

20 ANNI... E NON SENTIRLI

La Fiat Barchetta compie 20 anni ed entra nell'orbita delle auto di interesse storico. In occasione del raduno internazionale del Barchetta Club Italia, siamo andati al Lingotto per provare un esemplare speciale

Testo: DAVIDE PERRUCHINI Foto: MASSIMILIANO SERRA

Un luogo speciale per un'auto speciale. Un turbine di colori che si avvita lungo le rampe di un luogo inaccessibile al pubblico che, per una volta, apre i battenti e consente l'accesso a uno dei nastri d'asfalto più ricchi di storia e fascino motoristico, la pista di prova ad anello con curve sopraelevate situata all'ultimo piano del Lingotto. Rumore di motori e di clacson, luci di fari che si rincorrono e tanti appassionati in festa per un compleanno particolarmente importante nella vita della Fiat Barchetta.

Festeggiamo i suoi 20 anni, un traguardo che segna la maturità per un'auto e che può dare il via a una seconda vita, quella dell'interesse collezionistico. Di Barchetta non ne sono state prodotte poche, quasi 58.000, però è altrettanto vero che nel mondo degli appassionati di auto d'epoca non esiste un parametro definitivo per determinare le sorti attuali e future, in termini di mercato, relativamente a un'auto in odore di collezionismo. Di fatto negli ultimi tre anni le quotazioni di questa spider ►





Una di queste Barchetta ha un colore più raro delle altre. Indovinate quale...



Motore e telaio regalano prestazioni e dinamica sportive

sono costantemente aumentate, gli esemplari in condizioni perfettamente originali non sono poi molti – la Barchetta ha vissuto in un periodo in cui il tuning automobilistico ha fatto danni incalcolabili, specialmente tra Francia, Svizzera e Germania – e in tutto il mondo riscuote interesse e simpatia. Certo, manca di un vero passato agonistico, che darebbe un valore differente alla storia del modello, tuttavia più si va avanti nel tempo, meno questo sembra essere un problema. Le potenzialità collezionistiche di questa spider potremo verificarle solo col passare degli anni.

Nel frattempo questo evento, svoltosi con la benedizione di Fiat, può essere visto come il taglio del nastro di partenza di un nuovo capitolo della storia della Barchetta.

UNA MARINARA, GRAZIE

Tanto per cominciare è interessante capire il motivo per cui Fiat a un certo punto ha deciso di concentrarsi su un progetto di un'auto che non avrebbe mai potuto realizzare numeri eclatanti, ma che avrebbe semplicemente occupato una nicchia.

Alla fine degli spensierati anni ottanta, il fenomeno delle piccole spider biposto aveva raggiunto rilevanza mondiale, specialmente sull'onda del successo della Mazda MX-5. L'economia era florida, c'era spazio per tutti e l'Alfa Duetto di lì a poco avrebbe concluso il suo ciclo di vita, per cui il gruppo sarebbe rimasto senza un'auto in questo segmento.

Prima della fine del decennio, su spinta

dell'allora AD di Fiat Paolo Cantarella, fu creato un gruppo di lavoro e si partì con il classico iter, che condusse ai primi bozzetti nel 1990-'91. Si dice che fossero due, da un lato quello del designer greco Zapatinas, che seguiva la linea di un progetto completamente nuovo basato sul pianale della Punto già in produzione, e dall'altro

quello di Chris Bangle, che tentò di derivare una versione spider dalla Coupè, alla quale stava già lavorando. Il progetto era il 183, mentre i nomi in codice delle due proposte erano Marinara e Diavola. Sì, proprio come le pizze. Fortunatamente il nome definitivo è quello che ben conosciamo.

Alla fine, dopo circa 5 anni di incubatrice,



vinse Zapatinas, ispirandosi ad alcuni stilemi della Ferrari 166, dalla quale ha origine anche il nome 'Barchetta'. Il risultato fu una linea slanciata, pulita e moderna, arricchita da leggere citazioni del passato e caratterizzata da due onde sulla fiancata, una a partire dal muso e una a partire dal posteriore. Non c'era nessun acuto di design, ma era abbastanza accattivante da riscuotere interesse e consenso.

Alcune piccole trovate, però, dimostrano la volontà di rendere la Barchetta qualcosa di particolare, se non di unico, come per esempio le maniglie a bacchetta delle porte, gli specchietti retrovisori e i doppi fari posteriori. Decisamente azzeccata la scelta di raccogliere la capote, una volta ripiegata, sotto la copertura del cofano posteriore, annegato nelle linee arrotondate della coda di chiara ispirazione Ferrari 166.

Nell'abitacolo lo stile è quello tipico delle Fiat anni novanta, ma con alcune importanti concessioni alla personalità, specialmente grazie alla scelta di utilizzare superfici metalliche del colore della carrozzeria. Il trucco funziona meglio con i colori vivaci come l'arancio, il giallo e il rosso, aumentando la sensazione di trovarsi nell'abitacolo di un'auto sportiva, già sottolineata dalla posizione di guida bassa e allungata, con volante verticale. Strumentazione essenziale e materiali di buona qualità indicano la volontà di realizzare un prodotto di buon livello, senza però concessioni a inutili sprechi. Del resto il prezzo di listino nel 1995, anno di commercializzazione, si attestava sui 34.000.000 di lire, opzioni escluse: ►

COMPRARNE UNA

La disponibilità sul mercato della Barchetta non è ancora critica e i collezionisti, specialmente quelli stranieri, sono ancora in attesa di scatenare la corsa al rialzo. È il momento buono per fare qualche affare. Cosa cercare quindi? Senz'altro le auto costruite tra il '95 e il '99, possibilmente di colore arancio, il colore più ricercato e quello utilizzato per i video di presentazione e il lancio stampa. Se ne trovano diverse con meno di 70.000km, quindi un po' di ricerca può dare buoni frutti.

La Barchetta è un'auto generalmente affidabile con un solo problema conclamato al variatore di fase, difetto presente in tutti i 1.8 utilizzati sui vari modelli del gruppo Fiat: a 60.000km cominciava a diventare molto rumoroso e per un certo periodo di tempo veniva sostituito gratuitamente.



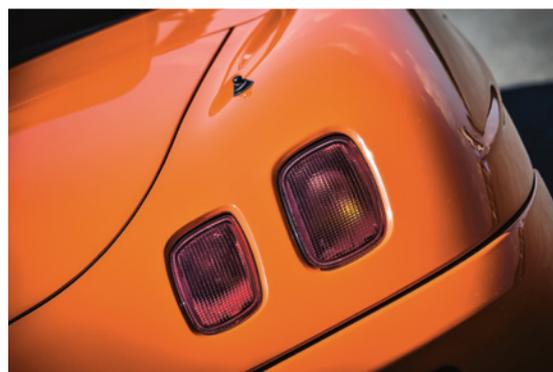
Oltre a questo, qualche piccola noia all'impianto di climatizzazione. Vale quindi la pena, come sempre, cercare esemplari scrupolosamente tagliandati e con le fatture delle officine autorizzate, o di altre che abbiano un curriculum indiscutibile.

In particolare la cinghia di distribuzione deve essere sostituita a 90.000km o 4 anni, anche meglio se con un po' di anticipo, pena la devastazione del motore. Occhio alla luminosità della

vernice: il rosso tende a scolorire se sottoposto a prodotti aggressivi, mentre giallo e arancio perdono brillantezza se lavati con i rulli. La giusta attenzione va dedicata anche alla cura delle plastiche esterne, della capote e degli interni: i sedili tendono a mostrare segni di usura oltre i 100.000km. Tutto il resto è normale amministrazione o materiale di consumo. La ruggine di solito non è un problema, ma un'occhiata scrupolosa al sottoscocca non fa mai male.



Citazioni del passato, dettagli unici e un abitacolo confortevole





Ricchi investitori o puri appassionati? La risposta è ovvia

più basso delle concorrenti dirette – meno equipaggiate – Mazda e MG, ma comunque non popolare.

Tecnicamente il pianale della Punto fu accorciato nel passo di una decina di centimetri e l'abitacolo ulteriormente arretrato, così da portare i sedili in prossimità dell'assale posteriore, caratteristica importante per una guidabilità

soddisfacente. Molti appassionati restarono delusi dalla scelta di non implementare la trazione posteriore, che avrebbe reso la Barchetta una spider sportiva al cento per cento, al prezzo però di complicazioni tecniche non trascurabili e di una inevitabile e sproporzionata lievitazione dei costi.

Il motore prescelto fu il nuovo modulare a quattro cilindri montato in posizione



trasversale, con una cilindrata di 1.747cc e 16 valvole con doppio albero a camme in testa, per un totale di 130cv a 6.300 giri. A caratterizzare questo propulsore c'è anche un variatore di fase lato aspirazione, mentre le prestazioni erano complessivamente in linea con quelle della concorrenza dell'epoca, favorite dal peso tutto sommato contenuto di 1.060kg dichiarati a secco.

IL PROPRIETARIO - ROBERTO 'BUBBA' MARIANI



'La mia è una Barchetta speciale' dice Roberto, membro del Barchetta Club Italia, con malcelato orgoglio. 'È uno dei rarissimi esemplari di preserie che furono immatricolati a febbraio 1995 e con targhe consecutive; la mia ha il telaio n. 321.'

Acquistata nel 2003 da un agricoltore che nei week end la usava per il tragitto da casa all'orto, aveva

52.000km. Ora ne ha 150.000. 'Per parecchi anni l'ho usata come prima auto, tanto mi piace guidarla. Ci ho fatto viaggi in tutta Europa sia per vacanza, sia per partecipare ai raduni internazionali, e non ho mai avuto alcun problema. Ora però la uso molto meno per preservarla. Ho sempre curato la manutenzione presso un'officina specializzata in auto d'epoca e

sportive. Diffidate da officine o preparatori improvvisati: l'unica volta in cui mi sono rivolto a qualcuno non di fiducia mi è stata installata una cinghia di distribuzione errata, con il risultato di aver inchiodato il motore. Questo è stato l'unico vero problema che ho avuto, ma non certo per colpa dell'auto.'

Al momento Roberto sta curando il restauro degli interni, i sedili in particolare, che dopo tanti anni e chilometri hanno cominciato a soffrire. 'Penso che non la darò mai via, anche perché delle due auto portate in Spagna, alla presentazione stampa internazionale, la mia è l'unica sopravvissuta. L'altra, di colore giallo, è finita contro un camion, guidata in contromano da un giornalista giapponese che pensava di essere ancora a casa sua.'

GUIDA FRIZZANTE

Fino a qui la teoria, ma com'è da guidare la Barchetta? La risposta la avrò tra pochi istanti, a bordo dell'esemplare vestito in un bellissimo e ricercato color arancio che è qui davanti a me.

È uno dei rari preserie circolanti – meccanicamente a posto e sulla via per la fine del restauro degli interni – di proprietà di Roberto Mariani, per gli amici 'Bubba', membro storico del Barchetta Club Italia.

La prima piccola emozione la si percepisce nel premere il pulsante della maniglia della portiera e nel tirare la bacchetta per farsi strada nell'abitacolo raccolto, perfetto per passeggeri di media altezza, ma capace di accogliere senza troppi sacrifici anche i piloti più alti. La linea di cintura, che da fuori non sembra poi così alta, dall'interno rimanda la sensazione di essere ben racchiusi in un ambiente di tipo sportivo, grazie anche alla plancia avvolgente.

Avviato il motore si fa subito apprezzare un suono cupo e presente. Tutto merito delle doti di aspirazione e scarico e, azzardo, anche di una insonorizzazione volutamente tenuta leggera per ragioni di prestazioni e coinvolgimento alla guida. Il cambio ha innesti piuttosto corti e veloci, con un accenno di vaghezza quando si va alla ricerca della retro. Ma ciò che colpisce sin dai primi istanti di guida, è l'immediatezza della risposta dello sterzo agli input del pilota e l'istantaneità con cui l'auto si lancia



in curva, mantenendo un assetto piatto e sfruttando a fondo ogni stilla del grip messo a disposizione dalle gomme.

I seguaci del concetto di auto sportiva a trazione posteriore potrebbero sospettare una fastidiosa tendenza a proseguire in linea retta, ma non è così. Il sottosterzo è contenuto, emerge solo nell'affrontare le curve più strette e cede il passo gradualmente a un sovrasterzo in rilascio, facilmente interpretabile e sfruttabile. Questa sensibilità ai trasferimenti di carico, presente senza essere eccessiva, rende la Barchetta un oggetto in grado di regalare del sano divertimento su una strada debitamente ricca di curve, e ciò nonostante sia 'tirata' dalle ruote anteriori.

Entro i limiti del buon senso, dunque, è più giocosa e godibile di quanto si potrebbe pensare, ma se ci si spinge troppo oltre, la velocità di reazione può cogliere di sorpresa. Non c'è bisogno di guidarla dandole del Lei, ma non bisogna nemmeno prendersi libertà eccessive.

Il motore, per parte sua, non si tira indietro quando c'è da fornire il materiale giusto per coinvolgere chi si trova alla guida. Il mio piede destro non sta certo comandando una potenza stratosferica, ma i quattro cilindri si fa trovare sempre pronto

a muovere con energia la massa contenuta della piccola spider. Risponde consistente ai bassi regimi, mentre sopra i 4.500 il cambio di fase lo rende più grintoso ed entusiasta nello spingere, invitandomi a esplorare il contagiri fino a poco sotto quota 7.000 per sfruttarne tutte le doti. Ma in questo intervallo non è solo vivace, rende anche al meglio dal punto di vista della sonorità, con un ringhio che si insinua piacevolmente nell'abitacolo.

‘Entro i limiti del buon senso è più giocosa e godibile di quanto si potrebbe pensare’

Mentre arresto la Barchetta a conclusione di questo mio giro di prova, ricordo una volta di più come i freni non siano tra le doti più riuscite del progetto: mancano un po' di mordente, anche se in realtà non prestano il fianco a critiche macroscopiche. La spengo ed esco.

Le giro attorno, per darle un'ultima occhiata. È minuta, ma più la guardo è più mi piace. Si guida bene, è affidabile e i prezzi sono ancora bassi. Non raggiungerà mai quotazioni a sei cifre, però trovarne una in buono stato non è difficile, e mentre ve la godrete come fidata compagna di gite nel fine settimana per i prossimi anni, ci sono buone possibilità che nel frattempo il suo valore aumenti.

Bella, brava, disponibile e con una buona dote. Si direbbe proprio la compagna perfetta per il futuro. **CA**

BARCETTA CLUB ITALIA

Se siete interessati ad entrare nell'universo della Fiat Barchetta il posto migliore da cui cominciare è il Barchetta Club Italia (www.barchetta.it), dove troverete un gran quantità di appassionati della piccola spider italiana e tramite il quale potrete partecipare a numerosi eventi nazionali o internazionali. È anche uno strumento essenziale per chiedere informazioni e consigli in vista di un acquisto. Per i soci del club esiste anche un importante servizio, il 'Registro Barchetta Club Italia', risorsa di fondamentale interesse per tutti coloro che intendono affrontare un percorso collezionistico assieme a questa auto.

Fiat Barchetta - 1995

- **Motore** 1.747cc, 4 in linea, 16v DOHC con variatore di fase, iniezione elettronica multipoint sequenziale
- **Potenza e coppia** 130cv a 6.300 giri; 157Nm a 4.300giri
- **Trasmissione** cambio manuale a 5 rapporti, trazione anteriore
- **Sterzo** a cremagliera, servoassistito
- **Sospensioni** ant.: ruote indipendenti, MacPherson, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra antirollio; post.: ruote indipendenti, bracci tirati ancorati a una traversa, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra antirollio
- **Freni** 4 dischi, gli anteriori auto ventilanti, ABS opzionale
- **Peso** 1.060kg
- **Prestazioni** vel. max: 200km/h; 0-100k/h: 8,9sec
- **Valore** attuale da €6.000 a €8.000