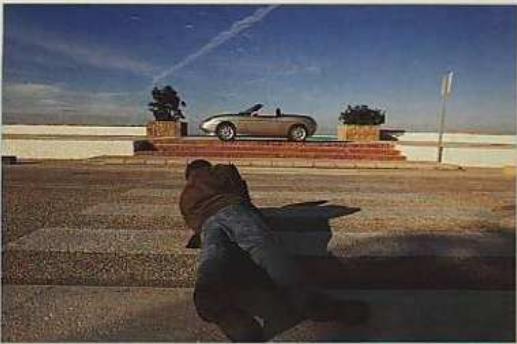
Fiat introduceerde de barchetta aan de pers in Jerez de la Frontera, niet alleen het centrum van de sherry, maar ook een van de zuidelijkste punten van Europa, met veel kans op zonnig weer en met een heuvelachtig achterland met veel bochten in de wegen. Er kon dus, met de kap naar beneden, heerlijk gestuurd worden.

Als moderne autofabrikant werkt Fiat met een menu van componenten, waaruit zo verschillend mogelijk auto's worden samengesteld. De barchetta is daarop geen uitzondering. Delen van de neusseksie komen met die van de Punto overeen, aan delen van de wielophanging is de familieband met de Tipo herkenbaar. De motor is een brandnieuwe krachtbron, de eerste viercilinderversie van een nieuwe motorenfamilie, waarvan de vader (een vijfpitter) kortelingen geïntroduceerd is in de Lancia Kappa. De gehele nieuwe reeks motoren is gezamenlijk ontwik-

keld (alle versies zijn herkenbaar aan een hartaftand van negen centimeter tussen de cilinders) en wordt gemaakt in een gloednieuwe fabriek in Pratola Serra (bij Avellino).

De 1.8-liter viercilinder motor levert 130 pk en geeft de 1060 kilo wegende barchetta zonder meer levendige prestaties. Fiat claimt dat hij van 0 naar 100 km/h accelereert in 8,9 seconden en een topsnelheid haalt van op de kop af 200 km/h. Tijdens onze exercices in Zuid-Spanje konden we de barchetta meer dan eens de vrije teugels geven en bleek hij aan het gas te hangen als een GTI. De 1.8

**Op de knieën voor de barchetta? Ja, maar om even door de zoeker van de camera te kijken.**



De barchetta is leverbaar in vier normale lakken, zijnde racing red, gorse yellow, luxor black, orange en in vier metallic lakken, zijnde steel grey, midnight blue, garden green en sea blue.



trekt al stevig bij lage toerentallen, maar komt boven de 4000 echt goed in zijn element. Het is – behalve voor rappe inhaalmanoeuvres – onnodig helemaal tot aan het rood te gaan, want als je vroeger opschakelt word je meteen opnieuw bedimed met minimaal 90% van de 164 Nm draaimoment. De motor produceert een kernachtig en pittig uitaatgeluid en is vrij van het dreunen dat sommige viercilinders rond de vierduizend toeren tot zo'n vervelend gezelschap kan maken.

Tijdens de persconferentie deelden Fiat-functionarissen mede dat ze niet overwegen de barchetta met kleinere motoren op de markt te brengen daar de geschiedenis heeft uitgewezen dat spiders met een motorinhoud als

## Je kunt met hoge snelheid open rijden zonder door de wind gemolesteerd te worden

die van de jongste Fiat het best verkopen. Het is niet uitgesloten, zo lieten zij weten, dat de spider met een groter motorvermogen op de markt komt. Het zou weleens zo kunnen zijn dat de huidige barchetta dan 1.8 16V aan zijn naam toegevoegd krijgt, omwille van het onderscheid.

Als je met de barchetta op pad bent, merk je dat Fiat zich veel moeite heeft getroost niet alleen een mooie carrosserie te ontwerpen,

maar ook een mooi interieur, en zich ingespannen heeft een kwalitatief goede auto te bouwen, die bovendien als belevenis van hoge kwaliteit is. Het interieur is minstens zo'n plaatje als het koetswerk. Fijne stoelen, met een mooi motief in de bekleding. Om je heen zie je kunststof plaatwerk dat in de wagenkleur is gespoten, en aan het onbeklede metaal doet denken dat je vroeger in het interieur van sportwagens zat. Het verstelbare stuurwiel is het mooiste en lekkerst in de hand liggende dat we tot nu toe met (standaard) airbag hebben gezien. De toerenteller staat centraal in het dashboard en wordt ter linkerzijde geflankeerd door een klokje snelheidsmeter die tot 240 km/h kan aanwijzen. De

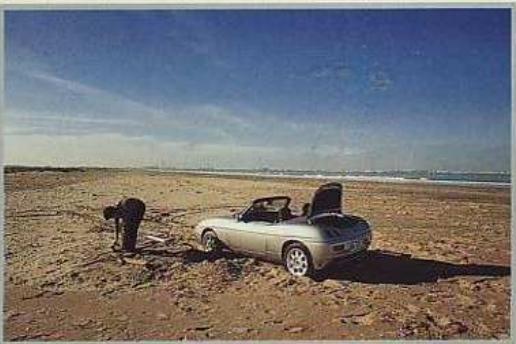
instrumenten liggen diep verzonken zodat ze zelfs in de felle zon goed afleesbaar blijven. Fiat heeft niet de fout gemaakt de diameter van de wijzerplaten onnodig groot te maken: hoe je het stuur ook verstelt, het scherm nooit een deel van de klokken af. Kwalitatief maakt de nieuwe Fiat een uitstekende indruk. Hij voelt zeer stijf aan, stijver zelfs dan een Mazda MX-5, en hoe snel we ook over de hier en daar bar slechte Zuid Spaanse wegen reden, nooit rammelde of vi-

### TECHNISCHE GEVEGENS

**Motor:** viercilinder-in-lin met gietijzeren blok en lichtmetalen kop. Twee bovenliggende nokkenassen (waarvan de inlaat met variabele timing), vier kleppen per cilinder, Hitachi sequentiële injectie, één aparte bobine per cilinder. Compressie 10,3:1, boring X slag 82 X 82,7 mm, inhoud 1747 cm<sup>3</sup>, maximum vermogen 130 pk bij 6300 min<sup>-1</sup>, maximum koppel 163,8 Nm bij 4300 min<sup>-1</sup>. **Transmissie:** vijfversnellingsbak, eindreductie 3,563:1. **Remmen:** gevентileerde schijven voor (diameter 257 mm) en achter (240 mm), ABS als extra leverbaar. **Wielophanging:** onafhankelijk rondom met voor McPherson veerpoten, laaggeplaatste draagarmen en een stabilisatorstang en achter langsarmen bevestigd aan een subframe en met een stabilisatorstang. **Wiel:** Wielen (15 inch) met banden in de maat 195/55R15 rondom. **Prestaties:** (volgens fabrikant) van 0 naar 100 km/h in 8,9 seconden, topsnelheid 200 km/h. **Afmetingen:** lengte 3916 mm, breedte 1640 mm, hoogte 1265 mm, wielbasis 2275 mm, rijklaar gewicht 1060 kilo, tankinhoud 50 liter.



**Het Autovisie-team verloor helaas kostbare tijd toen tijdens fotografische opnamen op het strand de Fiat langzaam maar zeker in het zand zakte en het drie kwartier krikken en manipuleren met aangespoeld drijfhout kostte om de aan de grond gelopen barchetta weer gangbaar te maken.**



breerde er iets of was torderen van de carrosserie voelbaar. Het plaatwerk zag er rondom keurig uit, met keurig krappe sluitnaden. Ook kofferdeksel en motorkap waren keurig aangebracht, lagen precies op de juiste hoogte in voor- en achterplecht. Onder het kofferdeksel trefje een ruimte aan die niet bar groot is, maar wel voldoende voor de vakantiebagage (een week) van twee personen, als zij temidden zo slim zijn geweest die niet in harde koffers maar in zachte weekendtassen te pakken.

De grote verrassing was het comfort tijdens open rijden. Zelden maken we een cabriolet mee waarin je met hoge snelheid – met geopende kap en neergeschoven zijruit – zo lekker kunt rijden zonder door de rijnwind gemolesteerd te worden. Af en toe haalden we – open – uit naar 170 tot 180 km/h en zelfs dan nog hadden we geen last van geruk aan onze lokken en/of hoofddeksels, niet van slagen van de wind op de borst of van ijzig tocchten in de nek. Wat dat betreft is een lichaamslengte van 1,80 kennelijk een kritische grens voor de barchetta. Collega's langer dan dat zeiden met de kruin boven de voorruitstijl uit te komen en wel last van de wind te hebben. Die voorruitstijl vervult tevens de functie van rolbeugel en is volgens Fiat in staat tweemaal het wagengewicht te torsen.

Het rigoreel dat Fiat je in de barchetta in handen geeft, is dik in orde. Er zit een prima gevoel in het rempedaal en de vertraging is van hoog niveau. Volgens Fiat staat de barchetta vanaf 100 km/h binnen de 40 meter stil en dat is een prestatie van formaat. Het ABS (helaas niet standaard, wel aan te bevelen) grijpt bij extreme stopacties laat maar zeer effectief in en dat is precies zoals de enthousiast wil het.

In de bekragtigde besturing zit genoeg gevoel en word je geen aandrijfkrachten van de voorwielaandrijving gewaar. De barchetta schakelt voor een Fiat ongewoon goed, met korte en dus snelle bewegingen kun je van verzet wisselen. De overbrengingsverhoudingen zijn goed gekozen.

De vering en demping van de onafhankelijke wielophanging rondom zijn aan de stugge kant. De barchetta is harder geveerd en ge-

sneld rijden in lange en flauwe bochten kun je licht onderstuur voelen, wat wellicht bevordert wordt door het iets lichter worden van de neus bij hoge temp. Op gaslossen in de bocht reageert de barchetta voorbeeldig. Eris geen spoor van de abrupte uitbrekken achter waarmee bijvoorbeeld de Peugeot 205 GTI je zo te grazen kon nemen. De achterpartij heeft dan zelfs geen lichte neiging tot omkomen (wat voor de enthouist heel bruikbaar kan zijn), tenzij je tot in het extreme gaat. Fiat heeft het weggedrag van de barchetta welbewust aan de veilige kant gehouden, waardoor de auto in hoge mate *foolproof* is. Desondanks is het ook in dit opzicht geen saaie auto. Je kunt met de barchetta een behoorlijk partijtje beesten en jezelf zeer late remmanoeuvres veroorloven. Het is het type sportauto waarmee je een gelijkwaardig geïmsoleerde GTI zeer hinderlijk kunt volgen en – als je de betere chauffeur bent – kunt voorbijsteken. Het is ook het (goedmoedige) type sportauto dat een ouder zonder heimelijk in angst te zitten aan een jeugdige zoon of dochter durft mee te geven, dat in tegenstelling tot bijvoorbeeld een veel meer ervaring vergende Ferrari, Porsche, TVR of Morgan.

Fiat luistert met de barchetta zien dat het de kunst die zij in de jaren zeventig zo goed verstand, nog altijd niet verleerd heeft. De barchetta is een heerlijke en puik vormgegeven spider, maar ook een heerlijke en



vandaag hele generaties jonge automobilisten die in een voorwielaandrijver hun rijbewijs behaald hebben en eigenlijk nooit anders gereden hebben. Zij verlangen van een sportauto eerst en vooral dat hij entertainment biedt en dat is iets dat met voorwielaandrijving prima te bereiken is.

De barchetta bevestigt dat. Hij heeft weliswaar geen weggedrag dat vergelijkbaar is met de vroeggestorven Lotus Elan en is beslist niet zodanig afgesteld dat hij stuurt en reageert als een achterwielaandrijver. Maar rijplezier bezorgen, dat doet hij wel. Hij gedraagt zich bij snel bochtenwerk als een uitgesproken voorwielaandrijver en gaat behoorlijk vroeg over de voorwielen weggliden (ondersturen). Een tikje te vroeg naar mijn smaak. Zelfs bij zeer

puik rijdende sportauto. Hij laat Mazda zien hoe een hedendaagse betaalbare sportauto eruit moet zien en zet bovendien de MX-5 neer als passé. Binnen luttel weken toont Rover de nieuwe MG, de F, een tweezitter met 1.8 liter middenmotor. Die F zal verdraaid fijn moeten zijn om beter te smaken dan de barchetta.

De barchetta laat nog meer zien. Hij onderstreept nadrukkelijk wat de Italianen de afgelopen jaren diverse malen overtuigend bewezen hebben. Met prachtstukken als de 456 GT, de F355, de Diablo, de Quattroporte, de Kappa, de Delta, de GTV en de Coupé Fiat. Dat zij op het gebied van vormgeving nog altijd 's werelds Nummer Een zijn.

Maggio 1995 - L. 7000

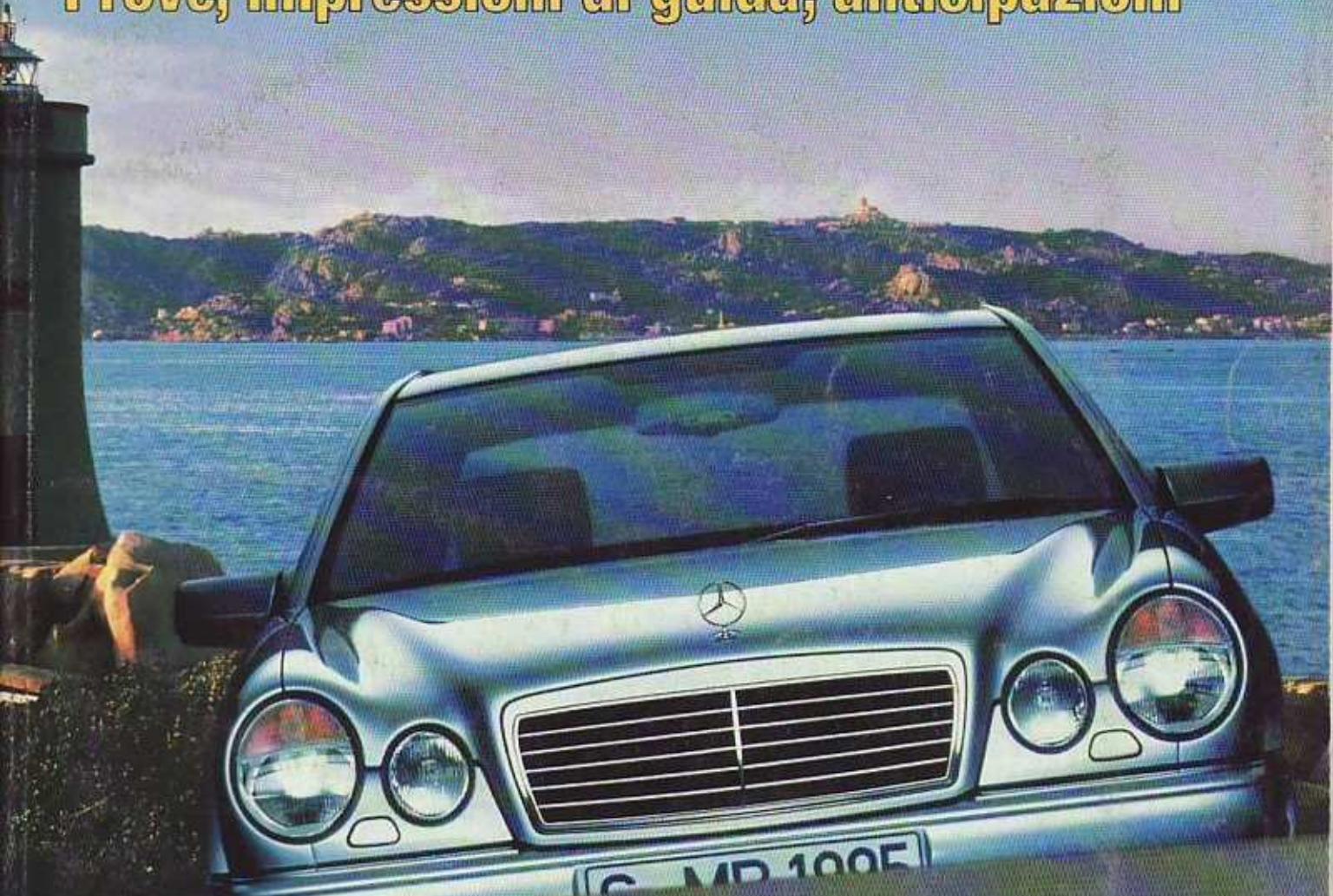
PERIODICO MENSILE Spedizione in abbonamento postale/50% - Milano

# QUATTORUOTI



DOSSIER  
telefonini

**VACANZE** La gioia di viaggiare scoperti  
Prove, impressioni di guida, anticipazioni



Arriva la nuova Mercedes "E"



**USATO** Attenzione: contano più gli anni  
che i chilometri percorsi

SPIDERMANIA

# DIVERTIMENTI ALL'ARIA APERTA



Lunghi anni di sonnolenza, poi i primi timidi segnali di ripresa, infine un'esplosione annunciata: il mercato delle «scoperte» sembra destinato a rinverdire i fasti degli anni '60 quando, fra italiane e straniere, si poteva scegliere in una rosa di circa trenta modelli, sportivi, costosi o economici.

Dovessimo fare la curva dell'andamento delle spider nella storia automobilistica d'Italia sarebbe il profilo di un mare mosso. Su e giù, in continuo movimento.

Nei favolosi anni '60 la spider era la spider, cioè un modo di andare in macchina. Due posti perché non ci fossero equivoci sul modo di usarla, lui e lei, vento nei capelli, una valigia di cuoio legata sopra il baule sulle strade delle vacanze, saltar dentro e fuori davanti al caffè in piazza senza aprire le portiere perché s'era visto fare in qualche film americano, e tutte queste cose.

Non era solo uno sfizio da ricchi. Chi voleva, naturalmente, poteva spendere l'equivalente di due o tre appartamenti per comprarsi una preziosa inglese, o una rossa modenese, ed era sostanzialmente una questione di esibizione e di voglia di velocità. Ma c'era anche la «Bianchina», c'era la Innocenti «S», la Fiat «850». Anno 1965, numero di maggio di «Quattroruote», pagina 99: c'è una fotografia di un grande prato con sopra «14 spider 14», ed era l'offerta completa dei costruttori italiani in quel momento. Ve la riproponiamo perché è un pezzetto

RICORDO DI UNA SPIDER MAI NATA. Accanto alle recenti protagoniste del mercato delle «aperte» (Fiat «barchetta», Alfa «Spider» e «MX-5» 90 CV) c'è il bianco prototipo Maggiore, una spider-coupé due posti su meccanica «Cinquecento»: sarebbe potuta essere l'erede spirituale della Fiat «850», spiderina «popolare» di trent'anni fa, e invece, per ora, non ha avuto alcun seguito industriale.

di storia. Quattordici modelli, mica uno scherzo, oggi non ci si arriva neppure allargando il ventaglio alle straniere. Potevi scegliere la scoperta che volevi. C'era la Ferrari «275 GTS» che costava 7 milioni 7 mila 700 lire, però su strada. Tempo di consegna medio 6 mesi: a Maranello non si poteva fare di più. C'era l'Alfa Romeo «Giulia spider veloce», 2 milioni e 8 mila lire e tempi di consegna, meno male, intorno al mese. C'era l'Autobianchi «Stellina», 1 milione 51 mila 900 lire, per scendere verso l'accessibile. Piaceva quel modo di andare in

macchina, poi il modello più consono alle proprie voglie e al proprio portafoglio allora lo si trovava senza difficoltà. La spider è un divertimento; in second'ordine è anche un mezzo di trasporto. Va bene per tempi sereni, anche un po' spensierati, comunque felici. S'era in pieno «boom» allora, s'era un po' tutti contenti.

Per contro gli anni '80 sono stati anni passati chiusi dentro le macchine. Sempre meno disponibili nei confronti degli altri. Obiettivo: crearsi un piacevole ambiente artificiale da godersi in privato. E sono

stati anche gli anni delle fuoristrada da due tonnellate. Contro, per dire, i 535 kg di peso per 635.000 lire della «Bianchina»: tra te e il paesaggio, la strada, gli altri, praticamente niente. Cupi, sempre più cupi, perché il boom poi è finito e siamo diventati un popolo meno spensierato, agli italiani è venuta la voglia di andarsene in giro per le città blindati. Non come gli americani che di cosidette jeep se ne sono comprate a milioni, ma per giocarci allegramente e ingenuamente nei weekend.

Ora è tornata una certa voglia di

## DIVERTIMENTI ALL'ARIA APERTA

non aver niente sopra la testa e poco intorno. Abbiamo dato il merito di questo ritorno a quel colpo di genio che si chiama Mazda «Miata», o meglio «MX-5». Piccola, un po' retrò, di prezzo accessibile, divertente: ha rappresentato un successo commerciale davvero straordinario. Qualcosa era nell'aria, i giapponesi lo hanno subito intuito. Adesso sono arrivate, magari in ritardo, la «barchetta» e l'Alfa «Spider», e forse sono ancora più divertenti e godibili, perché ormai la linea è tracciata e non si può che far tesoro di quel che è successo. Fuori dei confini si scatenano Rover-MG, Mercedes, BMW che hanno pronte le rispettive due posti.

Effetto «Miata»? Anche, ma ai tecnici della Mazda non può andare il merito esclusivo d'aver modificato il costume. In realtà gli attenti giapponesi hanno semplicemente colto al balzo la palla di un cambiamento imminente. Consideriamolo un sintomo preciso: si è un po' più sereni e rilassati. Si ha un po' più voglia di giocare. Torna la voglia di felicità, anche quella semplice, magari da Carosello, che ci fa godere anche quei piccoli, innocui, banali piaceri che, si diceva, sono il vento nei capelli e il sole in faccia, senza paura e senza bisogno di chiudersi. Speriamo. Adesso perché tutto torni come ai tempi d'oro manca solo una dozzina di nuovi modelli made in Italy, così che si possa scegliere. Aspettiamo.

L.V.



La Porsche «Boxster» (sopra) che sarà prodotta in serie a partire dal '96. Sotto, la «Speeder» della Renault Sport per la quale si prevede una limitata produzione e un utilizzo nelle corse.



Fiat «850 spider»

Lancia «Flaminia»

Alfa Romeo «2600 spider»

Alfa Romeo «Giulia GTC»

Ferrari «275 GTS»

Fiat «1600 S»

Maserati «3500 GTI»

Lancia «Flavia»

Fiat «1500»

ASA «1000 GT spider»

Autobianchi «Blanchina»

Innocenti «S»

Autobianchi «Stellina»

## Com'eravamo 30 anni fa

«Da millenni gli uomini cantano le dolcezze della primavera e trovano sempre espressioni nuove per dire la loro gioia al suo ritorno: con un particolare omaggio la accolgono gli automobilisti, e cioè con un'automobile che della bella stagione permette di godere ogni incanto, di vedere ogni colore, di aspirare ogni profumo: questa automobile è la spider. Sulle sfreccianti, multicolori, scintillanti spider si prova la felicità di andare in mezzo al verde, la gioia di sentirsi giovani, se giovani si è, e di tornare giovani se l'età verde è già passata. La spider è l'automobile dei primi amori, ed è l'automobile per chi, non avendo più vent'anni, ama godere in solitudine o con la persona cara l'incanto della primavera».

Su «Quattroruote» del maggio 1965 con queste parole inneggiante iniziammo un grande servizio sulle spider. Allora c'erano ben 14 italiane: oltre a quelle presentavamo, anche in copertina, la «1750 4R», replica del modello anni Trenta che l'Alfa e Zagato costruirono, su nostre indicazioni, in 92 unità.



La BMW «Roadster» (sopra) debutterà ufficialmente in autunno, e sarà subito una star. La «due posti» bavarese, infatti, è l'auto di James Bond nel film «Goldeneye» in programmazione per il prossimo novembre. Verrà prodotta in America, avrà trazione posteriore e monterà un 1800 a 16 valvole. Sotto, una «aperta» che ha già conquistato il pubblico. Si tratta dell'esclusiva Mercedes «SLK» il cui esordio in versione definitiva è atteso entro la fine del '96.



# l'auto-Journal

## Nouvelle PEUGEOT 106

### OUT CHANGE



Avant  
première

- Le style
- Les moteurs
- La planche de bord

page 28

## MERCEDES Classe E

nouveauté



Elle est bourrée d'équipements futuristes !

Belgique 146 FB - Luxembourg 140 FL - Suisse 6,80 FS - Italie 6 000 Lires - Maroc 35 Dh - Canada 5,25 SC - Espagne 650 Ptas

## ENQUETE

La mort des concessionnaires  
Comment vous achèterez votre voiture demain  
page 24

Séquence rêve

Chrysler Eagle Jazz

Essais nouveautés

Rover Tourer 418 SLD Turb

Audi A4 TDI

Mazda 323 Turbo D

Exclusif

Face à face

Fiat barchetta contre Mazda MX-5

Deux nouveaux cabriolets à moins de 130 000 F

PREMIER ESSAI COMPLET

## Alfa Romeo Spider



page 40

M 1117 - 409 - 20,00 F

Fiat barchetta/Mazda MX-5 1 600

# Le printemps des cabriolets

Ex-fan des sixties vous adorerez sans doute la Fiat barchetta comme vous avez adoré la Mazda MX-5 qui tente de résister aux assauts de la belle italienne.

PAR THIERRY EMPTAS - PHOTOS : CHRISTIAN MARTIN



Prix : 119 900 F

Puissance fiscale : 8 CV

## Deux places au soleil

La Fiat barchetta qui sera commercialisée à partir du 27 mai réunit tous les atouts pour séduire les amateurs de roadsters, un genre qui a connu un grand succès dans les années soixante et auquel les constructeurs veulent aujourd'hui donner un nouvel élan.

**L**e coucou suisse a sonné le réveil des voitures plaisir. Quelques jours avant le printemps, le salon de Genève a marqué le retour des roadsters et des cabriolets qui ont fait main basse sur l'actualité. Renault Spider, Bentley Azure, MG MGF et Fiat barchetta ont redonné des couleurs à un paysage automobile qui entre répression et autophtophobie grandissante, sombre dans la morosité. Dans ce rayon de joutes, la barchetta qui sera commercialisée chez nous le 27 mai prochain a fait grande impression. Après le Coupé, Fiat persiste et prouve que l'on peut encore imaginer des voitures qui ne soient pas de simples machines à rouler. La passion avant la fonction telle est la philosophie de la barchetta qui remet au tout du jour une notion presque oubliée dans les années soixante et reprise avec succès à la fin des années 80 par Mazda et sa MX-5. C'est d'ailleurs le petit roadster japonais qui est dans le collimateur de la Fiat et c'est sans doute parce qu'il a perçu le danger que le constructeur nippon a corrigé le tir en proposant une version plus paisible et plus dépouillée, proposée à moins de 120 000 F pour contrer une Fiat affichée à 119 900 F (sans réserve de confirmation).

L'italienne et la japonaise jouent avant tout la séduction. Si la MX-5 ne se présente plus, ses lignes rondes, qui

évoquent la Lotus Elan des années soixante, sont toujours d'actualité. La barchetta quant à elle met davantage ses galbes en valeur. Les ailes avant légèrement proéminentes rejoignent d'un trait souple les ailes arrière rebondies et griffées par les feux rouges. Très courts ces deux cabriolets se distinguent également par un capot relativement long et un arrière ramassé, déséquilibre qui suggère agressivité et sportivité. On notera encore que si la Mazda fait appel à des phares rétractables ceux de la barchetta s'abritent sous une bulle mais dans les deux cas l'efficacité est excellente.

## Un plaisir que l'on partage exclusivement a deux

Fiat ou Mazda, le plaisir est strictement réservé à deux personnes. Les deux places sont protégées par une capote dont le maniement est simplissime avec sur la barchetta un cache rigide qui allège la ligne générale tandis que sur la MX-5 il faut prendre le temps d'agrafer un cache souple. Aucun système électrique n'est prévu mais ce n'est vraiment pas indispensable. Quelques secondes suffisent donc pour profiter du moindre rayon de soleil. Et instantanément la conduite devient un moment de détente. Maniques du talon pointé et



Prix : environ 129 900 F

Puissance fiscale : non communiquée



Le tableau de bord aux formes douces abrite une instrumentation à fond clair très séduisante. Un bandeau teinté comme la carrosserie habille la partie inférieure. Il est hélas peu visible sur ce modèle noir.



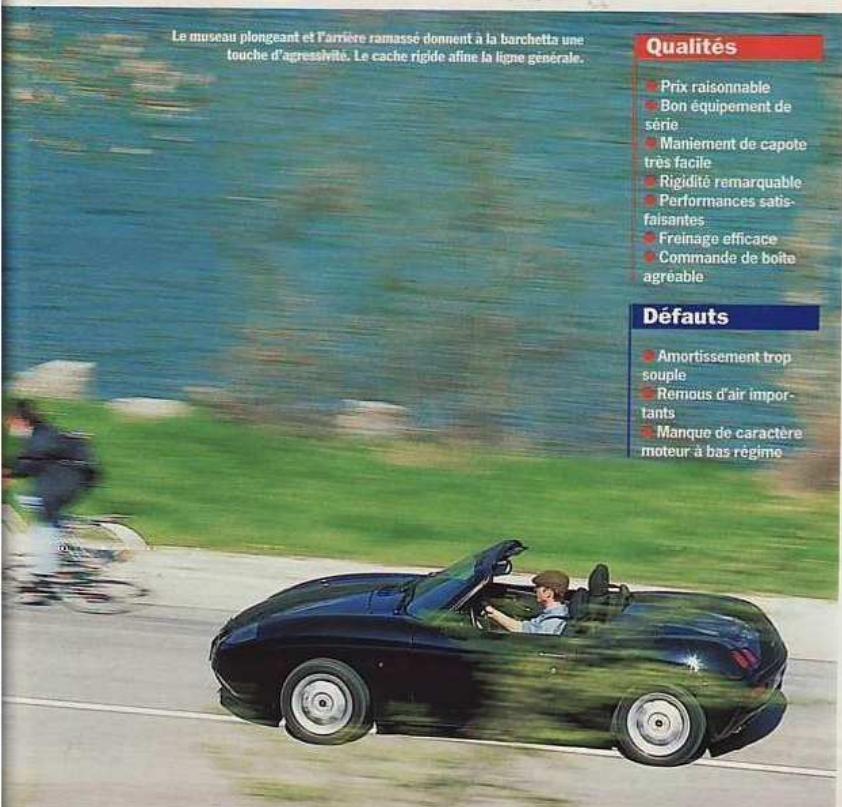
Le coffre central ferme à clé. La commande des rétroviseurs électriques est peu accessible quand le frein à main est desserré.



Les sièges assurent un bon maintien. Une sellerie cuir est disponible mais seulement en option.



Un soufflet permet de glisser quelques cartes routières et un élément teinté comme la carrosserie habille la contre-porte.



Le museau plongeant et l'arrière ramassé donnent à la barchetta une touche d'agressivité. Le cache rigide affine la ligne générale.

#### Qualités

- Prix raisonnable
- Bon équipement de série
- Maniement de capote très facile
- Rigidité remarquable
- Performances satisfaisantes
- Freinage efficace
- Commande de boîte agréable

#### Défauts

- Amortissement trop souple
- Remous d'air importants
- Manque de caractère moteur à bas régime

→ du double débrayage offre un instant de répit, la barchetta et la MX-5 se goûtent sur un fil d'énergie, le coude à la portière. D'ailleurs quand on force l'allure les remous d'air deviennent insupportables. C'est la raison pour laquelle Fiat propose en accessoire, un filet antiremous (1 518 F) dont nous n'avons malheureusement pas pu juger l'efficacité. D'une manière générale d'ailleurs Fiat est mieux lotie que la Mazda les 10 000 F qui séparent les deux voitures sont largement compensés par un équipement plus complet. La barchetta est ainsi dotée de deux vitres électriques, d'un système antidémarrage et surtout d'un autoradio bien intégré au tableau de bord sans oublier l'airbag conducteur.

**La Mazda se trémousse, alors que la Fiat reste imperturbable**

La liste des options est également bien fournie avec airbag passager, climatisation, ABS, sellerie cuir, jantes alliage et hard-top sans oublier la condamnation centralisée et les rétroviseurs électriques dont la commande de est d'ailleurs mal placée, sous le levier de frein à main. Parmi les cocas de série d'équipement il faut également signaler l'allume-cigarette logé dans le petit coffre central. Programme minimum, en revanche pour la Mazda dépourvue d'airbag, de vitres électriques et de condamnation centralisée, de hard-top et de jantes alliage. Seule fantaisie, la peinture métallisée disponible sans supplément et en option une climatisation, un autoradio et une sellerie cuir qui se limite en fait à des simples housses.

Cette rapide revue de détails n'a fait qu'aggraver notre impatience de prendre l'air. Installé au ras du sol, le petit levier de vitesse bien en main, on est immédiatement dans l'ambiance d'autant que les échappements pétillent d'allégresse. Sur la MX-5 les cadans cercles de chromes ajoutent une note rétro tandis que Fiat a choisi une instrumentation à fond clair du plus bel effet. Le lac d'Annecy en cette saison est éblouissant et la route qui le borde incite à flâner. Pourtant, en augmentant la cadence, les différences apparaissent rapidement. En rigidité d'abord. Là où la Mazda se trémousse, la Fiat reste imperturbable. Sa rigueur est tout simplement surprenante et même sur route bosselée on ne sent pas la voiture onduler. Cette rigidité profite bien sûr au comportement très équilibré avec un train avant précis et incisif, peu sensible aux effets de couple et un train arrière qui accepte →

## La Fiat évoque l'Italie frivole de la "Dolce Vita" ...

#### Qualités

- Prix attractif
- Maniement de capote très facile
- Moteur pétillant à mi-régime
- Commande de boîte agréable
- Consommation modérée

#### Défauts

- Équipement minimum
- Freinage insuffisant
- Réactions parfois un peu vives
- Un certain de rigidité
- Remous d'air importants
- ABS non disponible



D'une architecture traditionnelle, la Mazda MX-5 est plus vive que la barchetta. Mais elle est également moins rigide.



Le tableau de bord de la MX-5 est plus simple que celui de la Fiat, mais les deux cadans cercles de chrome sont du plus bel effet.



Bien qu'ils soient un peu fermes, les sièges assurent un bon confort sur les longs parcours.

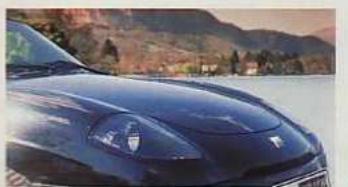


Le petit coffre central fermant à clé abrite l'ouverture à distance de la trappe à essence. On aimerait également disposer d'une ouverture du coffre. Présentation simplissime pour les contre-portes dont les soufflets sont un peu étroits.

... La Mazda offre un équipement minimum, mais le plaisir est intact.



35 s suffisent pour décapoter ou recapoter ! Une simplicité qui permet de profiter du moindre rayon de soleil.



Les phares encastrés s'intègrent parfaitement à la ligne fluide de l'avant de la barchetta...



... et pour ne pas rompre l'harmonie de l'ensemble, le dessin des feux arrière relève du même état d'esprit.



Très rétro, les poignées sont de simples leviers encastrés dans la porte.



Le coffre n'est pas très grand mais ses formes régulières permettent d'emporter le minimum pour deux personnes.



La barchetta reste tout aussi "craquante" quand elle est rhabillée.



#### Bien vu

- L'ouverture à distance de la trappe à essence
- Le petit coffre central fermant à clé
- Les soufflets portes-cartes dans chaque portière
- Le lecteur de cartes côté passager

#### A revoir

- La commande de rétroviseurs électriques placée sous le frein à main
- L'ouverture à distance du coffre verrouillable
- La grande boîte à gants
- Le coffre central fermant à clé
- L'airbag conducteur
- Le volant réglable en hauteur

volontiers de dériver quand on soulage l'accélérateur. Le seul point faible de l'auto vient d'une suspension typé confort, un peu trop souple et qui talonne facilement sur dos d'âne. Comparée à la barchetta, la MX-5 est encore plus vive. Il est vrai qu'elle fait appel à une architecture radicalement différente. Moteur et boîte sont montés longitudinalement et transmettent la puissance aux roues arrière ce qu'apprécieront les puristes, tandis que la Fiat, traction avant, abrite un groupe motopropulseur transversal. Sur route sinuose la MX-5 est un vrai kart avec une direction très vive et surtout un train arrière qui glisse à la demande et, parfois, même un peu trop, notamment au lever de pied où la voiture subit une brusque accélération. Si ce comportement virevoltant est très agréable quand on a envie de s'amuser il pose en revanche problème en ligne droite où la voiture est agitée d'un mouvement de lacet qui devient préoccupant quand le vent se met à souffler. Dans les mêmes conditions la barchetta est beaucoup plus stable. Les deux voitures affichent pourtant, au centimètre près, le même empattement. Mais d'une manière générale la Fiat est beaucoup plus tolérante quand on la brusque et bénéficie de pneus plus généreux de 195/55 VR 15 alors que la MX-5 est posée sur des enveloppes de 185/60 R 14.

#### La barchetta se distingue par sa mécanique plus généreuse

Voilà qui explique en partie les différences en matière de freinage. Si la barchetta est efficace malgré une pédale un peu caoutchouteuse, la Mazda manque de mordant et ses distances d'arrêt sont nettement insuffisantes. De plus la Fiat peu recevoir un ABS en option, également non disponible sur la Mazda. Mais c'est surtout côté moteur que la Fiat fait vraiment la différence. La barchetta bénéficie d'un tout nouveau quatre cylindres à seize soupapes dérivé du cinq cylindres de la Lancia Kappa. D'une cylindrée de 1 747 cm<sup>3</sup> il propose 130 ch à 6 300 tr/min et se distingue par une distribution variable offrant deux lois, pour privilégier le couple à bas régime et la puissance en haut. Pour s'aligner sur les prix de la Fiat, Mazda a développé cette version 1 600 cm<sup>3</sup> qui doit se contenter de 90 ch alors que les versions 1 800 cm<sup>3</sup> en affichent 130, comme la barchetta mais au tarif inamical de 172 000 F. Avec 40 ch d'écart on pourrait imaginer que la MX-5 a juste le temps d'apercevoir les feux rouges de la barchetta et le fait est que les perfor-

mances font apparaître des différences sensibles notamment en accélération où la Mazda rend 2 s 7 à la Fiat sur 1 000 m (32 s 4 contre 29 s 7). Les reprises par contre la Mazda tire bien son épingle du jeu et les écarts mesurés sont modérés à l'exception des reprises en 5° de 80 km/h à 120 km/h jusqu'à 140 km/h. Ces chiffres reflètent parfaitement la réalité. A l'usage et sans faire parler la poudre la Mazda a belle impression. Entre 2 000 tr/m et 4 000 tr/m son moteur est bien présent et réagit spontanément quand on demande de la puissance.

#### Des autos amusantes proposées à des prix abordables

Passez ce régime il manque singulièrement de caractère et s'affondre à la moindre rampe si l'on s'obstine à conserver la 5°. A l'inverse le moteur de la barchetta est un peu terne à bas régime mais s'anime ensuite et prend ses tours avec beaucoup plus d'aisance. Pourtant d'une manière générale et en usage touristique les 40 ch d'écart n'apparaissent jamais comme un réel handicap pour la MX-5 qui prend une petite revanche avec une consommation plus modérée. La barchetta n'est pourtant pas un monstre de gourmandise puisque nous avons noté 12,5 en conduite rapide et 6,8 l en conduite économique soit environ un litre de plus que la MX-5. Deux mots enfin pour dire que la Fiat passe de peu la barre des 200 km/h tandis que la Mazda plafonne à 177 km/h. Mais ces chiffres n'ont qu'une valeur indicative car rouler vite avec ces roadsters n'est pas une sinécure. Le vent qui claque sur la toile et les bruits de roulement en stéréo vous obligent très rapidement à lever le pied. ●

#### Conclusion

Renouer avec le plaisir automobile voilà bien le but exclusif de ces deux roadsters. Avec la barchetta, Fiat a frappé un grand coup. Séduisante, bien conçue, bien équipée et proposée à prix doux elle devrait s'imposer facilement. Mazda s'est laissé surprendre. Sa MX-5 avait une bonne longueur d'avance mais les prix s'étaient envolés. Cette version 1 600 cm<sup>3</sup> qui ne manque pas de charme retrouve un tarif plus réaliste mais elle est en retrait sur bien des points. Reste en définitive la séduction des lignes et c'est sans doute sur ce point que la clientèle fera son choix.



Le coffre de la Mazda n'est pas très vaste car encombré par la roue de secours.



Captotage et décapotage sont aussi rapides que sur la Fiat. Mais la mise en place du couvre-capote souple est assez longue. Il faut 1 min 26 s pour décapoter et 1 min 4 s pour capoter !



Les phares escamotables de la MX-5 interdisent de faire un appel de phares rapide.

#### Sélection d'accessoires pour la barchetta



Un porte-bagages  
PRIX : 2 278 F



Un hard top  
PRIX : 9 857 F



Un pédalier de type sport  
PRIX : 627 F

#### Bien vu

- L'ouverture à distance de la trappe à essence
- Le petit coffre central fermant à clé
- Les soufflets portes-cartes dans chaque portière
- Le lecteur de cartes côté passager

#### A revoir

- Pas d'ouverture à distance du coffre
- L'absence de montre
- Pas de projecteurs additionnels pour un appel de phares rapide
- Condamnation centralisée et vitres électriques non disponibles

# Classements

Prix/Equipements	Performances
Avantage Fiat	Avantage Fiat
Confort	Consommation
Egalité	Avantage Mazda
<b>Agrement de conduite</b>	
Egalité	Avantage Fiat
<b>Classement général</b>	



## FICHE TECHNIQUE

Fiat barchetta  
1.8i 16V

Mazda MX-5  
1600

## PRIX

(F)	Fiat barchetta	Mazda MX-5
Puissance fiscale (CV)	env 129 900	119 900
	NC	8
<b>EQUIPEMENTS ET OPTIONS (F)</b>		
Airbag conducteur	série	—
Airbag passager	option	—
ABS	option	—
Climatisation	option	10 000
Autoradio-cassettes stéréo	série	2 490
Système antidémarrage	série	1 990
Alarme antivol	option	3 990
Condensation centralisée	option (I)	—
Vitres AV électriques	série	—
Vitres teintées	série	série
Rétroviseurs électriques	option (I)	—
Volant réglable en hauteur	série	—
Selle cuir	option	4 300
Couvre-capote rigide	série	—
Hard top	option	—
Projecteurs additionnels	option	—
Jantes alliage	option	—
Peinture métallisée	gratuite	2 400

## Performances

VITESSE MAXI		
Capoté (km/h)	202	177
Decapoté (km/h)	196	170
ACCELERATIONS		
400 m départ arrêté (s)	16,1	17,4
1 000 (s)	29,7	32,4
REPRISES		
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m (s)	16,7	17,2
1 000 m (s)	31,5	32,9
en 5 <sup>e</sup> : 400 m (s)	18	19,2
1 000 m (s)	34,4	37,3
De 80 à 140 km/h en 5 <sup>e</sup> (s-m)	20,3 - 626	28,8 - 906
De 80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup> (s-m)	12,7 - 355	16,7 - 466
en 4 <sup>e</sup> (s-m)	9,7 - 269	10,9 - 304
en 3 <sup>e</sup> (s-m)	7,0 - 193	8,4 - 236
CONSOMMATIONS		
En conduite rapide (litres aux 100 km)	12,5	11,2
En conduite «économique»	7,8	6,8
Autonomie (km)	370	370

## Freinage (ABS) (m)

A partir de 90 km/h	33,4	42,2*
A partir de 130 km/h	71,5	85,5*

(\*) options groupées. (\*) Sans ABS. En gras figurent les options équipant la voiture essayée.

FICHES TECHNIQUES : JEAN-HUGUES CLAUDE ET GILLES DANNO

Tant que les constructeurs proposeront ce genre de voiture, les autophobes n'auront pas le dernier mot.



## FICHE TECHNIQUE

Fiat barchetta

1.8i 16V

Mazda MX-5

1600

## Technique

### MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne	4 en ligne
Disposition	transversale	longitudinale
Nombre de soupapes par cylindre	4	4
Distribution (entrainement)	2 ACT (courroie)	2 ACT (courroie)
Alimentation/allumage	Gestion électronique	Gestion électronique
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 747	1 598
Alésage x course (mm)	82 x 82,7	78 x 83,6
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 ch à 6 300 tr/mn	90 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi (mkg à tr/mn)	16,7 mkg à 4 300 tr/mn	13,1 mkg à 4 000 tr/mn
Puissance au litre (ch)	74	56

### CHASSIS

Suspension avant	type McPherson (triangles) + barre antiroulis	type McPherson (triangles) + barre antiroulis
Suspension arrière	bras très courts, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	triangles obliques, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Tours de volant	2,5	2,75
Diamètre de braquage (m)	10,5	9,8
Freins AV/AR	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques
Antiblocage	option, Bosch	—

### PNEUMATIQUES

Type	Pirelli P 4000	Bridgestone Potenza RE 88
Dimensions AV/AR	195/55 VR 15	185/60 HR 14

### TRANSMISSION

Aux roues	avant	arrière
Boîte de vitesses	à 5 rapports	à 5 rapports
Vitesses à 1000 tr/mn (1 <sup>/</sup> 2 <sup>/</sup> 3 <sup>/</sup> 4 <sup>/</sup> 5 <sup>/</sup> )	7,8/13,6/20/26,3/32,1	8,21/13,64/19,63/25,76/31,64
Maxi sur intermédiaires (1 <sup>/</sup> 2 <sup>/</sup> 3 <sup>/</sup> 4 <sup>/</sup> )	55/96/141,5/186	53,5/88,5/127,5/167,5

### POIDS

Total (kg)	1060 (*)	1010
------------	----------	------

### DIMENSIONS - CAPACITÉS

Empattement (m)	2,27	2,26
Voies avant-arrière (m)	1,41 - 1,41	1,41 - 1,43
Longueur-Largeur-Hauteur (m)	3,92 - 1,64 - 1,26	3,95 - 1,67 - 1,23
Coffre (dm <sup>3</sup> )	165	135
Réservoir d'essence (litres)	50	45

### Dimensions

#### INTÉRIEUR

Longueur de l'habitacle A (mm)	1 065	1 060
Largeur aux coude AV B (mm)	1 295	1 310
Largeur aux épaules AV C (mm)	1 270	1 280
Largeur aux coude AR D (mm)	—	—
Largeur aux épaules AR E (mm)	—	—
Garde au toit AV F (mm)	910	900
Garde au toit AR G (mm)	—	—

#### COFFRES

Hauteur intérieure H (mm)	410	395
Largeur passage de roues I (mm)	1 070	960
Profondeur J (mm)	480	545
Seuil de chargement K (mm)	810	770



(\*) Données constructeur.

# GENTE/MOTOR

AUTOMOBILI: novità, anteprima, giudizi, mercato, viaggi, prove e confi

## PROVA

Honda Civic  
1.6 5 porte  
lo sprint  
per la famiglia



## ANTEPRIMA

La Rover 100  
e tutte le novità  
del 1995



## ESCLUSIVO

Ecco la nuova Fiat Spider

500022

**COPERTINA**  
LA NUOVA FIAT SPIDER

# E la Barchetta va

di Gianni Antoniella Foto di Roberto Carrer



POTENZA: 130 CV  
VELOCITÀ: 200 KM/H

Ecco in esclusiva le foto della nuova "scoperta" torinese che sarà esposta dai concessionari a fine marzo. Motore 16V 1.8 e prezzo tra i 30 e i 35 milioni di lire per un'auto dalla linea accattivante



P are proprio un... ritorno al futuro. Il fatto è che, dopo oltre un decennio, la Fiat ripropone una "scoperta": due posti secchi. Una spider, insomma! Un modello che ritorna e che vanta prestigiose antenate tra cui la 124 Sport Spider e quel mito degli Anni '60 che fu la 850 Spider. E poi c'è il nome che risveglia antiche emozioni sportive. Barchetta, ovvero come venivano chiamate negli Anni '50 le biposto da corsa.

E noi di Gente Motori possiamo proporvela in veste definitiva e in assoluta anteprima, visto che il lancio di questa vettura è previsto sul fare della primavera (sarà nelle concessionarie a fine marzo). La spider ha linee (il disegno è del Centro Stile della Fiat) morbide e flessuose, moderne e grintose, in una parola sola: equilibrate. Scendendo nel particolare ci mettendo in un angolo per un momento i sentimenti, passiamo a una analisi tecnica della vettura. Il pianale utilizzato per la Fiat Barchetta è quello della Punto. Il passo, però, è diminuito: dai 245 centimetri della compatta due volumi torinese a 228 centimetri della spider mentre è aumentata la lunghezza a causa degli sbalzi della carrozzeria: 392 centimetri per la Barchetta contro i 376 della Punto. La scelta di diminuire la misura dell'interasse è stata det-



tata soprattutto dalla volontà di dare alla vettura un comportamento schiettamente sportivo. Insomma una spider deve essere una vettura nervosa che dia un grande piacere nella guida.

Il risultato, stando a quanto abbiamo potuto apprendere, pare proprio centrato. Questa spider a trazione anteriore regala infatti una guida divertente quanto una classica esponente di questa categoria a trazione posteriore. Insomma, la Bar-

chetta è l'attesissima risposta italiana alle spider giapponesi.

Inoltre, per essere ancora più gradevole, l'inedita scoperta torinese adotta, prima fra le vetture della Fiat, il nuovissimo quattro cilindri 16 valvole di 1747 cc da 130 cavalli a 6300 giri, unità che appartiene all'ultima generazione di motori modulari realizzati nello stabilimento di Pratola Serra. Si tratta di un propulsore con elevate doti di elasticità, molto adatto a

una vettura particolare che va guidata più sfruttando la coppia (si parla di circa 15 chilogrammetri a 4000 giri come picco massimo) che la potenza.

Comunque le prestazioni della spider sono chiaramente sportive. La velocità massima è di oltre 200 km/h, mentre l'accelerazione da 0 a 100 km/h dovrebbe stabilirsi in un tempo ampiamente sotto i 10 secondi. Dunque la Barchetta sarebbe più rapida di dirette concorrenti

quali Honda CRX 1.6 ESi e Mazda MX-5.

Ma quello che affascina immediatamente chi guarda per la prima volta questa vettura è sicuramente la linea. Silhouette morbida, ma piena di grinta con la parte anteriore caratterizzata da quattro proiettori lenticolari racchiusi in due gruppi ottici coperti da un "vetro" in materiale plastico e dallo spoiler sagomato montato sotto il fascione paracolpi che sale nella

parte centrale scoprendo la presa d'aria principale anteriore. Inoltre la superficie che c'è tra il bordo anteriore del cofano motore (apre una specie di pozzetto donde accederà al 4 cilindri 16 valvole) e il limite del frontale ricorda la soluzione stilistica che fu adottata a suo tempo per la 850 Spider. Molto muscata anche la fiancata solcata, a tutta lunghezza, da una scalfatura che fa risaltare la linea di cintura dell'auto. Di elegante e moderno disegno pure i cerchi in lega leggera.

La parte più riuscita dell'intera carrozzeria ci sembra, però, quella posteriore. La coda è abbastanza alta e leggermente concava nella parte centrale. Ai lati superiori si trovano i gruppi ottici principali divisi in quattro sezioni. Nel paracolpi, più in basso quindi, il faro per la retro-marcia e quello per la nebbia. Anche per il limitato vano bagagli è stata adottata la soluzione a "pozzetto" con il cofano che scopre uno spazio nel quale sistemare dall'alto i bagagli. Da sottolineare, infine, le maniglie per l'apertura delle porte: sono incassate.

L'abitacolo è a due posti con sedili dal profilo avvolgente. La plancia, monolitica, ha un pre-



#### LINEA EQUILIBRATA E PERSONALE

La fiancata (a sinistra) della Barchetta ha andamento molto sinuoso con una scalfatura a tutta lunghezza. La parte posteriore (a sinistra in basso) vanta stile personale ed equilibrato. Sopra, il grintoso frontale.

#### LE PROGENITRICI SONO LORO



FIAT 850 SPIDER



FIAT 124 SPORT SPIDER

Tra le antenate della Barchetta vanno senz'altro ricordate tre spider della Fiat che hanno fatto epoca. La 850 Spider fu presentata al Salone di Ginevra del 1965. Il motore, posteriore, era un 4 cilindri di 843 cc derivato da quello della berlina ma potenziato da 37 a 49 CV a 6200 giri, la coppia era di 6 kgm a 4200 giri. Era lunga 378 centimetri e pesava 725 chili. Fu disegnata e costruita negli stabilimenti della Bertone, il prezzo di listino all'uscita era di 1.050.000 lire. L'altra pietra miliare è la 124 Sport Spider presentata al Salone di Torino del 1966 con motore

di 1438 cc da 90 CV. Fu disegnata e costruita dalla Pininfarina che proseguì la produzione, con il nome di Spider Europa, fino al 1985. Il prezzo di listino all'uscita era di 1.550.000 lire. La X 1/9 è stata l'ultima "scoperta" con il marchio Fiat. Presentata nel '72 aveva motore centrale di 1290 cc da 75 CV. Costruita dalla Bertone, costava, al lancio, 1.800.000 lire.



FIAT X 1/9

# COPERTINA

LA NUOVA FIAT SPIDER

valere di linee curve ed è unita alla consolle dove è "affogata" l'autoradio montata di serie. Al centro dell'abitacolo l'alto tunnel che separa i due sedili e la corta leva del cambio. Anche il cruscotto, con tre strumenti a fondo bianco, ha design molto curato e presenta la particolarità di avere al centro il contagiri, con il tachimetro a sinistra e a destra il quadrante con indicatori del livello carburante e temperatura liquido refrigerante.

Per quanto riguarda gli allestimenti, la dotazione di serie pare essere completa. Infatti questa nuova nata, di serie, è dotata di servoassistenza per lo sterzo, di airbag lato guida, di volante regolabile in altezza, di "chiave elettronica" (come sulla Lancia K) ovvero di un sistema intelligente che immobilizza la vettura se si tenta di metterla in moto non usando la chiave di accensione originale e di un impianto radio-hi-fi integrato. Segnaliamo inoltre, che la capote, come nel miglior spirito delle spider, è a comando manuale e viene accolta in un apposito vano, coperto da un cofano, posto alle spalle dell'abitacolo. Tra gli accessori a richiesta, invece, ci sarà l'Abs.

Da rilevare anche che la Fiat Barchetta sarà disponibile con un solo allestimento e una sola motorizzazione. Il prezzo dovrebbe aggirarsi verosimilmente tra i trenta e i trentacinque milioni di lire.

In assoluto, quindi, una vettura moderna che si presenta con le carte in regola per sfidare non solo le concorrenti già presenti sul mercato ma anche quelle annunciate. Sicuramente fra le più accreditate avversarie ci sarà la Bmw Z3 Roadster, costruita negli stabilimenti americani della casa bavarese, che si presenterà sul mercato con una motorizzazione molto simile a quella della Barchetta, ma che probabilmente nella lotta commerciale troverà un grosso limite nel prezzo. Fra le concorrenti annunciate dovrebbe inserirsi pure la Mercedes SLK e anche verso questa spider d'origine blasonata la scoperta italiana non avrà nulla da invidiare. ■



## ABITACOLO PER DUE

La Fiat Barchetta è una due posti secchi (sopra, l'abitacolo) con sedili avvolgenti posizione di guida abbastanza "sdraiata", tipica delle spider. A sinistra, il cruscotto della vettura con la strumentazione caratterizzata dal fondo bianco.



## COMANDO MANUALE PER LA CAPOTE

Anche con la capote in uso la Barchetta (sopra) conserva una linea molto armonica. L'operazione per alzare o abbassare la copertura in tela (che quando non si adopera occupa un vano apposito) si compie manualmente.



## LA TECNICA IN SINTESI

**MOTORE** 4 tempi, benzina  
**NUMERO CILINDRI** 4 in linea  
**CILINDRATA** 1747 cc

**POTENZA**  
130 CV a 6300 giri/min.  
**COPPIA MASSIMA** circa 15 kgm a 4000 giri/min.  
**DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro

**ALIMENTAZIONE** a iniezione elettronica multi point  
**CAMBIO** a cinque rapporti

**TRAZIONE** anteriore  
**SOSPENSIONI ANTERIORI** a ruote indipendenti tipo McPherson con barra stabilizzatrice

**SOSPENSIONI POSTERIORI** a ruote indipendenti con bracci longitudinali  
**FRENI** a disco

**STERZO** a cremagliera

**PNEUMATICI**  
195/55 R 15  
**LUNGHEZZA** 3,92 metri  
**LARGHEZZA** 1,63 metri  
**PESO** circa 1000 kg



## LE CONCORRENTI DELLA FIAT BARCHETTA

MARCA E MODELLO	Cilindrata cc	Potenza CV	Acceler. 0-100 km/h	Velocità km/h	Lungh. cm	Largh. cm	Peso Kg	Consumo medio km/l	Prezzo lire x 1000
<b>FIAT BARCHETTA</b>	1747	130	nc	200	392	163	1000	nc	nc
Honda CRX 1.6 ESI	1590	125	9'3	190	400	170	1050	13.1	39.500
Mazda MX-5 1.8 16V	1840	133	8'2	190	395	168	1030	11.4	37.545

• Dati forniti dalle case

# SPORTS CAR

INTERNATIONAL

**Porsche: Reborn 911 Turbo**



**Inside Track:** Volvo T5R, Aston DB7, Brabus-Bugatti,  
Castro's Grand Prix, 1930 Mercedes SSK and more!



**Fiat:** Ragtop Heartbreaker

JUNE 1995



0 09281 02280 0  
USA \$2.95 CAN. \$3.50 UK £1.95

# Romance LANGUAGE

Europe hopes to win back the hearts  
of the sports-car set, and Fiat's new Barchetta may  
be their best bon-bon yet. Words, pix and  
lonely heart advice by Joanne Marshall.

The Barchetta's nose twitches momentarily and then settles into the curve. A pair of shapely front-end shoulders frames the snaking tarmac blurrily dashing under my wheels and the rearview mirror picks up two similarly buxom haunches. There's something appealingly retro about these sights, and something downright exotic about their accompanying sensations—the snug, ensconcing cockpit, the caress of the sun, the playfulness of the wind. *Romance:* That's what the feeling is. I'm responding to the vaguely intangible sensation of driving something as out-of-the-ordinary as a legitimate back-to-basics sports car.

Once properly identified, however, the retro-glow is quick to flicker and fade. This can't be a legitimate old-time roadster, I realize immediately. There are no questionable handling dynamics no bone-jarring ride. There's no cowl shake, no unburnt fumes of gasoline, no snapping, sensuous engine note and no vociferous pops on the overrun. Instead of all this a solid, supple platform resides beneath my seat and a high-tech modular engine sits transversely ahead of my toes. Growling its soulful, muted rasp through a modern tree-hugging tailpipe, the Fiat's parsimonious electronic fuel injection won't even spare a single extra molecule for some gurgling, spitting

backfires or a fruity cackle between full-throttle upshifts. Ah, the modern age has truly come to Fiat.

## The Classics

It was not so long ago when Italian car manufacturers were synonymous with affordable, crisp-handling sports cars, razor-sharp engines and adventurous, sophisticated styling. Arguably this would still be the case, but finding affordable examples of this condensed Latin brio has been well-nigh impossible ever since Alfa's venerable Duetto was mercifully put to sleep at the end of last year.

The nippy little roadster you now see before is going to change all that. A guaranteed recipe for no-nonsense pleasure, the Barchetta is as much about riotous driving fun as controversial Romanesque styling. The new Barchetta's body stands as incontrovertible proof that another Italian Renaissance has just gotten underway, but it is the competence and enjoyment of its sedan-based underpinnings that will ultimately make the Barchetta a star. This bright and breezy roadster combines with Fiat's wacky new Coupé to reclaim the low-cost/high-style market that was once the Italians' private domain, and it does so in such convincing fashion that Germany and Japan have good reason to be scared.



Finding affordable examples of this Latin brio has been well-nigh impossible.

The Barchetta skillfully shirks the constraints of its front-wheel-drive Punto platform with a long, sexy hood and a traditional rounded rump. Overall the effect is tongue-in-cheek cute; the nose a bit contrived, perhaps, but the tiny, morsel-sized tail worthy of pure exultation. One can also feast heartily on the exquisite detailing around the front indicators, the brilliantly classic taillamps and the evocative beltline crease, which stands as a powerful reminder of the '40s and '50s Touring-bodied Ferraris from which the Barchetta takes its name. (See *Naval History*, p.41, SCI April 1994.)

Following up on some of the themes set by the earlier Fiat Coupé, the Barchetta uses body-color paint in the interior to brighten the otherwise-dark plastic and give the cabin a classy, well-conceived tone. This immediately sets it apart from the Mazda Miata—the new Fiat's most natural enemy—and if this tidy solution doesn't satisfy, then potential buyers will even find an optional wood-trim package to be had on the Barchetta.

The central console is a nice width for bracing yourself during hard cornering and everything is well laid out; the heater con-

trols reside in the console along with the stereo while the gauges have all been arranged neatly in the driver's line of sight. The Barchetta's simple white-on-black dials don't insult your intelligence and the airbag-equipped leather steering wheel is a wonder to behold. To the naked hand, however, Fiat's standard seat fabric feel like nasty, aging rayon: This is no doubt part of the hard-wearing approach that's been taken with the rest of the car, which also has sensible and durable rubber floor mats as standard equipment. Leather seats and proper carpets can be had as options, but the

standard trim is also the most likable; above all else, the Barchetta was designed to be affordable to purchase, affordable to run and affordable to maintain.

## Free Verse

If the Barchetta enthralls you the moment you step in—and it should—then your delight only grows when you turn on the key. Fiat's 130-bhp Four combines with 232 pounds of curb weight to give it some sparkling, energetic performance. According to the radar gun, 60 mph comes in a ho-hum 8.5 seconds; that same run

feels incredibly lively from behind the wheel, however, and then the little Fiat brakes back down to zero in less than 130 feet. Top whack is a respectable 124 mph; this speed does show up some sealing deficiencies in the manually operated ragtop, but even with the roof stowed under its integrated rigid boot the buffeting in the cockpit proves minimal.

The Barchetta's DOHC 1.7-liter Four sports variable valve timing and four valves per cylinder, but while it begs to be wound to its maximum in each gear the powerplant is actually quite tractable. Some 90% of its

maximum 121 lbs.-ft. of torque @ 4300 rpm are available everywhere between 2000 and 6000 revs. Trailing behind this superb engine is an exhaust note best described as a dry roar; a tad muted, perhaps, but reassuring and exciting all the same.

The chassis impresses, too, for its taut, all-together feel. (The Fiat's compact dimensions help it maintain this fine rigidity, of course.) The ride is fundamentally sound, in no small part because of this excellent jumping-off point; that and the slightly stiffer suspension settings this car wears over the Punto means the Barchetta



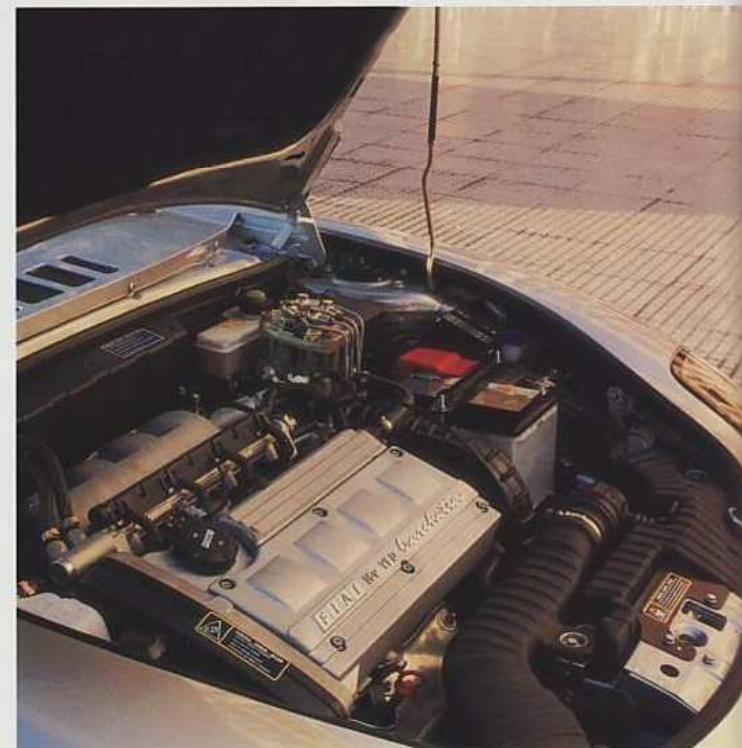
**The Barchetta's DOHC Four sports variable valve timing**



**and begs to be wound to its maximum in each gear.**

# Spider Webs

- The sports-car contributions of Fabbrica Italiana Automobili Torino—now known as Fiat—should not be underestimated. Between Bertone's X1/9 and 850 roadster and Pininfarina's 1200- and 124-series Spiders, there are probably more aging Fiat sports cars in daily use around the country than those of any other make.
- The Fiat badge has learned to penetrate every corner of the auto market, including that of sports cars. A powerhouse in GP racing during the Teens and '20s, their sports focus has turned to less costly venues ever since. The Tranquillo Zerbi-designed 508 Balilla spawned perhaps their most recognized prewar sports car, the 508S; this machine's chassis proved so popular in the 1930s that production was eventually licensed throughout Europe.
- After the war a brief aberration arrived in the form of the 1952-54 Fiat 8V, a high-performance exotic whose 2-liter SOHC V8 mandated a costlier car than Fiat was used to building. Certainly no more than 114 were made, often with fascinating special bodies.
- A step in the right direction began in 1955 with the Pinin Farina-designed Transformabile, an open spyder based on the 1100 touring car. Still, the Transformabile's forgettable styling and lackluster performance probably explain why only about 570 were produced before production ended in 1959 in favor of the much handsomer and more desirable 1200 Cabriolet.
- Here was the thread that would at last provide Fiat with a legitimate contender in the mass sports-car market. Again a Pinin Farina design, the sexy and successful 1200 was quickly superseded by the similar but faster 1500 and 1600. The real watershed wouldn't arrive until 1966 and the 124 Sport Spider (not, curiously, Spyder), though. Thanks to constant upgrades and safety mods this DOHC model would cling to life right through the 1980s, finally being sold in America as the Pininfarina 2000 after Fiat withdrew from the market.
- Along the way Fiat took sidetracks: There was the lovely Bertone 850 Spider of the 1960s and '70s, the rare Ferrari-engined Fiat Dino Coupe and Spider (good for some 1500 units between '66 and '72) and of course the adventurous mid-engine X1/9. Still, it's the main line of the earliest 1200s through the last 2000 Spiders from which the new Fiat Barchetta spiritually descends. May it have as much luck as its forebears.—Jerry Traeger



**Its endearing good looks are going to draw in as many**

corners on a pleasingly even keel and generates only moderate angles of lean.

On tight bends its poise, turn-in and sheer lithesomeness make it a true bundle of fun, but the grip you can generate with 195/55 tires isn't endless; a mild tendency for the rear to slink out of line is especially apparent in fast sweepers. This passage from typical FWD understeer to sports car-like oversteer can sometimes be abrupt, yet the transition is never demanding—when the rear-end grip finally does peter out the car's attitude is virtually self-correcting.

The suspension's only real limitation is in its restricted travel. Long, undulating hollows tax its ability stay off the bump-stops—combined with the suspension's already firm damping, a patch of bad road in the middle of a hard corner can really get the chassis hopping. A quicker steering rack

resistance and is precise in its throw; ditto the brake and the tasty short-throw 5-speed, which is a pleasantly satisfying change from the slovenly cog-swappers found in most other modern Fiats. At the end of the day the Barchetta offers a well-honed mix of pep, panache, driving ease and legitimate performance that makes it a universally likable machine.

Fiat really is going through an unprecedented phase of creativity right now, and it's truly paying off. With a price starting well under \$20,000, they'll almost certainly prove that a dose of Latin personality can still trump Japanese and German efficiency when it comes time to hit the showrooms. The fact that this roadster is great fun to drive is enough to put it at the top of many people's wish lists—making it affordable to boot was just a happy stroke of genius. ●



helps give the Punto's front end a remarkably sporty feel, but the feedback remains light and a bit on the muddy side.

## Short Story

More weighting would certainly add more character, yet the feeling as delivered is perfectly in keeping with the effort levels required from the rest of this car. Let's face it: the Barchetta is aimed at a new generation of buyer, and its endearing good looks are going to draw in as many sunburnt, happy cruisers as rampant, testosterone-crazed gearheads. The clutch offers little



**sunburnt cruisers as rampant, testosterone-crazed gearheads.**

## SPECIFICATIONS

### 1996 Fiat Barchetta

**General**  
Vehicle type: front-engine FWD convertible  
Structure: steel unibody  
Market as tested: Italy  
MSRP: \$19,000 (est.)  
Airbag: std., driver and passenger

**Engine**  
Type: transverse inline-4, iron block and aluminum head  
Displacement (cc): 1747  
Compression ratio: 10.3:1  
Power (bhp): 130 @ 6300 rpm  
Torque (lbs. ft.): 121 @ 4300 rpm  
Intake system: SEFI  
Valvetrain: two overhead cams, four valves per cylinder

**Transmission**  
Type: 5-speed manual  
Ratios  
1st: 3.91  
2nd: 2.24  
3rd: 1.52  
4th: 1.16  
5th: 0.95

**Dimensions**  
Curb weight (lbs.): 2332  
Wheelbase (in.): 89.6  
Track, f/r (in.): 55.6/55.4  
Length (in.): 154.2

**Suspension, brakes, steering**  
Suspension, front: MacPherson struts with lower wishbones, coil springs and antiroll bar  
Suspension, rear: trailing arms with coil springs and antiroll bar  
Steering type: rack and pinion, power assisted  
Wheels (in.): 15x6.5  
Tires: 195/55R15  
Brakes, f/r: 12.1-inch vented disc/9.5-inch vented disc  
ABS: opt.

**Performance**  
0-60 (sec.): 8.5  
Braking, 60-0 (ft.): 128  
Top speed (mph): 124

## SPECIAL **400**

Les voitures les plus rapides du monde

Magazine : **pilotez une F1**

Exclusivité : **l'héritage de Senna**

Grands Prix : **Brésil, Argentine**

Comparatif : **les super limousines**

Essai : **Renault Laguna 16 soupapes**

Match : **Alfa GTV Turbo/Fiat Coupé Turbo**

Résultats : **les courses en France**

*Comparatif géant :  
les nouveaux cabriolets*

L 4818 - 400 - 25,00 F



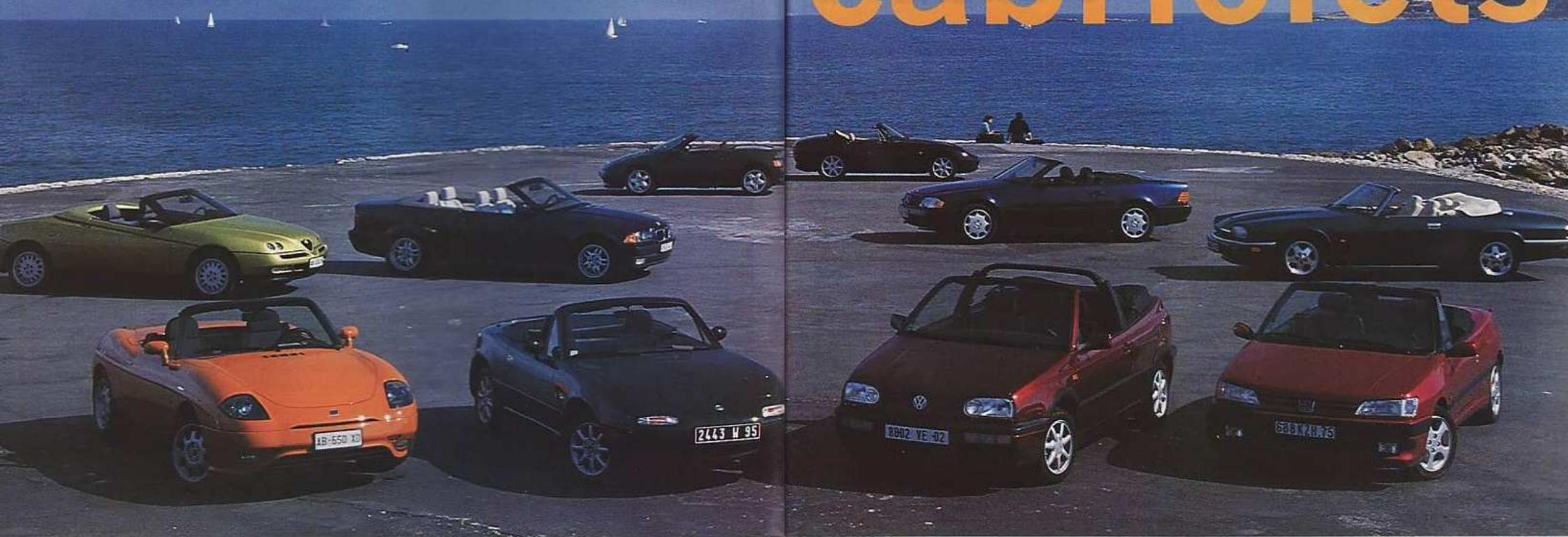
## Les matches

Fiat Barchetta – Mazda MX.5 1.6  
Peugeot 306 Cab – VW Golf Cab  
Alfa Spider 3.0 V6 – BMW 328i  
Lotus Elan S2 – TVR 500 Griffith  
Jaguar XJS V12 – Mercedes SL 320

Les GTI cherchent toujours leurs remplaçantes. On a pu croire un moment que ce rôle de "voiture-image à la mode" incomberait aux 4X4... qui ne seront (heureusement) qu'un feu de paille. Et si les cabriolets devaient les voitures dans le vent ? Les constructeurs répondent oui, en nous proposant un festival de nouveautés. Et vous, vous laisserez-vous séduire ?

Par Sébastien Le Délézir et Robert Puyal - Photos Stéphane Foulon et Gérard Dalla Santa

# Les nouveaux cabriolets



La Fiat Barchetta constitue la grande nouveauté de l'été dans le monde des cabriolets. Une ligne superbe, un moteur sympathique, le tout proposé à un prix alléchant. Autant d'arguments qui la placent d'entrée comme l'une des vedettes du marché. Mazda réplique avec une petite MX.5 remodelée et encore moins chère.



# Les nouvelles vedettes

Jusqu'à maintenant, la Mazda MX.5 (disons Miata) poursuivait une carrière bien tranquille. Elle jouait seule dans la catégorie des petits cabriolets deux places, sans avoir à affronter de réelle concurrence. Mais si la Miata plaisait grâce à sa ligne exotique et assez originale, à un moteur sympathique et un comportement efficace, elle était proposée à un prix dissuasif : 172 000 F. Aujourd'hui, avec l'arrivée de la Fiat Barchetta, les choses changent. L'italienne dispose de nombreux atouts pour moins de 130 000 F. Du coup, Mazda a réagi. Le constructeur japonais propose une nouvelle version de sa MX.5 propulsée par un petit mo-

teur de 90 chevaux, le tout à 119 900 F. La guerre des prix est donc lancée. Mais pour contrer l'offensive italienne, les Japonais n'ont pas revu leurs prix à la baisse gratuitement : ils ont créé une version bas de gamme entièrement dépouillée. Si extérieurement, la MX.5 n'a pas évolué, l'habitacle intérieur n'est équipé que du strict minimum. Pas de vitres électriques, pas d'autoradio... pas de montre.

Comparée à celle de la Barchetta, l'ambiance est plutôt austère. Car en plus d'une ligne à croquer, l'italienne offre un intérieur chaleureux et un excellent niveau d'équipement. Contre-portes aux couleurs de la carrosserie,

tableau de bord d'inspiration sportive, vitres et rétroviseurs électriques, autoradio intégré de série, le ton change. La Barchetta a la personnalité et le cachet qui manquent à la petite Mazda.

Mais la différence de niveau ne se limite pas au confort intérieur. On la ressent surtout au volant. Car la grande nouveauté de la japonaise vient du moteur. Il s'agit d'un 4 cylindres 16 soupapes de 1 598 cm<sup>3</sup> qui ne développe que 90 chevaux à 6 000 tr/mn. Dès la première accélération, le manque de puissance se fait cruellement sentir. Malgré un poids réduit, 1 004 kg, la voiture n'accélère pas très fort :



Contre-portes couleur carrosserie, compteurs blancs, petit levier de vitesses... ambiance jeune, mais néanmoins confortable à bord de la Barchetta.



Habitacle plus dépouillé pour la petite Mazda. Le prix est en baisse, l'équipement aussi.

La MX.5 est restée fidèle aux roues arrière motrices. Là non plus, aucun problème de tenue de route. Il est vrai qu'avec 90 ch...

TECHNIQUE	FIAT BARCHETTA	MAZDA MX.5 1.6
<b>Moteur</b>		
Type (nb de cylindres)	4 en ligne	4 en ligne
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 747	1 598
Puissance maxi (ch à tr/min)	130 à 6 300	90 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/min)	167 à 4 300	12,9 à 6 000
<b>Transmission</b>		
Aux roues	Avant	Arrière
Vitesse sur intermédiaires (km/h)	55-95-140-184	57-93-135-178
<b>Carrosserie - châssis</b>		
Suspension avant	McPherson barre anti-roulis triangles inférieures	Triangles superposés, ressorts/amortisseurs, barre stabilisatrice
Suspension arrière	Bras tirés barre anti-roulis triangles inférieures	Triangles superposés, ressorts/amortisseurs, barre stabilisatrice
Tours de volant/O de braquage (m)	2,5/1,05	2,78/9,8
Freins avant (mm)	Disques ventilés (257)	Disques ventilés (255)
Freins arrière (mm)	Disques (240)	Disques (251)
Antibloquage	Option	Option
<b>Poids</b>		
Constructeur/contrôle (kg)	1 060	965/1 004
<b>Dimensions - capacités</b>		
Longueur-Largeur-Hauteur (mm)	3 919-1 640-1 265	3 965-1 675-1 235
Empattement (mm)	2 275	2 265
Pneumatiques	195/55 R15	185/60 R14
Réservoir d'essence (l)	50	48
<b>Budget</b>		
Prix de base (F)	130 000	119 900
Puissance fiscale (CV)		8
<b>Performances</b>		
Rapport poids/puissance (kg/ch)	8,2	11,1
Vitesse maximum (km/h)	203	179
400 m D.A.	157	176
1 000 m D.A.	29,8	33,1
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> (400 m)	15,8	16,6
(1 000 m)	30,10	32,6
100 à 140 km/h en 5 <sup>e</sup>	13,5	18
Conduite sportive (1/100 km)	16,2	12,3
Autonomie à ce rythme (km)	308	390
Normalisée 90/120-Ville (1/100 km)	6,17/8,9,9	6,7/9,9,4

## DE 1 À 5 : LES NOTES DE SPORT AUTO

Fiat Barchetta	Mazda MX.5 1.6
DP DP DP DP	DP DP DP DP
DP DP DP DP	DP DP DP
DP DP DP	DP DP DP
DP DP DP	DP DP DP
DP DP DP	DP DP DP
DP DP DP	DP DP DP
DP DP DP	DP DP DP



Contrairement au légendaire Fiat Spider, la Barchetta est une traction avant. Comportement moins exotique, mais plus efficace

