



Fiat 850 Coupé, l'auto simbolo della gioventù

Il 1965 fu testimone di avvenimenti che avrebbero cambiato il corso del nostro tempo: da un lato, l'America irrimediabilmente coinvolta nel disastro del Vietnam e divisa da profonde lacerazioni legate alla conquista dei diritti civili (con l'assassinio di Malcolm X e l'arresto di Martin Luther King). Dall'altro, l'Europa che iniziava a macinare progresso passato il buio del dopoguerra. Quell'anno la Olivetti inventò una prima bozza di personal computer e fu inaugurato il traforo del Monte Bianco.



Sulle strade, ammantate di speranza, nasceva e cresceva una minuscola vettura che presto divenne il sogno di una gioventù sbarazzina, un po' sfacciata, ma piena di vita. Era la Fiat 850. Venne realizzata in oltre 2 milioni di esemplari. Tra gli ultimi modelli a proporre motore e trazione posteriore, fu creata per riempire il vuoto di mercato che esisteva tra la 600 (che sostituì) e la 1100.

La "850 Coupé" (1965-1968) ► Assieme alla consorella Spider, cesellata da Bertone, fece il suo debutto in società nel marzo del 1965, al Salone di Ginevra. Ebbe maggior fortuna rispetto alla Berlina, di cui era una versione elaborata

e con cui condivideva l'impostazione generale, il pianale e buona parte della meccanica. Ne fu responsabile il capo progettista Dante Giacosa, che stabilì i precisi parametri secondo cui il Centro stile Fiat, guidato da Mario Boano, avrebbe dovuto operare per forgiarne le linee. Ne scaturì un aspetto elegante e sportivo, pur mantenendo un abitacolo per quattro persone e un bagagliaio anteriore di sufficiente capienza.

Tecnica ► Il propulsore venne modificato con particolare dedizione: si trattava di un quattro cilindri da 843 cm³, tipo 100 GC 000, potenziato mediante interventi alle valvole, all'albero a camme e allo



scarico. Fu inoltre adottato un carburatore doppio corpo Weber, per aumentare la potenza a 47 CV e offrire prestazioni di tutto riguardo: 135 km/h di velocità massima e ottime doti sullo spunto. La Spider, con un paio di CV in più, toccava i 145 km/h.

Meccanica ► Anch'essa derivava in gran parte dalla Berlina ma, per contenere il rendimento motoristico più elevato, si rese necessaria l'applicazione di freni a disco Bendix all'anteriore. Ne conseguì l'adozione di cerchi da 13" e pneumatici più larghi. ► Inoltre, il piantone dello sterzo venne dotato di giunto elastico, l'impianto elettrico fu completamente rifatto e ammodernato e s'introdusse un cambio a quattro marce sincronizzate.

Design ► Queste soluzioni, di natura prettamente ingegneristica, non bastano però a spiegare le ragioni secondo cui la Coupé riuscì con tanta veemenza a ritagliarsi un posto d'onore nel cuore degli acquirenti, soprattutto donne e giovani. La risposta commerciale, infatti, surclassò le più rosee previsioni dell'ufficio commerciale Fiat, costretto a disporre il raddoppio della produzione rispetto alle 100 unità giornaliere inizialmente

previste. Oltre ad essere parsimoniosa nell'utilizzo, v'era, innanzitutto, il prezzo competitivo: 950'000 lire, ampiamente alla portata di una collettività che, alla metà degli anni Sessanta, stava uscendo definitivamente dai rigori del dopoguerra (a richiesta v'erano contagiri, 15'000 lire, antifurto bloccasterzo, 4'500, e pneumatici con fascia bianca, 6'500). D'altro canto, malgrado il temperamento vivace, la vettura era facile da guidare. Non brillava per il look, anche se un accenno un po' sbarazzino la rendeva estremamente appetibile. Riprendeva, in forma ridotta (lunghezza sui 3,60 metri), i tratti caratteristici delle granturismo classiche, riproponendo la formula a due posti più due dell'abitacolo, con i posteriori piuttosto sacrificati e utilizzabili soprattutto da bambini. Uno spazio comunque sufficiente per una famiglia "giovane". Altra musica, nell'aspetto esterno, per la Spider due posti, allestita da Bertone, che non rinunciò a toni futuristici da dream-car.

Interni ► Furono concepiti con cura e prevedevano finiture in legno sul cruscotto, un quadro strumenti di tipo racing a due toni di grosso diametro (che richiamava quello delle Ferrari anni cinquanta) e poltrone rivestite in sky, di

matrice sportiva, ma anche abbastanza comode per i lunghi viaggi (con schienali reclinabili in entrambi i sensi per l'accesso al divanetto posteriore). Completavano l'opera, un volante a razze cromate e finestrini posteriori apribili a compasso.

La Fiat 850 Sport Coupé ► Rappresentò una sorta di seconda serie: nacque nel 1968, grazie ai risultati commerciali incoraggianti della sua progenitrice, per dare più autorevolezza a questa baby GT che, nell'opinione della clientela più avvincente, era un po' a corto di potenza. Era dotata del nuovo motore sottoquadro tipo 100 GBC 000 con cilindrata maggiorata a 903 cm³, ottenuta lasciando invariato l'alesaggio e allungando la corsa a 68 millimetri.

LA NOSTRA VETTURA

È stato un grande privilegio poter discorrere qualche minuto con Roger Agostini, il proprietario di una magnifica Fiat 850 Coupé del 1965. Con estrema cortesia e semplicità, ci ha narrato di com'è nata la sua passione per le auto d'epoca, tramandatagli da Franchino Ferrini, l'indimenticato datore di lavoro alla macelleria Efra di Gordola. «Un uomo che ha





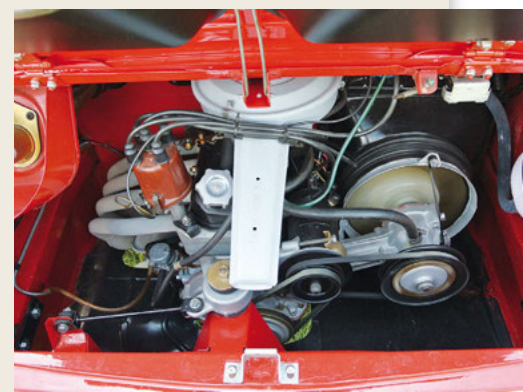
significato molto per me», ci confessa Roger. «Assieme, frequentavamo gli appuntamenti dedicati alle gare in salita, alle fiere e alle sfilate di settore». ► Roger, protagonista di una breve parentesi con i go kart, acquistò un'Opel Kadett GTE del 1979: «Fu la mia prima esperienza con il vintage. La tenni 12 anni, restaurandola in ogni minimo dettaglio». Singolare, fu invece la vicenda che lo avvicinò alla 850 Coupé: «Un giorno andai ad Ascona, con la mia Opel, per un piccolo aperitivo tra amici in un locale della zona. Un signore, che poi scoprii essere di Locarno, notò la mia vettura, mi si avvicinò e disse: "Ti piacciono le auto d'epoca, vero?" Gli risposi di sì e lui subito incalzò chiedendomi se fossi interessato a vedere la sua Fiat 850. Allora, dico la verità, non sapevo nemmeno di quale modello si trattasse. Combinammo un appuntamento e, semplicemente, me la cedette a condizione di andare a ritirarla ad Intra (dov'era parcheggiata,

ancora immatricolata in Svizzera)». Tutto questo avvenne 8 anni fa. Anche se ebbe un solo proprietario prima di Roger, la piccola GT si presentava in condizioni piuttosto precarie. «Con l'amico Raniero Gaggetta, un vero e proprio asso nell'ambito, decidemmo di iniziare le operazioni di restauro 6 anni fa, nei momenti liberi, senza troppe pretese. Ma questa è una passione che ti travolge e, alla fine, abbiamo lavorato su ogni minuzia, dalla carrozzeria al motore, dalla meccanica alla tappezzeria. È stata una lunga attività di ricerca per scovare, presso ogni fiera o conoscenza nel ramo, i pezzi originali. Abbiamo finito un mese fa». ► Noi, su quel gioiello perfettamente tirato a lustro, ci siamo saliti; per un breve tratto, immersi tra i filari di viti che costeggiano le strade campagnole di Cugnasco. È stato un favoloso balzo in un mondo ormai scomparso nello scorrere del tempo.

di **Elias Bertini**



SCHEDA TECNICA



Corpo vettura: coupé 2 posti + 2, scocca portante in acciaio

Motore: 4 cilindri in linea, tipo 100 GC 000

Alesaggio x corsa: 65 x 63,5 millimetri

Cilindrata totale: 843 cm³

Distribuzione: a 2 valvole con albero a camme laterale

Potenza massima: 47 CV a 6'200 giri/min

Coppia massima: 6,1 mkg DIN a 3'600 giri/min

Alimentazione: carburatore doppio corpo Weber 30 DIC/1

Frizione: monodisco a secco

Freni: a disco sull'anteriore, a tamburo sul posteriore

Cambio: a 4 rapporti sincronizzati

Lunghezza: 3'608 mm

Larghezza: 1'500 mm

Altezza: 1'300 mm

Passo: 2'027 mm

Peso: 700 kg a vuoto

Velocità massima: 139 km/h