

€ 2,00

in edicola il 10 e il 25 del mese

Quindicinale di storia, tecnica  
e informazione interamente  
dedicato ai veicoli storici

# epocaAuto

[www.epocaauto.it](http://www.epocaauto.it)

10 pagine di  
**PICCOLI ANNUNCI**

N.20 - Anno 4 - 10 novembre 2010

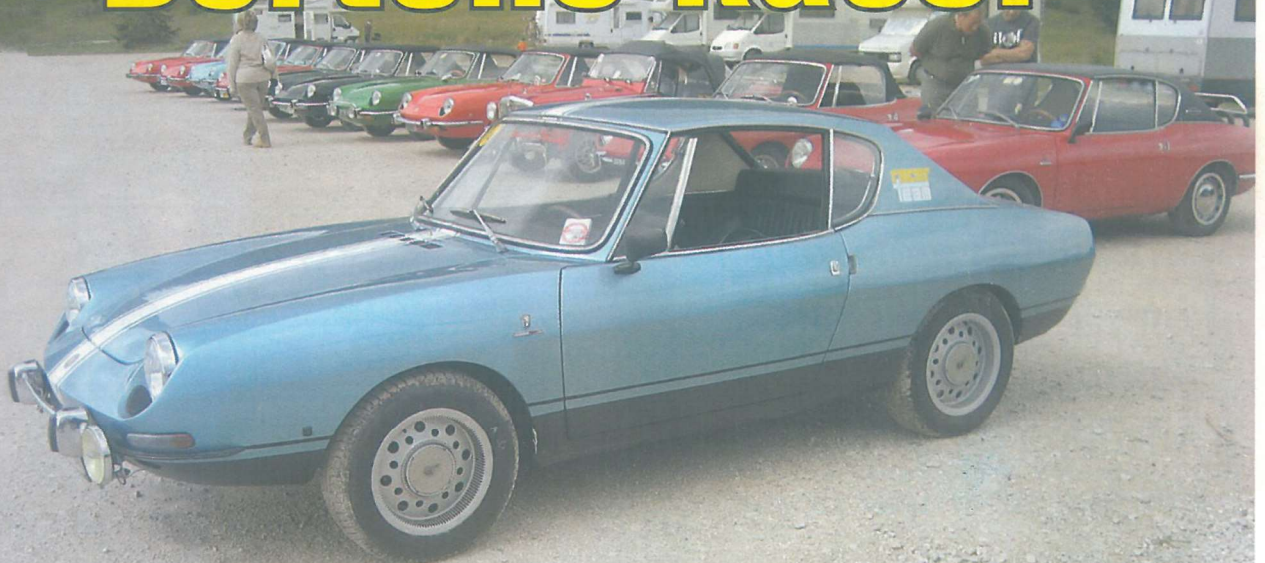
Quindicinale - Poste Italiane S.p.a. - Speciezione in Abbonamento Postale D.L.  
353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna

ISSN 1973-5944



In caso di mancato recapito, inviare CMP BOLOGNA per la restituzione al mittente che si impegna a versare la dovuta tassa.

## Bertone Racer



ovvero Fiat 850 in versione sportiva



Ducati 200 Elite

L'elegante motoleggera anni '50

Un concorso di eleganza nella città del Giglio



# Bertone Racer Team, rara berlinetta da corsa

Sebbene derivasse dalla Fiat 850 Sport Spider, di cui conservava la meccanica, possedeva il padiglione rigido in metallo e un allestimento sportivo; costruita in pochi esemplari, spesso utilizzati nelle competizioni, oggi è praticamente introvabile.

di una Fiat Bertone 850 Racer Team, un nome poco noto anche ai più attenti conoscitori delle macchine figlie degli anni '60; e non potrebbe essere altrimenti dato che questa versione è stata prodotta in pochi esemplari.

Per capire il contesto in cui maturò la famiglia delle Racer bisogna fare un passo indietro di qualche anno: nel 1964 Nuccio Bertone è in stretto contatto con gli uomini della Fiat in quanto si propone per realizzare la versione spider della 850, la nuova utilitaria della casa di Torino, per la quale è già stata prevista

di Marco Chiari

**H**a un aspetto sportivo, una linea familiare eppure qualcosa non quadra: l'apparenza è effettivamente quella di una vettura da rally, impressione enfatizzata dalla fascia colorata, dai paraurti ridotti e dalla coppia di fari di profondità che sporgono dal frontale; e il look ricorda terribilmente quello della Fiat 850

Sport Spider realizzata da Bertone, ma qui al posto della capote troviamo un tetto rigido in lamiera. E allora di che auto si tratta? E' presto detto: stiamo parlando



La presenza dell'hard top non snatura la bella linea di Bertone; il frontale è un cocktail fra elementi della 850 Spider prima serie, seconda serie e qualche novità.

I fari antinebbia ed i cerchi Cromodora sono optional dell'epoca. Nel riquadro i cerchi Campagnolo montati in origine.

Gli pneumatici originali 155-13 sono stati sostituiti con i 165/70-13 per i quali la vettura è stata omologata in seguito.



una versione coupé con motore debitamente potenziato; dopo una trattativa non facile, dovuta alle divergenze fra Bertone e la Fiat, circa l'impostazione della nuova vettura e i relativi costi, viene siglato l'accordo: la carrozzeria di Grugliasco realizzerà per conto di Fiat le 850 Spider curandone il progetto, l'ingegneristica e la costruzione.

Per Bertone si trattò di un successo di vitale importanza in quanto era già a conoscenza che l'Alfa Romeo, una volta terminata la produzione delle Giulietta Sprint, non gli avrebbe affidato la realizzazione della nuova coupé: di conseguenza era nell'assoluta necessità di acquisire la commessa per la costruzione di un'auto da produrre in

grande serie per potere garantire il regolare funzionamento della propria fabbrica.

Nel giro di pochi mesi, dai primi schizzi tracciati da un giovane Giugiaro, si arrivò ai prototipi e quindi alla produzione in serie. Quando tutto sembrava andare per il meglio, dal Lingotto arrivò la mazzata: i piani di produzione andavano rivisti in quanto la realizzazione doveva avvenire non più su scala industriale, ma in base alle richieste in arrivo dalla rete di vendita che non era particolarmente incentivata a promuovere la spider.

Bertone, nell'impossibilità di riconvertire l'impianto su due piedi, cer-



cò una soluzione alternativa: ottenne dalla Fiat la concessione di poter piazzare direttamente sotto forma di versioni fuori serie le vetture "eccedenti". Sarebbero state commercializzate tramite un gruppo di concessionari indipendenti ad un

*La completa dotazione di strumenti; il volante Fusina in legno; il padiglione posteriore ha un elegante accento di pinne.*





La Racer Team fra una Racer berlina e una 850 Sport Spider; particolare dei sedili anatomici Fusina; i fari supplementari Carello di chiara ispirazione rallystica.

prezzo più elevato rispetto al modello Fiat, e venne così presentata la Convertibile Lusso (CL) caratterizzata da finiture molto più accurate, una migliore dotazione e da colori speciali, anche metallizzati. Nel 1968 avvenne la presentazione della seconda serie, denominata "Fiat 850 Sport Spider", che ricevette modifiche estetiche e importanti novità meccaniche.

Benché con la massiccia esportazione negli USA si fossero risolte le iniziali criticità sui quantitativi da produrre, per rinnovare l'operazione svolta a suo tempo con le CL, Bertone creò sulla base del nuovo modello le tre versioni della famiglia Racer: la Convertibile, la Berlinetta e la Team.

La prima era tutto sommato una 850 Sport Spider impreziosita da finiture più accurate; la berlina era invece dotata di un padiglione rigido in lamiera, esternamente rivestito in vinile, imbullonato alla struttura della Spider; il disegno era del tutto differente dall'hard top amovibile, offerto a richiesta sulle Spider, e l'aspetto era particolarmente elegante e personale, grazie anche ad una seconda luce apribile a compasso e all'accenno di pinne del padiglione. All'interno, la luminosità era notevole per via del grande lunotto, sormontato da dodici feritoie di evacuazione dell'aria, e vi si era inoltre ric-

vato un divanetto posteriore che consentiva l'omologazione come 2+2; si trattava quindi di una variante un po' più sfruttabile della Spider (della quale manteneva comunque i tratti fondamentali) che ebbe un certo successo soprattutto negli Stati Uniti. C'era poi la Racer Team che delle tre era quella dall'immagine più sportiva: il padiglione era lo stesso della Berlinetta, ma in questo caso non era rivestito in vinile e, soprattutto, era saldato alla scocca; viste le velleità corsaiole del modello, questa scelta permetteva una maggiore rigidità torsionale di tutto il corpo vettura.

La Racer Team si distingueva tuttavia dalla versione Berlinetta per una serie di peculiarità che la rendevano difficilmente confondibile. Partiamo dalla verniciatura: la carrozzeria era percorsa al centro da una banda longitudinale in colore contrastante, mentre la parte bassa della fiancata era dipinta in nero opaco; il padiglione era dello stesso colore della carrozzeria e sui montanti posteriori sfoggiava le vistose decalcomanie "racer team". La Team offriva inoltre, come equi-

paggiamento di serie, un treno di esclusivi cerchi in lega Campagnolo che conferivano ulteriore grinta.

Il frontale, caratterizzato dalla coppia di fari supplementari Carello, era dotato di un paraurti tubolare solo nella parte centrale, alle cui estremità si trovava una coppia di rostri; con la soppressione del paraurti originale, era venuto a mancare il supporto per le luci di direzione e di posizione, che sulle altre versioni erano collocate sotto alla lama. Così sulla Team furono riproposte le lucine angolari caratteristiche della prima serie, che si trovavano sotto al gruppo ottico principale, proprio a fianco dei fari di profondità. Anche in coda il paraurti in due pezzi, tipico delle 850

Spider, era stato modificato: i rostri erano spariti e le lame mozzate, lasciando scoperti gli spigoli della vettura; il logo "racer" campeggiava sulla mascherina posteriore. Caratteristica comune alla berlina e alla Racer Team, era l'inconsueta posizione del bocchettone rifornimento carburante: infatti, se nella 850 spider originale questo si trovava sulla sinistra fra il cofano motore e la capote, quasi a ridosso di quest'ultima, l'allungamento del padiglione impose la ricollocazione del tappo all'interno del cofano motore, il quale doveva essere aperto per effettuare il rifornimento.

Anche all'interno non mancano i segni distintivi; va premesso che su tutte le Racer l'atmosfera era diversa rispetto alle normali 850 Spi-



der, in quanto le finiture erano più accurate: dalla plancia, con rivestimento specifico, al pianale ricoperto di moquette in luogo dei normali tappeti in gomma; nella Racer Team il cruscotto, pur disponendo della stessa dotazione della Berlinetta, presenta un inedito rivestimento in alluminio spazzolato; sulla consolle centrale è collocato un orologio, a fianco del quale si trovano l'interruttore e la spia dei fari supplementari. Il volante è un Fusina in legno con razze traforate in metallo satinato, al centro delle quali campeggia il pulsante del clacson caratterizzato dal logo "b" di Bertone. La selleria, sempre di Fusina, è molto particolare, per le poltroncine anteriori in cui cuscino e schienale costituiscono un unico pezzo. Sono inoltre fortemente avvolgenti e con una trama

di tessuto in rilievo sullo stile della contemporanea Lamborghini Miura, realizzata sempre dalla Carrozzeria Bertone. Con un aspetto così grintoso ed una dotazione così rallystica verrebbe da chiedersi di quali prestazioni fosse capace questa coupé; e qui arriva una punta di delusione perché sotto al vestito "agonistico" si celava né più né meno che la meccanica di serie della Fiat 850 Sport Spider. Intendiamoci, le prestazioni erano brillanti, ma i 52 CV erogati dal 4 cilindri da 903 cc erano pochini per una vettura con palesi ambizioni sportive; verrebbe quindi da pensare che la realizzazione della Racer Team fosse stata una mera operazione di immagine, ma così non fu in quanto, nonostante la modesta potenza, la Racer Team si fece onore all'edizio-

ne del 1969 del Rally di Montecarlo: lo start era ad Atene e l'equipaggio Giordano/Re, partendo di venerdì, attraversò i Balcani, tutto il Nord Italia e il Col di Tenda, per giungere il lunedì mattina a Montecarlo. Alla fine, la piccola vettura (potenziata fino a 70 CV dal preparatore romano Giannini) vinse la categoria "under 1000 cc" e riuscì ad arrivare in fondo classificandosi al 44° ed ultimo posto.

Ma si trattò di un risultato quasi eccezionale, se si considera che ben 196 equipaggi con vetture più titolate furono costretti al ritiro; la Racer Team diede prova di grande robustezza e successivamente prese parte anche alla Targa Florio con l'equipaggio Fusina/Re riuscendo anche in questa manifestazione a portare a termine la gara. Ma al di là delle grandi manifestazioni ufficiali, erano i piccoli rally di provincia o le gare in salita i palcoscenici in cui spesso le Racer Team si esibivano; questo fa sì che gli esemplari giunti in buono stato ai giorni nostri siano pochissimi e ancora meno quelli in condizioni di assoluta originalità, visto che era quasi normale modificare meccanica, abitacolo e carrozzeria alla ricerca della prestazione migliore. Purtroppo, i dati ufficiali non con-

sentono di stabilire con esattezza il numero di Racer Team prodotte; si sa però che fra Racer Convertibile e Racer Team furono costruiti complessivamente 763 esemplari (di cui 529 per il mercato italiano) e che le convertibili erano in netta predominanza; per questo, incontrare oggi una Racer Team come quella del servizio, che appartiene ad un collezionista veneto, è davvero un evento eccezionale. Le quotazioni della Team sono superiori a quelle delle corrispondenti versioni Spider, perché la rarità di questo allestimento ne fa una versione esclusiva. Ma bisogna fare attenzione ai ricambi specifici di questo particolare modello, reperibili soltanto con un colpo di fortuna; queste vetture sono sempre bene accette a rievocazioni e raduni e in particolare per questi ultimi segnaliamo il Club Fiat 850 Spider Bertone [www.fiat850spiderbertone.com](http://www.fiat850spiderbertone.com) che accoglie tutte le versioni derivate dalla omonima vettura; sul medesimo sito, (nella sezione "testimonianze"), consigliamo la lettura dell'intervista fatta da Davide Sargentini, grande esperto di Racer, ad Enrico Re, protagonista dell'avventura al Montecarlo e alla Targa Florio, alle quali abbiamo accennato. ▲

*I paraurti posteriori troncati sono una prerogativa della Racer Team; il logo sul pannello di coda toglie ogni dubbio: non è una comune 850 ma una Racer.*

# Bertone Racer Team, rara berlinetta da corsa

Sebbene derivasse dalla Fiat 850 Sport Spider, di cui conservava la meccanica, possedeva il padiglione rigido in metallo e un allestimento sportivo; costruita in pochi esemplari, spesso utilizzata nelle competizioni, oggi è praticamente introvabile.

di Marco Chiari

**H**a un aspetto sportivo, una linea familiare eppure qualcosa non quadra: l'apparenza è effettivamente quella di una vettura da rally, impressione enfatizzata dalla fascia colorata, dai paraurti ridotti e dalla coppia di fari di profondità che sporgono dal frontale; e il look ricorda terribilmente quello della Fiat 850 Sport Spider realizzata da Bertone, ma qui al posto della capote troviamo un tetto rigido in lamiera. E allora di che auto si tratta? Il presto detto: sto aiutando parlando

di una Fiat Bertone 850 Racer Team, un nome poco noto anche ai più attenti conoscitori delle macchine figlie degli anni '60; e non potrebbe essere altrimenti dato che questa versione è stata prodotta in pochi esemplari. Per capire il contesto in cui maturò la famiglia delle Racer bisogna fare un passo indietro di qualche anno: nel 1964 Nuccio Bertone è in stretto contatto con gli uomini della Fiat in quanto si propone per realizzare la versione spider della 850, la nuova utilitaria della casa di Torino, per la quale è già stata prevista

una versione coupé con motore debitamente potenziato; dopo una trattativa non facile, dovuta alle divergenze fra Bertone e la Fiat, circa l'impostazione della nuova vettura e i relativi costi, viene siglato l'accordo: la carrozzeria di Grugliasco realizzerà per conto di Fiat le 850 Spider curandone il progetto, l'ingegneristica e la costruzione. Per Bertone si trattò di un successo di vitale importanza in quanto era già a conoscenza che l'Alfa Romeo, una volta terminata la produzione delle Giulietta Sprint, non gli avrebbe affidato la realizzazione della nuova coupé; di conseguenza nell'assoluta necessità di acquisire la commessa per la costruzione di un'auto da produrre in

grande serie per potere garantire il regolare funzionamento della propria fabbrica. Nel giro di pochi mesi, dai primi schizzi tracciati da un giovane Giugiaro, si arrivò al prototipo e quindi alla produzione in serie. Quando tutto sembrava andare per il meglio, dal Lingotto arrivò la mazzetta: i piani di produzione andavano rivisti in quanto la realizzazione doveva avvenire non più su scala industriale, ma in base alle richieste in arrivo dalla rete di vendita che non era particolarmente incentrata a promuovere la spider. Bertone, nell'impossibilità di riconvertire l'impianto su due piedi, cer-

che una soluzione alternativa: ottenne dalla Fiat la concessione di poter piazzare direttamente sotto forma di versioni fuori serie le vetture "eccedenti". Sarebbero state commercializzate tramite un gruppo di concessionari indipendenti ad un



La completa dotazione di strumenti: il volante Fusina in legno; il padiglione posteriore ha un elegante accento di pinne.



La presenza dell'hard top non snatura la bella linea di Bertone: il frontale è un cocktail fra elementi della 850 Spider prima serie, seconda serie e qualche novità.

I fari antinebbia ed i cerchi Comodoro sono optional dell'epoca. Nel riquadro i cerchi Campagnolo montati in origine.

Gli pneumatici originali 155-13 sono stati sostituiti con i 165/70-13 per i quali la vettura è stata omologata in seguito.



N. 20 - 2010 - 17

16 - N. 20 - 2010



La Racer Team fra una Racer berlina e una 850 Sport Spider; particolare dei sedili anatomici Fusina; i fari supplementari candelino di chiara ispirazione rallyistica.

prezzo più elevato rispetto al modello Fiat, e venne così presentata la Convertibile Lusso (CL) caratterizzata da finiture molto più accurate, una migliore dotazione e da colori speciali, anche metallizzati. Nel 1968 avvenne la presentazione della seconda serie, denominata "Fiat 850 Sport Spider", che ricevette modifiche estetiche e importanti novità meccaniche. Benché con la massiccia esportazione negli USA si fossero risolte le iniziali criticità sui quantitativi da produrre, per rinnovare l'operazione si svolse a suo tempo con la CL, Bertone creò sulla base del nuovo modello le tre versioni della famiglia Racer: la Convertibile, la Berlina e la Team. La prima era tutto sommato una 850 Sport Spider impreziosita da finiture più accurate; la berlina era invece dotata di un padiglione rigido in lamiera, esternamente rivestito in vinile, imbullonato alla struttura della Spider. Il disegno era del tutto differente dall'hard top amovibile, offerto a richiesta sulle Spider; l'aspetto era particolarmente elegante e personale, grazie anche ad una seconda luce apribile a compasso e all'accenno di pinne del padiglione. All'interno, la luminosità era notevole per via del grande lunotto, sormontato da dodici feritoie di evacuazione dell'aria, e vi si era inoltre rice-

vato un divanetto posteriore che consentiva l'omologazione come 2+2; si trattava quindi di una variante un po' più sfruttabile della Spider (della quale manteneva comunque i tratti fondamentali) che ebbe un certo successo soprattutto negli Stati Uniti. C'era poi la Racer Team che delle tre era quella dall'immagine più sportiva: il padiglione era lo stesso della Berlina, ma in questo caso non era rivestito in vinile e, soprattutto, era saldato alla scocca, viste le velleità corsaiole del modello, questa scelta permetteva una maggiore rigidità torsionale di tutto il corpo vettura. La Racer Team si distingueva tuttavia dalla versione Berlina per una serie di peculiarità che la rendevano difficilmente confondibile. Partiamo dalla verniciatura: la carrozzeria era percorsa al centro da una banda longitudinale in colore contrastante, mentre la parte bassa della fiancata era dipinta in nero opaco; il padiglione era dello stesso colore della carrozzeria e sui montanti posteriori sfoggiava le vistose decalcomanie "racer team". La Team offriva inoltre, come equi-

paggiamento di serie, un treno di esclusivi cerchi in lega Campagnolo che conferivano ulteriore grinta alla mascherina posteriore. Caratteristica comune alla berlina e alla Racer Team, era l'inconsueta posizione del bocchettone rifornimento carburante: infatti, se nella 850 spider originale questo si trovava sulla sinistra fra il cofano motore e la capote, quasi a mozzetto di quest'ultima, l'allungamento del padiglione impose la ricollocazione del tappo all'interno del cofano motore, il quale doveva essere aperto per effettuare il rifornimento. Anche all'interno non mancano i segni distintivi, va premesso che su tutte le Racer l'atmosfera era diversa rispetto alle normali 850 Spi-



der, in quanto le finiture erano più accurate; dalla plancia, con rivestimento specifico, al pianale ricoperto di moquette in gomma; nella Racer Team il cruscotto, pur disponendo della stessa dotazione della Berlina, presenta un inedito rivestimento in alluminio spazzolato; sulla consolle centrale è collocato un orologio, a fianco del quale si trovano l'interruttore e la spia dei fari supplementari. Il volante è un Fusina in legno con razze traforte in metallo satinato, al centro delle quali campeggia il pulsante del clacson caratterizzato dal logo "b" di Bertone. La selleria, sempre di Fusina, è molto particolare, per le poltroncine anteriori in cui il tessuto e schiavone costituiscono un unico pezzo. Sono inoltre fortemente avvolgenti e con una trama

di tessuto in rilievo sullo stile della contemporanea Lamborghini Miura, realizzata sempre dalla Carrozzeria Bertone. Con un aspetto così grintoso ad una dotazione così rallyistica verrebbe da chiedersi di quali prestazioni fosse capace questa coupé; e qui arriva una punta di delusione perché sotto al vestito "agonistico" si cela un po' più né meno che la meccanica di serie della Fiat 850 Sport Spider. Intendiamoci, le prestazioni erano brillanti, ma i 152 CV erogati dai 4 cilindri da 903 cc erano pochi per una vettura con pesanti ambizioni sportive; verrebbe quindi da pensare che la realizzazione della Racer Team fosse stata una mera operazione di immagine, ma così non fu in quanto, nonostante la modesta potenza, la Racer Team si fece onore all'edizio-

ne del 1960 del Rally di Montecarlo: lo start era ad Atene e l'equipaggio Giordano/Re, partendo di venerdì, attraverso i Balcani, tutto il Nord Italia e il Col di Tenda, per giungere il lunedì mattina a Montecarlo. Alla fine, la piccola vettura (potenziata fino a 70 CV dal preparatore romano) si classificò al 44° ed ultimo posto. Un aspetto così salustico verrebbe da pensare che la Racer Team fosse una vettura di serie superiore a quelle dei corrispondenti versioni Spider, perché la rarità di questo allestimento ne fa una versione esclusiva. Ma bisogna fare attenzione ai ricambi specifici di questo particolare modello, reperibili soltanto con un colpo di fortuna; queste vetture sono sempre bene accette a rievocazioni e raduni e in particolare per questi ultimi segnaliamo il Club Fiat 850 Spider Bertone www.fiat850spiderbertone.com che accoglie tutte le versioni derivate dalla omonima vettura; sul medesimo sito, (nella sezione "testimonianze"), consigliamo la lettura dell'intervista fatta da Davide Sargentini, grande esperto di Racer, ad Enrico Re, protagonista dell'avventura al Montecarlo e alla Targa Florio, alle quali abbiamo accennato.

I paraurti posteriori troncati sono una prerogativa della Racer Team; il logo sul pannello di coda toglie ogni dubbio non è una comune 850 ma una Racer.

18 - N. 20 - 2010

N. 20 - 2010 - 19