

BELLE D'ESTATE



LE PIÙ AFFASCINANTI CABRIOLET E SPIDER DI SEMPRE DALLE PROVE DI RUOTECLASSICHE

Fiat 124 Sport Spider



"Spider 2.0i Twin Spark 16V"

Classiche domani

Apertamente Alfa

di Andrea Stassano

La prima decappottabile tutta nuova dopo la "Duetto". Bella linea, due posti secchi, bagagliaio piccolissimo. Il tetto è di tela, a scomparsa totale, preferibile agli odierni tetti rigidi ripiegabili



Realizzare una sportiva Fiat era un conto, nel caso di un'Alfa il compito diventava più impegnativo. Troppo esigente l'alfista doc in fatto di guida (impossibile soddisfarlo con una Fiat "trasformata") e, oltretutto, in attesa da tempo di una "scoperta" della Casa tutta nuova: l'inossidabile "Spider" a trazione posteriore c'era ancora, ma si trattava dell'ennesima evoluzione della "Duetto" nata negli anni 60. Allora, come convertire l'alfista a una sportiva "tuttoavanti", soluzione imposta dalle sinergie del Gruppo? Solo realizzando una gran macchina che, pur diversa nello schema meccanico dalle vecchie Alfa, si dimostrasse comunque all'altezza del marchio per qualità stradali. Una scommessa raccolta col progetto "Spider" e "GTV" (la versione coupé), avviato a inizio anni 90. La partenza, però, fu subito in tono minore: per ridurre i costi industriali, infatti, le due Alfa avrebbero utilizzato pianale e sospensioni dell'altra cugina, la Fiat "Coupé" (vedi anche pag. 52). Scelta che, per fortuna, fu corretta in corsa dai vertici torinesi, che optarono per una soluzione ben più raffinata e costosa: il retrotreno multilink (a bracci multipli, vedere a pag. 62), che per la prima volta equipaggiava un'auto italiana di serie. Il multilink era in grado di offrire un'alta precisione di guida, rendendo così più attraente ed efficace la vettura, benché a trazione anteriore. L'intero retrotreno fu ridisegnato, i tempi di realizzo si allungarono (insieme ai costi e al prezzo finale), con una ulteriore conseguenza: che il più ingombrante schema multilink ridusse la capacità del vano bagagli a soli 110 dm³. Ciò fu il vero tallone d'Achille dell'auto. Qualcuno si lamentò dei primissimi esemplari (regolazioni non perfette

delle sospensioni, imprecisioni di carrozzeria), dunque il consiglio oggi è di evitarli, optando per quelli prodotti dalla fine del 1995. Risolti i problemi di gioventù, "Spider" e "GTV" seppero convincere su strada, mostrando prestazioni valide e un'ottima tenuta di strada: merito delle sospensioni, dell'avantreno a carreggiata larga e accentuato camber negativo (le ruote convergono verso l'alto: attenzione quindi all'usura delle spalle interne dei pneumatici), e di un retrotreno preciso, anche se un po' reattivo in fase di rilascio dell'acceleratore. Fu il Salone di Ginevra del 1995 a ospitare il lancio delle due Alfa, figlie di un progetto unico, ma differenti per molti aspetti. La linea, frutto della collaborazione tra Centro Stile della Casa e Pininfarina, riprendeva in buona parte i temi stilistici già visti sulla dream car "Protèo" del 1991: e dunque, muso aggressivo, con scudetto in rilievo e fari poliellissoidali, fianchi alti e

▼ Comodità relativa

Per azionare il comando elettrico della capote, che si trova dietro ai sedili, bisogna fare qualche contorsione. La capote scompare in un vano (foto in basso); rimane a vista solo l'elegante "fascia" (foto in alto).



Segue >



| | |
|----------------------|------|
| Quotazione € | 5000 |
| Reperibilità vettura | **** |
| Costi di gestione | **** |
| Divertimento | **** |
| Rivalutazione futura | *** |

* Insufficiente; ** scarso; *** sufficiente; **** buono; ***** ottimo

| | |
|--------------------|---------|
| Anni | 1995-97 |
| Potenza CV | 150 |
| Accel. 0-100 (sec) | 8,5 |
| Velocità km/h | 210 |
| Bollo annuo € | 284 |

Spider

Sincera ed efficace

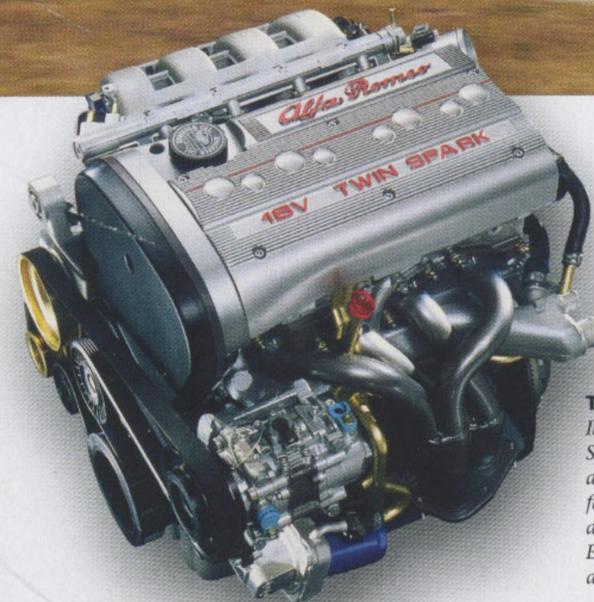
La vettura rimane equilibrata in curva, con un modesto sottosterzo e una buona trazione. L'assetto non è troppo rigido e il rollio mai fastidioso.

avvolgenti, nervature sul cofano e profonde scalfature sulle fiancate. Insomma, un insieme assai muscoloso. La "Spider" si differenziava nella coda, soprattutto per il baule di forma discendente che rompeva la linea a cuneo della "GTV", non armonizzandosi bene col resto. Di tali critiche, oggi, non vi è più traccia: è la "Spider" la più quotata e apprezzata, benché non sia più rara della "GTV": semplicemente è scoperta. I posti, a differenza della coupé, sono due soltanto: per fare spazio alla capote a scomparsa, infatti, i progettisti furono costretti a eliminare la panchetta posteriore, presente invece sulla coupé. All'epoca Quattroruote trovò molto personale la linea della "Spider"; quanto al posto di guida, fu giudicato riuscito, protettivo, con vari richiami al passato. Positivo il commento sul motore, il due litri "Twin Spark", potente e brillante, e con qualche esitazione soltanto al di sotto dei 3500 giri. Su



IL PESO UFFICIALMENTE NON CAMBIA

La Casa dichiarava, a parità di motorizzazione (in questo caso la due litri aspirata), lo stesso peso per "Spider" e "GTV": 1370 kg. Un risultato apprezzabile tenuto conto che, sulla prima, per l'eliminazione del padiglione, elemento portante della scocca, si dovette irrobustire il pianale.



Tutto rinnovato
Il quattro cilindri "Twin Spark" fu, per l'occasione, aggiornato: 4 valvole, fasatura variabile, doppio albero d'equilibratura. Equipaggia ancora oggi alcuni modelli Alfa Romeo.

LE ALTRE VERSIONI

Dal piccolo "1800" all'introvabile "3000"

Al momento del lancio, a Ginevra nel 1995, erano disponibili due sole "Spider": la "2.0i 16V", di cui parliamo nel testo, e la "3.0i V6" (nella foto), entrambe catalizzate Euro 2. La versione di tre litri, apprezzata e ricercata dai collezionisti

proprio per il motore (192 CV e 225 km/h), è anche la più rara, perché costruita in circa 4000 esemplari (in seguito furono lanciate anche la "3.0i V6 24V" da 218 CV, Euro 3, dal 10/2000 allo 05/'03, e l'ultima, la "3.2i V6 24V" da 239 CV), su un totale di circa 30.000 "Spider". Altre motorizzazioni: la pregiata, ma quasi introvabile "2.0i V6 Turbo" da 200 CV (dallo 05/1998 a fine 2000) e, dal 1998, insieme ad alcune migliori, la "1.8i T.S. 16V" da 144 CV. Nell'ultimo periodo (da maggio 2003) la "Spider" fu offerta anche col "2.0i JTS" a iniezione diretta da 165 CV. Allestimenti: "base", "L", "Limited Edition" e "Serie speciale".



strada la vettura si dimostrò veloce, sicura, piacevole grazie allo sterzo molto diretto, e senza i difetti tipici delle trazioni anteriori. Il sistema di azionamento della capote fu giudicato semplice, e solo col tempo gli utenti ne criticarono le finiture e le capacità di tenuta. Dei due motori disponibili al lancio della vettura, abbiamo scelto il "Twin Spark", all'epoca il migliore della categoria (oggi fa ancora la sua figura sulla "147"). Le prestazioni sono più che decorose, i consumi non esagerati: la cilindrata due litri, poi, per chi questa vettura la vuole conservare a lungo, in attesa che diventi "storica", ha il vantaggio di presentare costi di gestione non troppo onerosi. Come dotazione, la "base" era un po' scarna (servosterzo, volante regolabile, ABS, airbag lato guida, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata); meglio orientarsi sulla più ricca "L", che in più offriva climatizzatore, selleria in pelle e cerchi in lega da 16". Oggi i punti deboli da valutare con cura sono: le guarnizioni dei vetri, l'intero impianto di scarico, i dischi e le pastiglie freno, l'accensione e il motorino d'avviamento, la centralina e l'Alfa Code (ricambio costoso), la chiusura centralizzata, l'impianto elettrico, le tubazioni della benzina e i manicotti, le punterie idrauliche e i tendicinghia.

CARATTERISTICHE

Motore

Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea • Alesaggio 83 mm • Corsa 91 mm • Cilindrata 1970 cm³ • Potenza 150 CV a 6200 giri/min • Rapporto di compressione 10:1 • Due assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata), 4 valvole per cilindro, doppia accensione e fasatura variabile • Iniezione elettronica Bosch "Motronic M2.10.3" • Catalizzatore a tre vie.

Trasmissione

Trazione anteriore • Frizione a comando idraulico • Cambio a 5 marce • Pneumatici 205/50 ZR 16.

Corpo vettura

Spider 2 posti, 2 porte • Scocca portante con telaio ausiliario ant. e post. • Sospensione ant. a ruote indipendenti • Sospensione post. a bracci multipli • Molle elicoidali • Barre stabilizzatrici • Ammortizzatori idraulici • Freni a disco, ant. ventilati, ABS • Sterzo a cremagliera, servocomando • Serb. carburante 70 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2540 mm • Carreggiata ant. 1499 mm, post. 1487 mm • Lunghezza 4285 mm • Larghezza 1780 mm • Altezza 1315 mm • Peso in ordine di marcia 1370 kg.

Prestazioni

Velocità 210 km/h • Consumo medio 9,2 l/100 km.

LE RILEVAZIONI

| | |
|--------------------------------|--|
| Velocità massima | km/h 209,213 a 6300 giri/min in V marcia |
| Accelerazione e ripresa | |
| 1 km da fermo sec | 29,6 |
| 400 m da fermo sec | 16,1 |
| 0-100 km/h (sec) | 8,5 |
| 0-130 km/h (sec) | 13,9 |
| 70-130 km/h (sec) | 19,1 |
| Frenata | |
| A 60 km/h (m) | 13,8 |
| A 130 km/h (m) | 64,7 |

QUATTORUOTE 04/1995



Punti deboli

Piancia razionale e piacevole, nella tradizione Alfa. Il tempo può mettere in evidenza alcuni peccatucci, come le maniglie interne fragili e le guarnizioni dei vetri laterali difettose.