

# TEST

De liefhebber van de betaalbare en sportieve cabriolet heeft een probleem. Was de keuze voorheen beperkt tot de Mazda MX-5, met de komst van de Fiat barchetta is er een smakelijk en begerlijk alternatief bijgekomen.

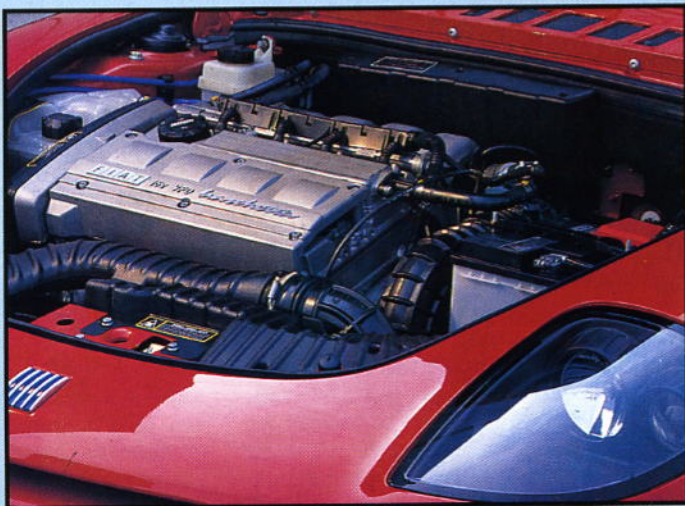
Fiat heeft een goed jaar uitgekozen om zijn barchetta te introduceren. Na vier jaar van recessie is de Italiaanse fabrikant van mening dat het Europese H-segment, dat van de sportauto's, dit jaar belangrijk zal gaan groeien. Fiat hoopt een aanzienlijk deel van die markt voor zich te kunnen winnen. De sterren staan in elk geval gunstig voor de firma. De onlangs uitgebrachte modellen laten stuk voor stuk zien dat het merk meer is dan alleen een verstrekker van vervoermiddelen. De nieuwe Fiat straalt emotie uit, en dat is zeker voor een auto als de barchetta een niet te verwaarlozen eigenschap. De auto moet volgens de fabrikant vrijheid uitdragen en de associatie met autosport en de sensatie van racen weten over te brengen.

**Motor** De barchetta is slechts met één motorvariant leverbaar: een viercilinder 1,8-liter met zestien kleppen. De krachtbron is een afgeleide van de vijfcilinder zoals wordt gebruikt voor de Lancia Kappa. Hij wordt in dezelfde fabriek gebouwd (totale productie 3000 stuks per dag). Door een cilinder te amputeren is een vierpitter ontstaan met een cilinderinhoud van 1747 cm<sup>3</sup>. Het aggregaat heeft hydraulisch geregelde kleppen, per cilinder een aparte bobine en sequentiële meerpunts injectie. Het maximum vermogen ligt op 130 pk bij 6300 krukasomwentelingen, het maximum koppel bedraagt 164 Nm bij 4300 min<sup>-1</sup>. Negentig procent van die waarde is tus-

sen 2000 en 6000 toeren per minuut voorhanden. De barchetta haalt er een topsnelheid mee van 200 km/h en versnelt vanuit stilstand naar 100 km/h in 8,9 seconden. De viercilinder is de eerste Fiat-motor met variabele kleptiming. Het hydraulische systeem staat in verbinding met de nokkenas die de inlaatkleppen bedient. De voorziening is gemonteerd om een zijdezachte loop en meer koppel bij lage toerentallen te realiseren. Bovendien moet het systeem een positieve invloed hebben op de uitstoot van schadelijke stoffen. Om het gewicht zo laag mogelijk te houden heeft de viercilinder een roestvrijstalen 4 in 2 in 1-uitlaatspruitstuk, dat tevens eerder opwarmt (wat een gunstig effect heeft op de emissie) en een lichtmetalen cilinderkop. De krachtbron weegt niet meer dan 146 kilogram.

**Transmissie** Het Italiaanse concern bewijst met de transmissie van de barchetta dat het weet hoe een versnellingsbak behoort te schakelen. En daaraan hebben we, met in het achterhoofd onder meer de Uno-bak en meer recent die van de Cinquecento, weleens getwijfeld. Over de bak van de nieuwe cabriolet niets dan lof. De vijf versnellingen laten zich soepeltjes inleggen en het inschakelen van de achterruit gaat zonder kraken. Over het schakelpatroon evenmin klachten, elk verzet laat zich met een korte polsbeweging nauwkeurig inleggen. Gewoon een lekker sportieve versnellingsbak, zowel wat betreft de schakelbewegingen als de bakverhoudingen.

De viercilinder zestienklepper levert 130 pk. Hij is soepel, krachtig en klinkt tot 5000 toeren per minuut beschaafd.



Door de hoge ver doorlopende tunnel (Fiat suggereert er achterwielaandrijving mee, de cardanas zou er doorheen kunnen lopen) heeft de korte pook als nadeel dat de vingers van de schakelhand klem kunnen komen te zitten. Tenminste als de pook niet aan de bovenzijde wordt vastgehouden. Geheel in overeenstemming met het karakter van de barchetta is een automaat niet leverbaar.

**Prestaties** De 130 pk sterke krachtbron heeft geen enkele moeite met de 1060 kilogram lichte cabriolet. Hij geeft de auto meer dan voldoende prestaties mee, ondanks

