



Fiat X1/9, la “baby Ferrari” che fece impazzire l’America

A quei piccoli, meravigliosi gesti cui la perfettibile meccanica d'un tempo ci costringeva, oggi, nell'epoca d'una supremazia digitale che nessuna umana pecca ammette, non siamo più avvezzi. Eppure, il semplice gesto d'unirsi nello sforzo di spingere una macchina giù di batteria per esser stata negletta un po' troppo a lungo, risulta come una boccata d'aria fresca, un inno a quella favolosa incompiutezza che una volta ci rendeva così unici nel nostro genere.

È proprio ciò che è accaduto quando abbiamo reso visita a Lorenzo Bassi, il proprietario di quella stupenda FIAT X1/9 del 1974 che abbiamo avuto il piacere di ritrarre a fine settembre. Incastrata, incastonata tra altre meraviglie vintage (delle quali avremo sicuramente modo di parlarvi in un prossimo futuro), non ne voleva proprio sapere d'uscire dal profondo letargo in cui s'era cacciata. E così l'abbiamo fatta scivolare delicatamente lungo le strade che da Pregassona digradano verso il centro, con il suo detentore pronto a mollar la frizione per un'accensione di fortuna. Sparita dietro

al tornante, è cresciuta in noi quella lieve trepidazione tipica dei minuti che trascorrono senza esiti. Poi... l'abbiamo finalmente vista rifare capolino da dietro il curvone, favolosa in tutta la sua scattante, eccentrica unicità. ► La X1/9 non è forse la più celebre tra le vetture che l'estro italico abbia forgiato nei decenni. È

però un oggetto estremamente godibile, che sprizza vivacità e dinamicità da tutti i pori. Siamo agli inizi degli anni Settanta, i Pink Floyd s'apprestano a generare la loro opera magna, *The dark side of the moon*, e sul tavolo delle meraviglie siglate Bertone approda la richiesta da parte di FIAT di concepire una derivazione spi-



der della "128", un'auto priva di grandi spunti in qualità di berlina ma interessante nelle sue declinazioni "coupé" e "rally". Di queste ultime, s'intende riutilizzare la meccanica e il motore 1'300 da 75 cavalli, le cui peculiarità sono però contestualizzate alla trazione anteriore. Si pone quindi un interrogativo: optare per la realizzazione d'una semplice cabrio con le medesime prerogative (così caldeggiava la FIAT) oppure, al contrario, adottare un approccio più rivoluzionario come richiesto da Bertone? Si sceglierà la seconda soluzione, spostando la trazione al posteriore e il propulsore in posizione centrale (ruotando il banco di 180° rispetto al suo asse verticale). La nuova nata si vestirà d'una carrozzeria "targa", con tettuccio amovibile sostenuto da un robusto montante posteriore.

Una piccola Ferrari ► Così la definiranno qualche anno più tardi gli americani, grandi estimatori del modello. La X1/9 - designazione conferita al progetto ma che fu adottata pure commercialmente - scaturì dall'ispirata penna di Marcello Gandini, talentuoso designer di casa Bertone che già ne aveva anticipato alcuni tratti sul suo particolarissimo prototipo Runabout del 1969 e poi li aveva estesi e perpetuati sulla celeberrima Lancia Stratos (con cui la X1/9 condivideva elementi telaistici, della carrozzeria e della meccanica, come la correzione della convergenza sulle ruote posteriori). ► La piccola ribelle "due posti secchi" fu presentata a dicembre del 1972, nel Parco delle Madonie, lungo il tracciato della Targa Florio: linea a cuneo, fari a scomparsa e parabrezza parecchio inclinato esprimevano il suo pedigree da sportiva senza troppi compromessi. La meccanica, come detto, ricalcava quella della 128: motore trasversale a 4 cilindri da 1'290 cm³ (lo stesso della 128 Rally, finché questa rimase in produzione, poi quello della Sport Coupé), 75 cavalli a 6'000 giri, velocità massima di 170 km/h, sospensioni McPherson a ruote indipendenti, cambio a quattro rapporti e impianto frenante a quattro dischi.

L'epopea ► Due anni dopo il debutto in società, nel 1974, la X1/9 sbarcò negli Stati Uniti, dove il Lingotto aveva goduto d'alterni successi di mercato con i suoi brevetti precedenti. Fu una mossa vincente: i primi diecimila esemplari andarono esauriti in tempi record e anche la produzione del 1975 fu praticamente tutta destinata all'America. ► Non altrettanta fortuna ebbe, sul piano sportivo, la derivazione rallistica: la X1/9 Abarth svanì in un soffio perché, malgrado il potenziale superiore e il fatto che alcuni pi-



lotti l'avessero giudicata decisamente più guidabile, le fu preferita la 131. Nel 1975, sempre in ambito agonistico, fu la volta della "Icsunonove Dallara", esposta al Salone di Ginevra prima e a quello di Parigi poi. Era rivolta alle gare del Campionato Mondiale Marche Gruppo5 "Silhouette". Dal 1976, invece, fu introdotta la "X1/9 Serie Speciale", soggetto d'un leggero restyling. ► Intanto, la piccola Spider di casa FIAT, l'unica auto a motore centrale nella storia del marchio torinese, riscosse ampi consensi anche nel Regno Unito, il quale divenne il secondo mercato dopo gli USA. Fu proprio per questo motivo che, dopo aver raggiunto il traguardo delle 100mila unità nel 1978, si scelse Birmingham per presentare la "X1/9 Five Speed", secondo e ultimo rampollo di serie della regal famiglia. La cilindrata passò da 1'300 a 1'500 cm³. La meccanica fu presa dalla Ritmo 75, il cui monoalbero da 1,5 litri erogava 85 CV. Grazie anche al nuovo cambio a cinque rapporti, volava oltre i 180 km/h. Esteticamente, furono adottate soluzioni di matrice americana, come i paraurti ad assorbimento al posto dei vecchi paracolpi, uno spoiler anteriore più ampio e un cofano motore più voluminoso per accogliere l'aumentato ingombro meccanico. Gli interni, la plancia stessa fu ridisegnata secondo il gusto degli anni '80. Il suo successo oltre oceano fu strepitoso, ma ebbe pure un risvolto negativo perché portò la FIAT a investire ingenti capitali destinati allo sviluppo di modelli quali la "Brava" (equivalente della 131 europea) e la "Strada" (la Ritmo) che si rivelarono un autentico fallimento.

LA X1/9, la "Baby Ferrari" per gli americani, fu l'ultima FIAT venduta negli Stati Uniti prima della lunga pausa e del ri-

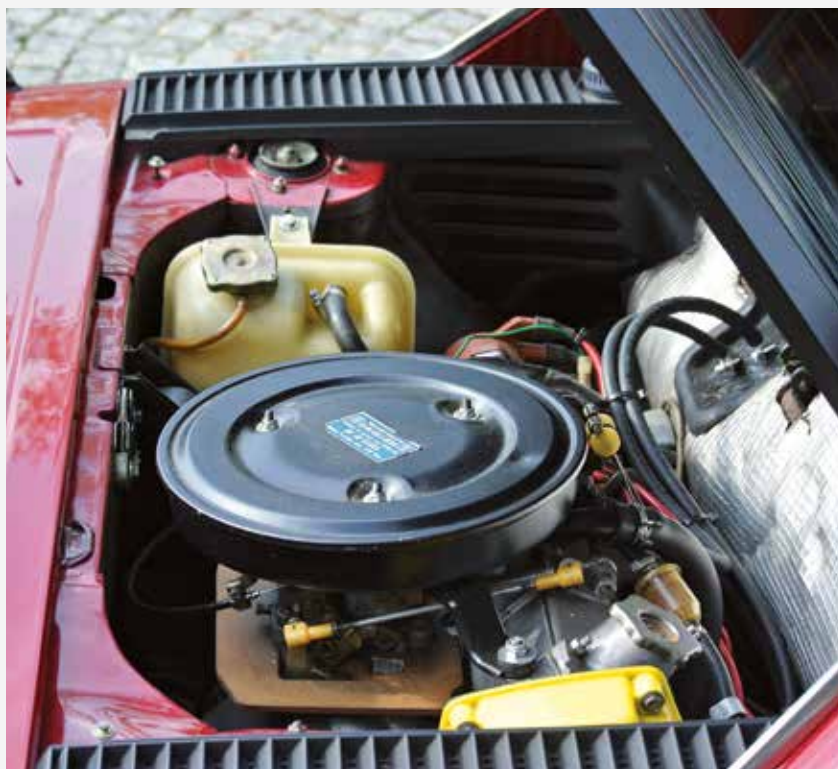
torno nel nuovo millennio. Globalmente, fu assemblata in 174mila esemplari. Nel 1982, la sua produzione passò sotto il completo controllo della Bertone che la condusse per mano sin alla "Gran Finale". Erano le soglie del 1989.

Il progetto rubato ► La riverniciatura del prototipo X1/9 fu affidata a una carrozzeria artigianale esterna. In quell'occasione, Alejandro De Tomaso ne poté osservare sottobanco i dettagli che utilizzò per creare un modello clone. Esso fu svelato al salone di Torino del 1971 con il nome "Ghia 1600 Spider", anticipando il debutto della X1/9 programmato per i mesi successivi. Si mormora che, alla base del gesto, vi fosse un ricatto relativo a un debito accumulato su alcuni telai. Non vi furono conseguenze giudiziarie ma il rapporto di De Tomaso con FORD, allora proprietaria di Ghia, s'interruppe dopo pochi mesi.



SCHEDA TECNICA

Marca: FIAT **Modello:** X1/9 1'300
Anno: 1974
Carrozzeria: spider, tipo "targa", decapottabile (con tettuccio rigido asportabile)
Colore: rosso bordeaux metallizzato
Motore: 128 AS.000 in posizione centrale
Cilindrata: 1'290 cm³
Nr. cilindri e disposizione: 4 in linea
Alesaggio: 86 mm / **Corsa:** 55 mm
Rapporto di compressione: 8,9 : 1
Alimentazione: carburatore a doppio corpo Weber 32 DMTR 22
Potenza massima: 75 CV a 6'000 giri/min.
Cambio: sincronizzato a 4 marce più retro
Velocità massima: 170 km/h
Da 0 a 100: 11.63 secondi
Freni: 4 a disco
Sospensioni: a ruote indipendenti
Dimensioni (in mm):
 lunghezza 999 / larghezza 1'570
 altezza 1'170 / passo 2'202
 carreggiata 1'335 / **Peso a vuoto:** 880 kg
Capacità serbatoio: 49 litri



VALUTAZIONE DI MERCATO CHF 20'000



LA NOSTRA VETTURA

Un'assolata mattina d'ottobre, piacevolmente troppo calda per la stagione, il lago di Lugano sullo sfondo in tutta la sua scintillante meraviglia, ed ecco composta la tela perfetta per ritrarre la favolosa FIAT X1/9 1300 di Lorenzo Bassi, uomo amabile nel discorrere e buon conoscitore d'una leggendaria parte della produzione automobilistica italiana. «Sono cresciuto in un contesto nel quale le macchine, la meccanica, erano parte integrante della quotidianità; nell'azienda edile di famiglia esse avevano infatti un ruolo di prim'ordine,

qualunque fosse la loro natura o funzione. Avevamo perciò un'officina di riparazione ben attrezzata della quale io mi servivo per diletto mettendo mano sui primi motorini. È stato proprio in quei locali, saturi del profumo d'oli e miscele, che s'è forgiata la passione». ► Negli anni Settanta, ci racconta ancora Bassi, in quel settore arrivò un tecnico che possedeva un'Alfa Romeo Giulia Super; un autentico asso sulle vetture di quella matrice: «Me ne trasmise la predilezione (fermandosi volentieri pure il sabato o la domenica) e molte delle conoscenze che ho poi coltivato lungo tutto il mio curriculum da collezionista». ► Bassi ottenne la patente nel '75 e si dedicò immediatamente quale meticoloso ausilio a restauri di prim'ordine acquistando esclusivamente dalla Casa del Biscione: Giulia coupé 1600, 1750 Berlina, 1800 Normale, Spider 1600 codatronca e 1300 codalunga... «Dopo questa fiammata iniziale tutto si placò e, tranne le spider, cedetti le altre. La vita lavorativa come ingegnere civile, le inconciliabili rappresentanze dei marchi automobilistici in azienda, gli impegni lontano da casa nell'esercito e la qualità in costante diminuzione dell'Alfa Romeo negli Ottanta mi fecero un pochino desistere. In un tempo successivo arrivò poi anche la famiglia che assorbì tutte le mie attenzioni». ► Una passione, se è tale, non è però mai

doma e nel 1986 Bassi si riscoprì interessato al mondo Ferrari comperando una Mondial (ancora oggi parte del suo parco macchine) e una 328. A metà degli anni Novanta vi fu tuttavia un nuovo stop alle oldtimer per orientarsi su oggetti più moderni e affidabili. ► Poi, incontrai Reto Sormani, mente e cuore della Lugano Classic, che mi riattaccò il "morbo". Ricominciai ad acquisire e restaurare Alfa Romeo e Ferrari, sporcandomi volentieri le mani accanto al mio tecnico in officina. Un giorno, alla ricerca di qualche pezzo di pregio in quell'ambito, m'imbattei presso il Garage Ciccone di Davesco in un modello affascinante, riposto in un qualche angolo della mia memoria: la FIAT X1/9 ». ► Era conservata in ottimo stato e, dopo un controllo accurato al sistema frenante per ragioni di sicurezza, furono necessari solo interventi marginali, soprattutto alle sospensioni. «È piacevole da guidare, agile ma sottopotenziata: è quindi importante mantenerla sempre su di giri per sfruttarne tutte le risorse. A volte la trascuro un pochino perché il parco veicoli è ampio e a me, spesso, non rimane che la domenica per compiere qualche gita a bordo di queste meraviglie». ► Nulla di cui preoccuparsi... una leggera spintarella e quel piccolo 1300 inserito in posizione centrale torna alla vita: frizzante, brioso, sublime memoria di gioventù.

di **Elias Bertini**