

La Fiat 124 Spider che raccoglie gli ultimi raggi di sole

Fiat 124– La regina dell'handling e dell'emozione open-air ci permette di goderci questo ultimo sole. Partiamo da Milano, dove è appena finita la settimana della moda, ma dove anche la 124 attira attenzione, tutta vestita di nero e con interni color cuoio. Le teste si girano, con sguardi un po' di ammirazione, ma anche confusi. Il design nostalgico è molto apprezzato, ma non sono rare le domande del tipo: "Ma è la 124? Come quella vecchia?".



Di fatti pur essendo uscita da qualche mese , la Fiat 124 porta ancora sulle spalle la sua italianissima storia. Lo

scheletro è giapponese ma i rally, la dolce vita, il successo mondiale degli anni '60 sono indelebili, per gli appassionati e non. E quest'aspetto ci piace. Ci rende fieri di guidarla e di mostrarla. Il centro stile Fiat ha fatto centro, il design è infatti più che vincente. Estremamente proporzionato, sportivo, elegante, aggressivo, raffinato. E' un piacere per la vista e il tutto è condito dai dettagli quali le gobbe sul cofano e le curve che si scorgono dagli specchietti. Insomma, con questo spirito partiamo. Premiamo il tasto di accensione e si sente il quattro cilindri 1.4 turbo che gorgoglia. Il suono è però un po' strozzato e anche quando ci mettiamo in moto non migliora di molto. Certo non manca sportività: il telaio è eccellente, così come l'assetto. Nel percorso per entrare in Autostrada verso il Cavalcavia del Ghisallo, ci stupisce la rapidità dello sterzo e delle reazioni, ma soprattutto la coppia e la prontezza del motore, fulmineo rispetto gli input all'acceleratore. Il turbo entra immediatamente, già a 2.250 si ha una coppia di 250 Nm. L'erogazione ci convince, certo non ha la prontezza di un aspirato, ma la risposta all'acceleratore è molto pronta una volta entrati nella curva di massima risposta del turbo. Ci siamo prima lamentati del rumore di scarico somnesso, ma non possiamo non ammettere che alla fine dei conti sia piacevole. Dall'abitacolo il Multi Air da 140 Cv ci ricorda romanticamente il rumore dei carburatori. Si sente il soffio d'aspirazione e in rilascio lo sbuffare appena percettibile del turbo.



Intanto entriamo in autostrada imboccando l'A8 verso Varese. Il piccolo quattro cilindri in sesta a 130 km/h si tiene sui 3250 giri, e la piccola spider sembra affaticata. Sembra perché anche in sesta ad una nostra minima accelerazione, sfreccia senza nessun tipo di incertezza rendendo i sorpassi una passeggiata.

Dopo circa 45 minuti, prendiamo l'uscita Azzate-Buguggiate ed entriamo nella SP1. La 124 è una goduria anche nei curvoni veloci, ne si apprezza la grande stabilità e la precisione dello sterzo che ci permette di pennellare le traiettorie. Prendiamo la direzione del Lungo lago, capote rigorosamente abbassata, il sole ambrato di settembre ci scalda, il vento non entra eccessivamente nell'abitacolo, ma ci sfiora i capelli. Insomma è una goduria. I sedili sono pressoché perfetti. Profilati e ben imbottiti, comodissimi, anche grazie alla fenomenale posizione di guida quasi "orizzontale" ed alla risicata altezza da terra.

Il nostro obiettivo sono le cascate di Cittiglio e naturalmente il lungolago, habitat della nostra Fiat 124.



Passiamo diversi paesini, fino ad arrivare proprio a Cittiglio. Non mancano certo gli scorci suggestivi, ed il lago, tra un albero e l'altro, si intravede, con i suoi riflessi dorati.

Per raggiungere le cascate, la strada è una: la SP8. Una stretta stradina tutta curve, con una vegetazione ricchissima, splendide ville nascoste e le prime foglie gialle d'autunno. Qui la 124, con la sua coppia abbondante e l'agilità che la contraddistingue, si comporta benissimo.

Le cascate sono belle come ci aspettavamo, con un'area pic-nic per una sosta.

Dopo averne goduto, non vediamo l'ora di risalire in macchina. Così scendiamo finalmente verso il Lago, più precisamente verso Porto Valtravaglia. La direzione è Laveno-Mombello, sulla SP69. Una volta arrivati scopriamo il panorama tipico del Lago Maggiore. Imponente, vasto, godibile.

Risaliti in macchina per il ritorno, non ci può non saltare all'occhio un dettaglio: il quadrante della benzina segna quasi riserva! Il "piccolo" quattro cilindri è assetato!



I consumi infatti sono quelli di una macchina sportiva, con punte (segnate direttamente dall'applicazione dell'Infotainment) di 15l/100 Km. Insomma, da valutare all'acquisto c'è anche la consapevolezza che il benzinaio nelle vostre gite sarà il vostro migliore amico, soprattutto se guidate questa "spiderina" come si deve. E' molto golosa di giri, sembra vi chiedo proprio di arrivare al limitatore e ci arriva molto velocemente grazie alle marce corte. Il turbo spinge fino ai 5.500 giri, ed è inutile forzare oltre. Certo la spinta nei medi regimi è importante, anche grazie al peso molto ridotto. Insomma per divertirvi e spingere veramente dovete conoscerla e conoscere perfettamente le reazioni del motore.

E' una piccola GT ed il suo obiettivo è farvi godere il massimo della qualità di guida, certo anche con passo sostenuto, ma rimane una guida rilassata, affilata, raffinata. L'assetto, esclusivo Fiat, è stabile al posteriore, prevedibile e molto bilanciato.

Per portarvela a casa vi servono dai 25 ai 30 mila euro, il prezzo per uno sfizio.



In ogni caso è un trauma scenderne, questa piccola italo-giapponese ci ha stregato nonostante tutto. Ha tonnellate di carattere e un'aura leggendaria, sì grazie alla sua storia, ma anche grazie all'ottimo lavoro rispetto al design, che pur essendo moderno strizza l'occhio al passato.