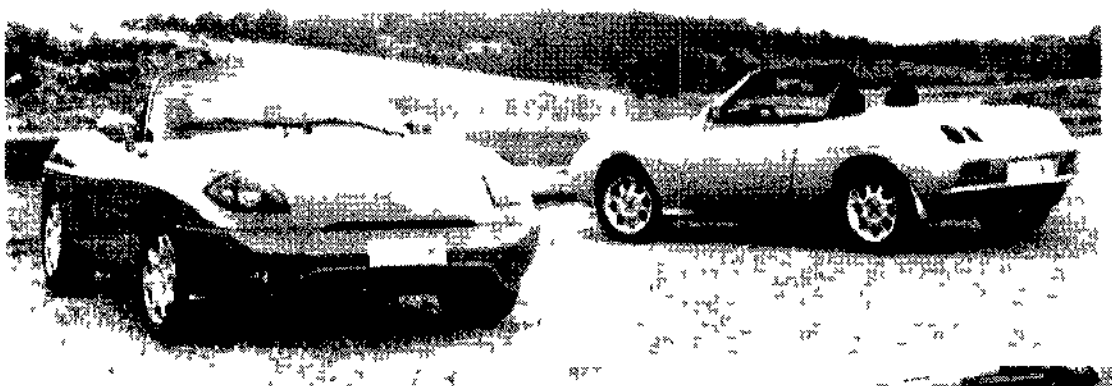
Presentato alla stampa, farà il suo debutto ufficiale al Salone di Ginevra

Mi son fatto la Barchetta

Lo spider Fiat in vendita dall'8 aprile



Fiat si è fatta la Barchetta. Dopo 23 anni dall'X1/9 il marchio torinese torna a proporre uno spider dal piglio sportivo e dal look vagamente retro: la Barchetta appunto. Il debutto ufficiale al Salone di Ginevra. In Italia sarà in vendita dall'8 aprile a un prezzo «sotto i 35 milioni». Nuovo il motore 1800 16 valvole da 130 cavalli. Su strada è un vero «peperino» grazie anche al cambio a rapporti corti. Capote a scomparsa, airbag al volante di serie

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

■ EL PUERTO DE SANTA MARIA. Mi sono fatta la Barchetta. Queste parole – che parafrasano il titolo di un film commedia dei primi anni Ottanta (*Cara, mi sono fatto la barca*) – potrebbero essere lo slogan della primavera-estate '95. Non può avere dubbi la Fiat che nella sua «collezione» per i mesi caldi riproporrà una vecchia tradizione abbandonata da tempo: quella degli spider o meglio degli spider sportivi dal piglio consolare non come «barchette». E Barchetta è infatti il modello di punta presentato qualche giorno fa in terra di Spagna alla stampa internazionale che ha potuto provare sulle strade e superstrade tra Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa Maria e Cadiz. Il debutto ufficiale avverrà tra poco al Salone di Ginevra (aperto al pubblico dal 9 al 19 marzo) dove verrà precisato anche il prezzo che comunque, lo stesso amministratore delegato di Fiat Auto, Paolo Cantarella, garantisce «sotto i 35 milioni di lire chiavi in mano». Per la commercializzazione in Italia si dovrà invece attendere l'8 aprile.

Erano 23 anni che Fiat non proponeva una due posti secchi dal temperamento gentleman (l'ultimo modello fu l'X1/9 del 1972: ma l'attesa non è andata delusa). Barchetta è – a nostro avviso – un riuscitissimo mix di modernità e tradizione. Ne fa risaltare un piacere di guida l'aria aperta del sapore antico.

Alla storia degli spider sportivi si richiamano, come detto, il nome (delle cui origini parliamo in parte *infra*) ma anche una serie di elementi che concorrono a comporre l'accattivante design della Barchetta. È bella a prima vista con le sue linee tonde accentuate, il cofano motore lungo – ottenuto anche tramite il piano del cruscotto – che conferisce la posizione di guida con scelta più vicina alle ruote posteriori – la mascherina a bocca di squalo, la sottile costolatura in fiancata, le maniglie delle portiere a bacchetta (si schiacciano il pulsante e la bacchetta si sporge all'esterno). Retrovisori esterni in colore carrozzeria a periscopio. È ben definita e anche la parte posteriore (zona che aveva destato non poche perplessità nella Fiat Coupé) con gli stop a Tmalta di rettangolari divisi.

Sapore di tradizione anche all'interno della vettura grazie soprattutto agli strumenti circolari bianchi – ben disposti e facilmente leggibili sotto una palpebra che ne impedisce il riflesso sul parabrezza – al volante piccolo, agli elementi in finitura nelle portiere e sotto la plancia (in ottima materiale morbido al tatto), alla capotina a comando manuale che scompare nell'apposito vano della carrozzeria tra i sedili e il bagagliaio.

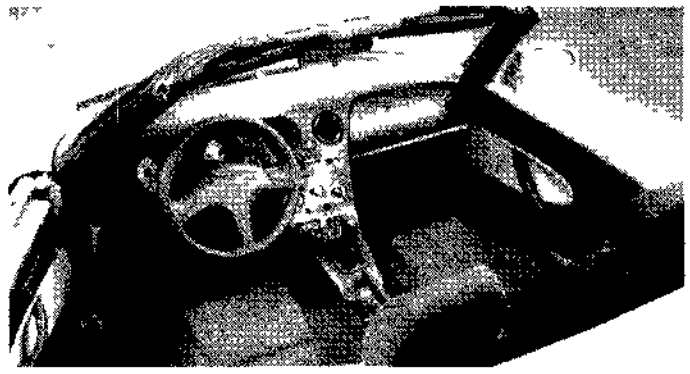
Appartengono tutti invece ai tempi odierni le dotazioni di sicurezza come i numerosi rinforzi alla struttura, le cinture pretensionate e l'airbag per il guidatore (è di serie), quelle relative al comfort come il servosterzo, il volante regolabile in altezza, l'antifurto Fiat Code, la chiusura centralizzata, gli alzacristalli elettrici e l'autoradio integrata nella plancia a prova di ladro (in opzione si possono avere anche Abs e climatizzatore oltre a una linea di accessori aggiuntivi fra cui un utilissimo frangivento che consigliamo vivamente per contenere i riflessi d'aria nella zona dietro i sedili dai vetri di non grandi dimensioni). Ma soprattutto e nella meccanica raffinata – cambio a rapporti corti preciso e veloce, sospensioni a ruote indipendenti e a taratura rigida, freni a disco con gli anteriori ventilati – c'è nel motore quattro cilindri 1.8 litri decisamente «prestante» che si esprime al meglio della nuova tecnologia.

Il propulsore, costruito a Pratola Serra, è un nuovo modulare a quattro cilindri, iniezione elettronica, distribuzione plurivalvole che per la prima volta adotta il variatore di fase grazie al quale consente alla Barchetta prestazioni eccellenti: 130 cv di potenza, 200 km/orari e un'accelerazione 0-100 km/h in soli 8,9 secondi – grande elasticità di funzionamento (la coppia massima di 16,7 kgm è disponibile al 90% già a 2000 giri) senza penalizzare i consumi.

Insomma una parte qualche piccolo peccatuccio come il ridicolo posacenere «monodoso». Incongruenze nascoste nel portaoggetti tra i due sedili e la mancanza di una tasca nella portiera di destra. La Barchetta passa a pieni voti.

Ecco lo schema di funzionamento della capote della Fiat Barchetta (di cui a sinistra e sotto pubblichiamo le viste anteriore e posteriore, e l'interno dell'abitacolo). Il tettuccio è a comando manuale, e si ripiega completamente nell'apposito vano a scomparsa. Il lunotto in materiale sintetico si può cambiare facilmente, a costi contenuti, nei centri assistenza Fiat

Richiama le origini il nome che piacque a Ferrari



FERNANDO STRAMBACI

■ EL PUERTO DE SANTA MARIA. Anche il nome della località che la Fiat ha scelto per il lancio internazionale della «Barchetta» ha un sapore «retro»: così come molti particolari di questa vettura, dalle maniglie a bacchetta delle portiere, ai fianchi carenati, al cofano motore ottenuto col costoso procedimento artigianale della «brasatura» all'assetto di guida.

La decisione della Fiat di tornare alle «vetture di nicchia» dopo che il campo era stato sconsideratamente abbandonato oltre sono tre lustri, si sta dunque realizzando secondo i piani e stando al successo incontrato dal Coupé firmato Pininfarina, con prospettive molto favorevoli. Lo dimostra il fatto che la carrozzeria Maggiora, alla quale è stato affidato il montaggio della Barchetta, si è attrezzata per produrne 15 mila l'anno anche se sicuramente sono ben più numerosi gli europei disposti a spendere sui 35 milioni di lire per guidare un'auto così come la sognava una volta.

Il fascino dello spider (ragno in inglese, ovvero il nome dei carri agricoli con le ruote grandi in uso nelle campagne americane nel secolo scorso) sta proprio nel fatto che consente di vivere l'automobile come la si viveva un tempo e anche se sulla Barchetta Fiat si è passati alla trazione anteriore sconosciuta alle origini, quei due posti secchi (all'inizio dell'automobilismo sportivo riservati a pilota e meccanico) sono il simbolo della vera auto sportiva.

Non a caso il nome di questo spider è stato ripreso da quello dato da Giovanni Canestrini e molto apprezzato da Enzo Ferrari della Ferrari 166S realizzata dalla Touring nel 1948. Nella storia delle aziende del Gruppo infatti il richiamo alle barche è ormai antico almeno a cominciare dagli anni Venti quando venne costruita la Fiat 509 SM che aveva carrozzeria in legno e che proprio per la sua somiglianza con un imbarcazione inaugurò lo stile a «bateau».

Questa nuova Barchetta sembra dunque destinata a rinverdire vecchi allori (gli appassionati di automobili ricorderanno sicuramente la Fiat 1200 Trasformabile degli anni '60 con i suoi sedili girevoli per facilitare l'accesso a bordo) quali quella Fiat 850 Spider firmata da Bertone e prodotta tra il 1965 e il 1973 in 140 000 esemplari o quella Fiat 124 Sport Spider che in vent'anni trovò 300 mila acquirenti (per non dire della Dino Spider con il suo motore 6 cilindri da 160 cv e 210 km/h che è oggi tra le scoperte più ambite dai collezionisti).

La Barchetta giunge dunque a coprire un vuoto creatosi con la cessazione della produzione (1988) della X1/9 e che la comparsa del Cabriolet Fiat non aveva colmato perché un conto sono i cabriolet (ricordiamo le Ritmo Cabrio e Superabrio e le recentissime Punto Cabrio con motorizzazioni da 58 e 88 cv firmate da Bertone) e un conto sono le spider. Non a caso i designer della Barchetta dicono che «chi vuole guidarla deve vestirsi in modo appropriato» perché salirvi a bordo implica l'abbandono al piacere dello sport, dell'aria che scompiglia i capelli e un profondo coinvolgimento sensionale nella realtà fisica del mezzo meccanico».

Contravvenzioni: 1900 Comuni «fuorilegge»

Sono circa 1900 su 2100 i Comuni italiani con più di 5000 abitanti fuorilegge per quanto riguarda l'obbligo (art. 208 del nuovo Codice della strada) di destinare i proventi delle multe al miglioramento della circolazione, al potenziamento della segnaletica, alla fornitura di mezzi tecnici per i servizi di polizia stradale. La denuncia è stata fatta da Carmine Claudio Di Zenzo, magistrato di Cassazione e presidente del gruppo di studio per la revisione del Codice della strada, durante l'incontro promosso dalla Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti (Acit) nell'ambito di «Urbania» alla Fiera di Padova. Dei duecento Comuni in regola, undici sono capoluoghi di provincia. Ma che fine fanno questi soldi raccolti nel 63% dei casi con i divieti di sosta? Si è chiesto il magistrato ipotizzando che per lo più servano a risanare i bilanci degli Enti locali e in particolare i deficit delle Aziende municipalizzate di trasporto anziché essere destinati agli usi di legge. Secondo un'indagine de l'Automobile (il mensile dell'Aci) nel 1993 a Roma sono stati raccolti 70 miliardi, 40 a Milano, 38 a Napoli, 26 a Torino.

Interruttore inerziale sulle XM e Xantia

Con il 1995 un nuovo dispositivo di sicurezza è entrato a far parte dell'equipaggiamento standard delle Citroën XM e Xantia. Si tratta dell'interruttore inerziale «riarmabile» che impedisce la fuoriuscita di carburante in caso di urto a velocità superiori ai 25 km/orari. L'interruttore inerziale – già presente sul commerciale Jumper e il monovolume Evasion di recente commercializzazione – interviene sul relais del calcolatore d'iniezione provocando l'arresto della pompa e l'interruzione del contatto con arresto immediato del motore. In questo modo si eliminano i pericoli di incendio dovuti all'impianto di accensione.

Rally Show al Forum di Assago

Dopo i concerti, il basket e il tennis, sotto le volte del Forum di Assago, alle porte di Milano è di scena l'automobilismo. Il debutto delle quattro ruote all'interno del centro polifunzionale – precisa una nota dell'agenzia motoristica Asa Press – è fissato dal 2 al 5 marzo con il «Forum Rally Show», una gara spettacolo che ricalca quelle del Motor Show bolognese. Alla kermesse dei motori hanno già dato la loro adesione i piloti Dario Cerrato, Piero Longhi, Gianni del Zoppo che si cimenteranno al volante di vetture Lancia e Ford. Sono inoltre in via di definizione le partecipazioni dei team Art (Subaru) e Nocentini (Citroën). Oltre alle consuete classi divise in Gruppi N e A per cilindrata, sono previste altre categorie 4x4 gruppi A e N, Coppa F2 2000, Trofeo Peugeot 106, Trofeo Opel Corsa, Kadett e Astra 16v, Coppa Renault Clio, Trofeo Fiat Cinquecento.

In arrivo con motori 2.0 e 1.6 plurivalvole

Una «coda» molto Carina

■ MONTE CARLO. Carina E' molto la coda. La nuova Lancia Delta arriva giusto per festeggiare il primo compleanno della Toyota Motor Italia e un anno ampliata la gamma del modello Toyota più venduto in Italia che ora dispone così di 12 versioni diverse per tre tipi di carrozzeria – berlina 4 porte, due volume 5 porte, station wagon – quattro motori benzina 16 valvole e tre diesel, tre cambi.

Carina E S.W. è una vettura ed di dimensioni importanti: una monovolume la scala superiori di soli 15 millimetri la berlina da cui deriva. Per la precisione è lunga 4 615 millimetri per 1695 mm di larghezza e 1470 di altezza, ovvero portapacchi (di serie) compreso sei mm più della quattro porte.

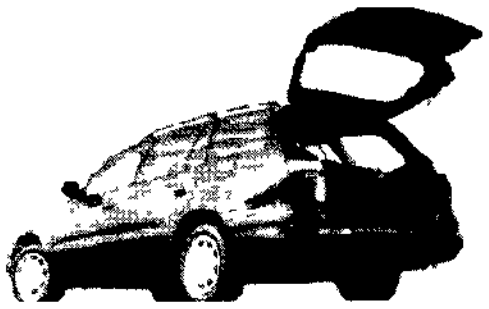
Le misure, per quanto ingombranti, spicca nell'ambito urbano, hanno però scarsa influenza nelle manovre di parcheggio. Facilitate da uno sterzo ben calibrato e dall'ampia visibilità laterale posteriore (lunette non eccessivamente sottodimensionate). La capacità di carico del bagagliaio (di serie provvisto di copertura che può arrivare fino a 1100 litri – i sedili posteriori ribaltabili 60-40 lasciano di fatto conta su un piano di appoggio lungo 1 metro e 1 centimetro).

Ben rifiniti ed equipaggiati come le altre sorelle già commercializzate, la station wagon viene offerta con due diverse motorizzazioni, ognuna delle quali corrisponde un particolare livello di allestimento: la 2.0 16v GLi che oltre di serie anche l'Abs – pacchetto per un'auto di sicurezza preventiva all'airbag – è spendibile in opzione con il servosterzo, la climatizzazione e la 1.6 16v SL.

Il propulsore due litri è invece una vecchia conoscenza della Lancia che qui eroga 150 cavalli di potenza consentendo la vettura di raggiungere i 205 km/orari. 9 secondi da fermo da 0 a 100 km/h. La 1.6 grazie a una motorizzazione che abbiamo provato in occasione del più recente Rallye di Montecarlo a Nizza consente una soddisfacente prestazione. Il cambio a 5 rapporti è di serie, la trazione anteriore. Le disponibilità ammonta a 40 km/h di bassa regime e l'erogazione fluida di coppia e potenza di tutto accompagnata da una buona tenuta di strada della vettura in curva.

Alla 2000 può essere abbinato su richiesta (lire 3 000 000) il cambio automatico.

Del tutto nuovo per il Delta è invece il 1400 plurivalvole Toyota a 1400 cv del tipo a combustione magra. Brucia meno da 22 a 25 punti di un comune motore a benzina verde, garantisce di rispettare in pieno le normative di prestazioni di rilievo 100 km/h in 11,1 secondi per raggiungere i 100 km con una autonomia provvisoria di quattro litri di benzina. Oltre ultima vettura sarà costa chiavi in mano 25 950 000 lire e può essere arricchita dagli optional Abs e climatizzatore manuale (4 milioni) – 37 950 000 lire è il costo totale per la due litri che questa due accessori mancano di serie.



Il bagagliaio della Carina E S.W ha una capacità di carico fino a 1406 litri

Ridurre gli incidenti in città: ci prova il progetto MapS in corso a Napoli

Monitor sulla strage di tutte le sere

Un computer ci salverà. O almeno fornirà tutti gli elementi per capire come, dove e quando intervenire per ridurre al minimo gli incidenti stradali in città che provocano ogni anno quasi 3000 morti. Il progetto elaborato dalla Fiat e presto a disposizione dei Comuni è stato presentato a Napoli, dove è in corso un esperimento di monitoraggio dei sinistri. In Francia da tempo si fa qualcosa di simile e gli incidenti sono diminuiti di un terzo

DAL NOSTRO INVIATO
PIETRO STRAMBA-BADIALE

■ NAPOLI. Poco meno di tre morti l'anno. È la strage – silenziosa ma non per questo meno spaventosa – che si perpetra giorno dopo giorno lungo le vie delle nostre città. Sono le strade urbane, contrariamente a quello che comunemente si crede, quelle in cui si verifica il maggior numero di incidenti stradali: con le ventimila ogni anno su un totale che conosce 1 milione e 7... Di questi morti del 1994 circa 7000 vittime che le statistiche hanno registrato nel 1993. Una strage. Ritratte le scene di tutti i giorni che non solo comportano pesantissime perdite di vite umane – con tutte le sofferenze e il dolore che comportano – ma anche un danno economico che, per il complesso dell'Unione europea, valutato in 140 000 miliardi di lire l'anno, per l'Italia significa qualcosa come 15 000 miliardi pari a circa 40 miliardi al giorno. Un costo ben superiore a quello pur sicuramente molto elevato degli interventi già oggi possibili per abbattere drasticamente il numero di incidenti e ridurre al minimo le conseguenze di quelli inevitabili.

Due recenti incidenti, in effetti, ne sono già stati suggerite molte e qualcuna si sta anche muovendo i primi passi concreti. Tutto ciò per fare un solo esempio delle educazione stradale che proprio da quest'anno comincerà a essere introdotta nelle scuole. Ma da sola non basta certo anche perché il comportamento del guidatore è solo una delle cause – anche se una delle principali – degli incidenti stradali. Occorrono interventi sempre più mirati di prevenzione, specifici – avvertono gli esperti – che richiedono a monte una seria conoscenza di tutti gli aspetti degli incidenti. Una conoscenza che tra breve tempo potrà venire dal progetto MapS (mappe per la sicurezza urbana) messo a punto dalla Fiat e presentato recentemente a Napoli alla presenza del sindaco Antonio Bassolino. Di lui sottolineato come nel capoluogo campano le vittime della strada sono ormai molte più quelle della criminalità camorristica e come la sicurezza stradale in città sia parte essenziale della parola d'ordine «sicurezza cittadina».

Cuore del progetto è un programma per computer che permetterà ai Comuni – i rilevamenti degli incidenti lungo le strade cittadine spettano ai vigili urbani – di elaborare in modo abbastanza semplice delle statistiche significative. Memorizzando per ogni incidente una scheda di piantina con la dinamica del sinistro e dei dati standardizzati e quindi omogenei a confronti diviso sulla base dei quali sarà possibile disegnare un campione di punti neri di traffico urbano e avere un quadro sufficientemente attendibile delle cause e quindi dei possibili interventi su quali miglioramenti delle strade e della segnaletica e sulla educativa e quant'altro occorre (pressoché nessun confronto tra gli incidenti della strada e sul verso e pedoni di automobili). Un progetto – ha sottolineato il direttore trasporti e mobilità dell'Unione europea Rodolfo Papalia Finardi – in linea con gli orientamenti a livello comunitario in materia di sicurezza stradale, tutti imperniati sulle caratteristiche costruttive dei veicoli, le infrastrutture.

Molti degli incidenti che provocano vittime o feriti potrebbero del resto essere evitati o resi di gran lunga meno gravi, almeno due terzi aumentando la sicurezza passiva dei veicoli, spiega Pierluigi Arduino, responsabile tecnico legislativo sicurezza della Fiat Auto – ma moltissimi anche agendo sul comportamento del guidatore (convincendo per esempio chi sale in auto a allacciare sempre la cintura di sicurezza) e sulle sue condizioni psicologiche. È un buon numero di sinistri potrebbe essere evitato grazie a strade migliori, mentre, a quanto pare, una migliore manutenzione dei veicoli avrebbe effetti più sempre positivi ma meno rilevanti.

Che la strada sia comunque quella giusta è testimoniato dagli ottimi risultati raggiunti a Milano dove un archivio informatico del gruppo di MapS è in funzione dal 1981 e, di allora a oggi, nella città francese si è registrato un calo del 35% degli incidenti e del 40% delle vittime. Sarà interessante vedere se e effetti in qualche modo comparabili si potranno avere anche nella città Napoli e Caserta dove la settimana dello scorso anno è in corso un progetto di monitoraggio degli incidenti coordinato dall'Istituto di sicurezza stradale della seconda università di Napoli.