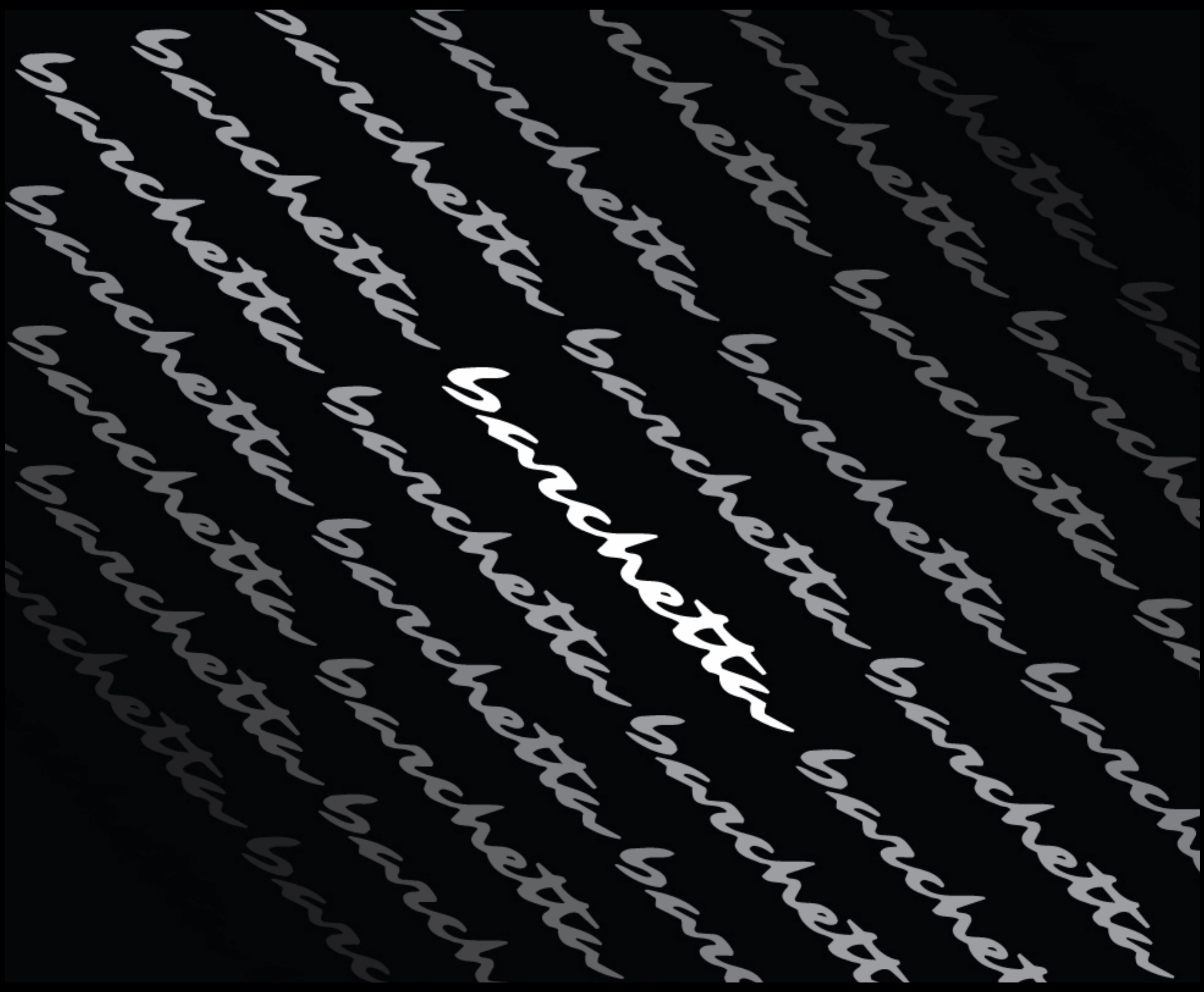


Fantastic - Fantastisches
barcchetta





Fantastic - Fantastisches

barcetta

Cover-Foto: Volker Banken © www.volkerbanken.de

Cover photo: Volker Banken © www.volkerbanken.de



Dedication:

To Anthi, Luigi and my father.

To All friends of this amazing car

Mr Andreas Zapatinas and finally to Anton Graef for getting to know our great designer.

I thank Charis and Gerassimos for the translation into English, Fabio for translation into Italian, and Sven for translation into German.

Danksagung:

Anthi, Luigi und meinem Vater,

allen Freunden dieses fantastischen Autos

Herrn Andreas Zapatinas und nicht zu vergessen Herrn Anton Graef, der den Kontakt zum Designer ermöglicht hat.

Mein Dank gilt Charis und Gerassimos für die Übersetzung ins Englische, Fabio für die Übersetzung ins Italienische und Sven Deichmann für die Übersetzung ins Deutsche.

Introduction by Andreas Zapatinas

Vorwort von Andreas Zapatinas



It was the best christmas present.

The last working day of 1989 as I was walking through the corridors of FIATs *Centro Stile*, after exchanging the customary season wishes I heard Mr. Maioli shouting from his office: "...oh by the way Zapatinas, when we are back we start a spider"

What a SPIDER? this is a designers dream, I thought, after the FIAT *coupe* that was already more or less on its way there was the golden opportunity to design a spider.

This is the period of the FIAT *Tipo-Tempra-Lancia Dedra-Alfa 155* etc. Cars with no emotional content. At my studio that was led by Chris Bangle we had some recent successes. The first was the Alfa *145*, then we had almost won what was to be the *Punto*, then the Fiat *Coupe*.

We wanted to break away from the flat sided cars that the whole italian car design industry was trapped and was definitely bleeding. The *spider*, as was initially called the project, was the opportunity to bring back the sculpture on the sheet metal. It was going to be a car that one would enjoy from seeing to touching.

So here we go from the small sketch to the quarter size scale model. Then the full size models. The traditional proven way to allow the emotional content to surface on the..surfaces. Yes proportions were inevitably compromised due to the *Punto* structural inheritance, but the rest was going to be at its maximum, Ferrari included.

Hand welded sheet metal pieces, unobtrusive door handles, the side glass would hide in the door, no moulding to burn your left arm as it rests on the door panel. No fixed side glass on the door, a super curved windshield.

Endless hours of discussions over technical drawings in order to finalize a headlight cluster free of ugly openings and uncontrolled rubber moldings. "Island" cuts for the front hood and also for the trunk lid. Individual small rear lights, just like any thoroughbred car has.

Wash a Barchetta and you know it. At the end it may look simple but it was not so.

The barchetta was a limited production vehicle, it could have done better in the market if it was not abandoned by FIAT.

Strangely enough what was the most controversial part on its design, the lower front, was to be secretly admired by many other colleagues since 4 years after its introduction to the market, it started becoming very popular with other brands. The characteristic lower "chin" was to become one of the main front graphics world wide and it is still interpreted in a large variety of combinations.

What allowed this car to have all these special elements was simply this....it was truly loved by all that participated during the 3-4 years of its development.

First in line from the Design sector are two people. Chris Bangle and Ermanno Cressoni. Chris was then the FIAT exterior chief and "Arch", as we affectionately called Architetto Cressoni, was FIAT *Centro Stile* Director. From the engineering side huge was the contribution of Attilio Pecorelli who was the overall project manager.

The lively continuous daily interaction with them was of fundamental importance, but the exceptional fact that there were not too many cooks, or chefs, probably saved its integrity throughout the arduous preproduction process.

Andreas Zapatinas

Es war das schönste Weihnachtsgeschenk, am letzten Arbeitstag des Jahres 1989. Nachdem die üblichen Wünsche zu den anstehenden Feiertagen ausgetauscht waren, ging ich durch die Flure des *Centro Stile*. Plötzlich rief mir Herr Maioli aus seinem Büro zu: „Oh, übrigens, Herr Zapatinas, nach den Feiertagen werden wir mit der Arbeit an einem Spider beginnen.“

Ich dachte: „Was? Einem Spider!?“ An der Entwicklung eines Spiders mitwirken zu können, ist wohl der Traum eines jeden Automobildesigners. Nachdem das FIAT *Coupe* mehr oder weniger auf den Weg gebracht war, gab es nun die fantastische Möglichkeit, einen Spider zu zeichnen.

Es war die Zeit von FIAT *Tipo* und *Tempra*, von Lancia *Dedra* und Alfa *155* etc. Von Autos ohne große Emotionen. In meinem damals von Chris Bangle geleiteten Büro hatten wir kurz zuvor einige erfolgreiche Modelle entworfen. Eines war der Alfa *145*, hinzu kamen zu diesem Zeitpunkt fast sicher der *Punto*, außerdem das FIAT *Coupe*.

Wir wollten weg von den Zwängen der für das damalige italienische Automobildesign typischen, steil abfallenden und fast konturlosen Fahrzeugseiten. Der *Spider*, wie das Projekt ursprünglich getauft wurde, bot die Gelegenheit, Bleche wieder zu Skulpturen zu formen. Es sollte ein Fahrzeug werden, das Freude sowohl beim Anblick als auch beim Berühren bereitet.

Los ging's also mit den ersten Zeichnungen, dem ersten Modell im Maßstab 1:4. Anschließend entstanden Modelle in Originalgröße. Wir gingen also den klassischen, bewährten Weg der Umsetzung von Emotionen in Karosserieblech bis zu dessen Gesamtwirkung nach außen.

Die Möglichkeiten bei den Proportionen waren durch die Vorgabe, auf dem Chassis des *Punto* aufzubauen, naturgemäß begrenzt. Ansonsten hatten wir jedoch absolut freie Hand, selbst ein wenig nach Ferrari durfte das Endprodukt aussehen.

Von Hand geschweißte Bleche, mit der Karosserie abschließende Türgriffe, voll versenkbare Seitenscheiben ohne Zierleisten oder dergleichen, an denen man sich seinen linken Arm beim Auflegen hätte verbrennen können. Rahmenlose Seitenscheiben und eine Windschutzscheibe mit extrem kleinen Seitenradien.

Endlose Stunden vergingen bei Diskussionen über technischen Zeichnungen der Frontscheinwerfer. Ziel sollte eine in sich geschlossene Scheinwerferereinheit sein, ohne unschöne Spalte und Gummieinfassungen. Motorhaube und Kofferraumdeckel sollten inselförmig geschnitten werden. Und die Rückleuchten sollten klein und einzeln angeordnet sein, eben wie bei einem rassigen Sportwagen.

Wasche eine barchetta von Hand, und Du wirst verstehen. Im Nachhinein mag das Konzept einfach erscheinen, der Weg dorthin war es jedoch nicht.

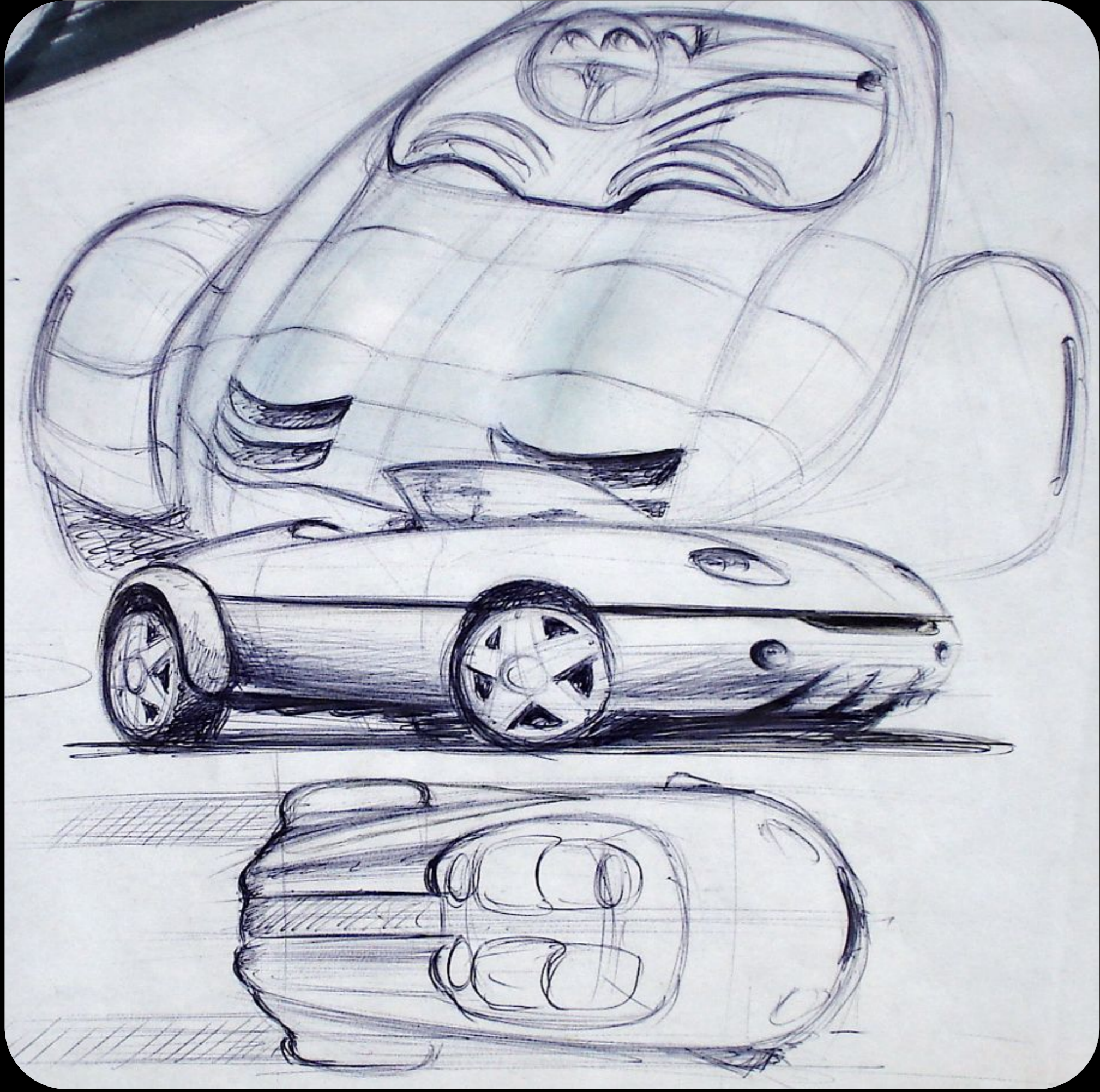
Die barchetta sollte nur über einen begrenzten Zeitraum gebaut werden und wäre vielleicht ein größerer Erfolg geworden, wenn FIAT sie nicht aufgegeben hätte.

Seltsamerweise entwickelte sich ausgerechnet der lang und kontrovers diskutierte untere Frontbereich als etwas, das von vielen Kollegen der Branche heimlich bewundert wurde. Dies zeigte sich etwa vier Jahre nach Markteinführung an diversen Modellen anderer Hersteller. Das charakteristische untere „Kinn“ wurde weltweit zu einem wichtigen Designelement und wird noch heute in zahlreichen Varianten verwendet.

Warum bei diesem Auto all diese besonderen Designmerkmale umgesetzt werden durften? Ganz einfach: weil alle daran Beteiligten während der drei -bis vierjährigen Entwicklungszeit mit ganzem Herzen bei der Sache waren. Allen voran zwei Menschen aus dem Bereich Karosseriedesign: Chris Bangle und Ermanno Cressoni.

Chris war damals Chefingenieur Karosseriedesign, und „Arch“ – so nannten wir damals liebevoll den Architekten Cressoni – war Direktor des FIAT *Centro Stile*. Was die Ingenieurleistungen angeht, so ist der Beitrag von Attilio Pecorelli, dem damaligen Chef-Projektmanager, besonders hervorzuheben.

Die lebendige, tägliche gemeinsame Auseinandersetzung war von sehr großer Bedeutung. Noch wichtiger jedoch war vielleicht die ungewöhnliche Tatsache, dass es nicht zu viele Köche – oder Chefköche, wenn man so will – gab, die den Brei verderben konnten. Nur so konnte das Endprodukt als Ganzes und in der Form, wie wir es heute kennen, über den mühsamen Prozess der Vorproduktion hinweg tatsächlich umgesetzt werden.

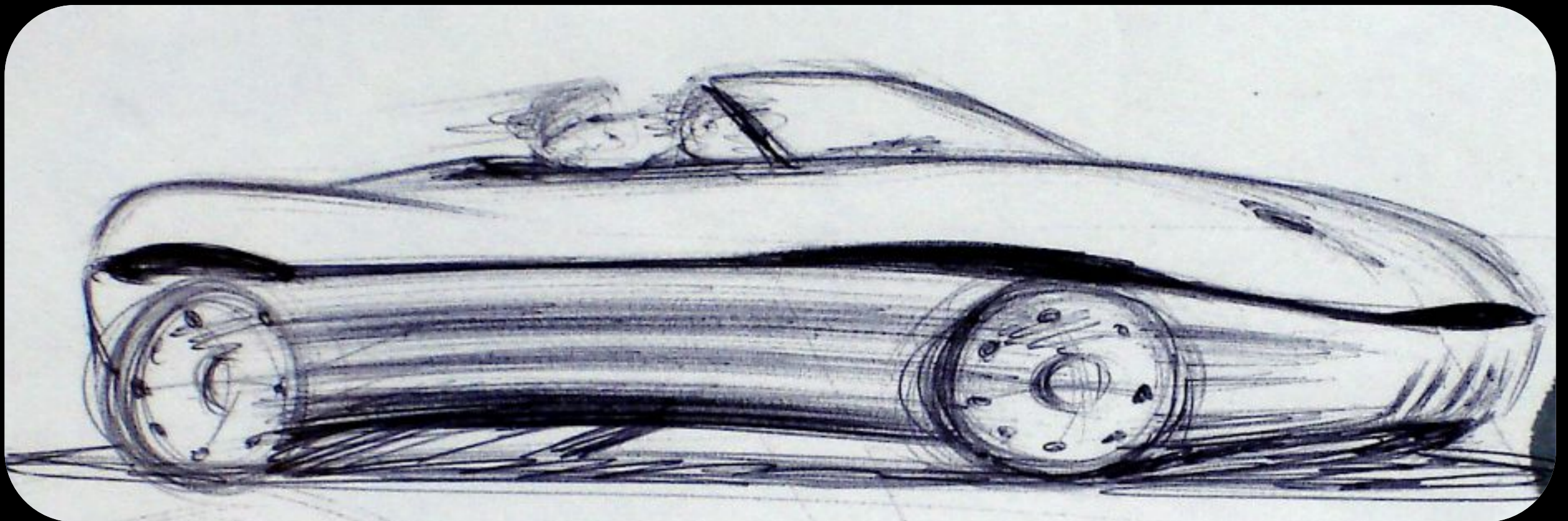
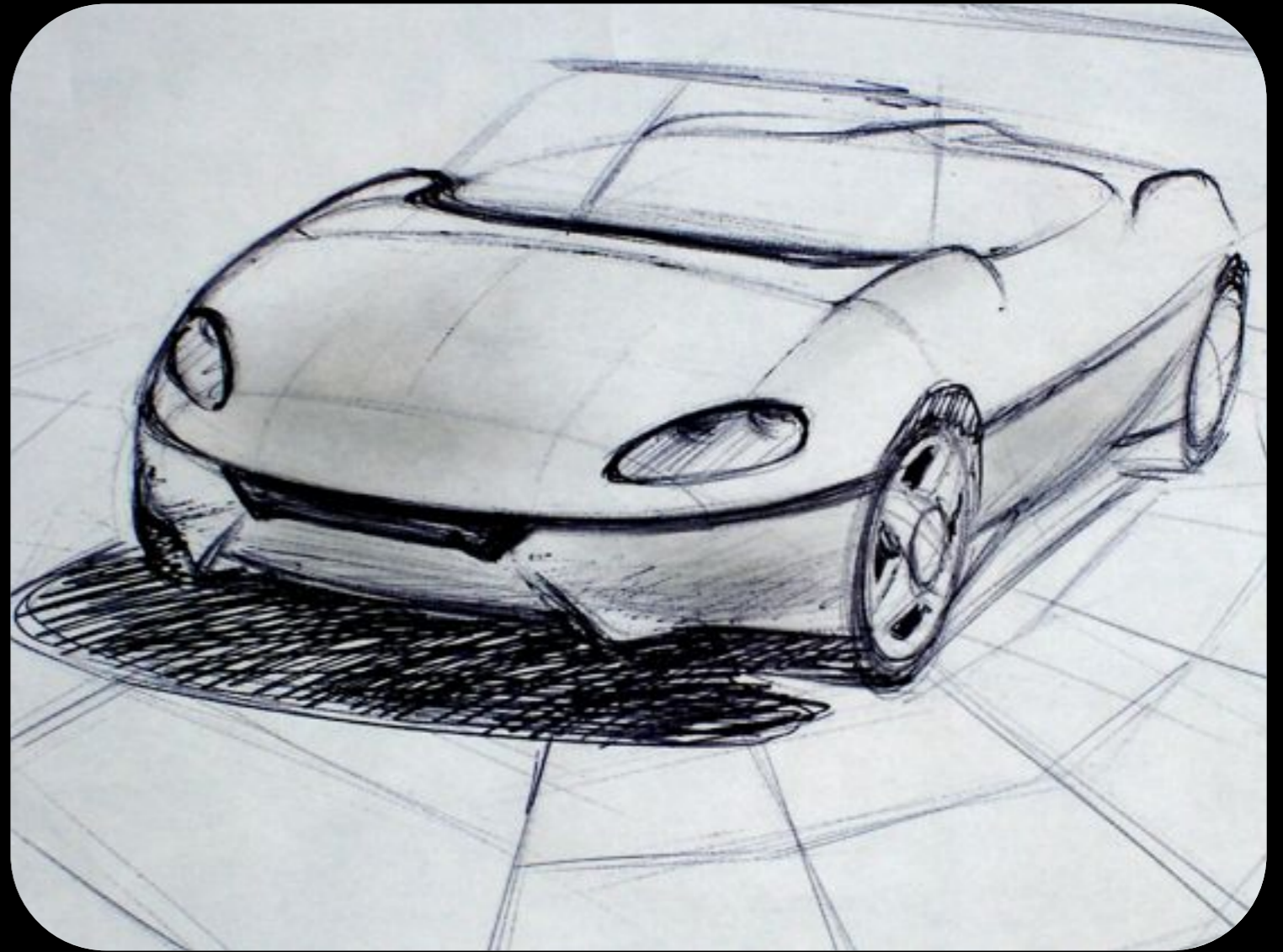


From the personal archive of Andreas Zapatinas

Aus den privaten Archiven von Andreas Zapatinas

The first drafts of the
barchetta

Die ersten Entwürfe
der barchetta



Some ancestors of the barchetta - Einige Vorgängerinnen der barchetta



Fiat 510s (1922-1925) Torpedo sport version with a six cylinder engine.



Fiat 519s (1922-1924)



Fiat 525s (MM) (1929-1932), was aimed at a mass market



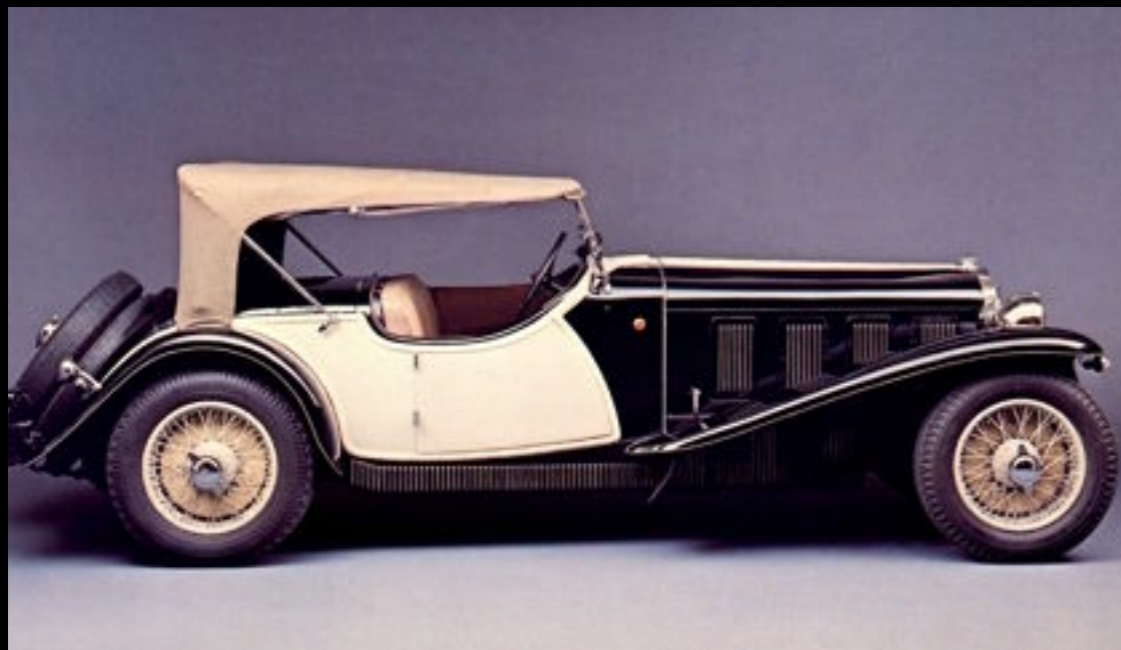
Fiat 501s (1922-1924) The racing car of Fiat until 1926.



Fiat 509s "Bateau" (1925-1928) two door version with the first spoked wheels.



Fiat 508s (1933-1937) body build by Ghia.



Fiat 525 SS (1929-1931) Designed by Viotti.



Fiat 1400 Cabriolet. (1950-1954) presented at the Genova Show in 1950.

Some ancestors of the barchetta - Einige Vorgängerinnen der barchetta



Fiat 1200 Convertible (1957-1960), presented at the Turin motor show in 1957.



Dino Spider (1966-1969) presented at Turin motor show in 1966. Engine designed by Ferrari. Could reach 210 km/h, equipped with electronic ignition.



Fiat 1500-1600s Cabriolet (1963-1965) bodywork by Pininfarina, gearbox with 5 gears



Fiat 124 Sport Spider (1966-1969) first shown at the Turin motor show. Body by Pininfarina. Top speed 170 km/h



Fiat 850 Spider (1965-1968) presented at Geneva motor show. Body by Bertone.

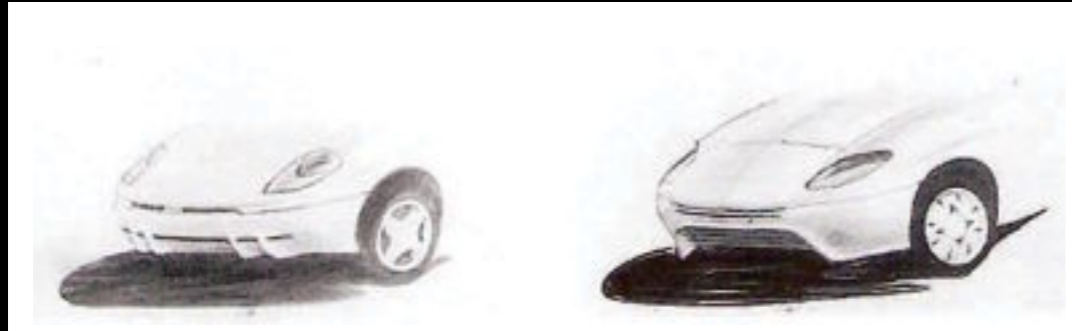


Fiat X 1/9 (1972-1978) Body by Bertone. Featured a new engine position mid-rear and transversal.

From the drafts to the production plan

In 1990, the administration instructed to FIAT's designers *Centro Stile* to create a spider car-based chassis *Tipo B* (later known as *Punto*). So the name was "*Tipo B Spider 176*".

1990 erhielten die Designer in FIATs *Centro Stile* den Auftrag, einen *Spider* auf dem Chassis des *Tipo B* (später unter dem Namen *Punto* bekannt) zu entwickeln.



The first clay model *Marinara* (1991)
Das erste Tonmodell mit dem Titel *Marinara* (1991)



The first comprehensive (in color) design by Andreas Zapatinas (May 1991)
Der erste detaillierte Entwurf in Farbe von Andreas Zapatinas (Mai 1991)



The latest model of clay *Diavola*, where was rejected. We also see a *Mazda MX5* and a *Lotus Elan*.
Das letzte Tonmodell der *Diavola*. Letzten Endes wurde diese Variante verworfen. Zu sehen sind außerdem ein *Mazda MX5* und ein *Lotus Elan*.



The second clay model of the *Marinara*, with the altered traffic lanterns in front and behind the well-known square-lanterns
Das zweite Tonmodell der *Marinara* mit modifizierten Frontscheinwerfern und den bekannten eckigen Rückleuchten



Von den Entwürfen zur Produktionsplanung



The final model (made of metal) outside of *Centro Stile*. (July 1992)
Ein Modell mit endgültigem Design vor dem *Centro Stile* (Juli 1992)



The final (almost) dash board, applied to a metal model. (March 1992)



Metal models painted in different colors for testing and approval. (September 1994)
Modelle mit Metallkarosserie in unterschiedlichen Farben zu Test- und Freigabezwecken (September 1994)



Spray production at Bertone's factory



One idea that never took place. Spoiler set and use as a lid when the hood is open. (March 1992)

Eine Idee, die nie in die Tat umgesetzt wurde: Verdeckkasten-deckel mit Spoilerfunktion bei geöffnetem Verdeck



The complete barchetta design team (October 1994)
Das komplette Entwicklungsteam der barchetta

Handwritten text in a cursive script, appearing to be a list or series of entries, possibly names or dates, written on a dark background. The text is arranged in approximately 10 parallel lines, slanted downwards from left to right. The handwriting is consistent throughout, with a central line that is slightly more prominent than the others.

barchettas in Europe's streets
barchettas auf Straßen Europas



barchettas from Greece - barchettas aus Griechenland



Rosso Corsa - Thodoris - Athens



Blu Midnight - Dimitris - Athens



Grigio Steel - Charis - Corfu



Nero Luxor - Gerassimos

barchettas from Greece - barchettas aus Griechenland



Nero Luxor - Michael - Athens



Giallo Ginestra - Christoforos - Arta



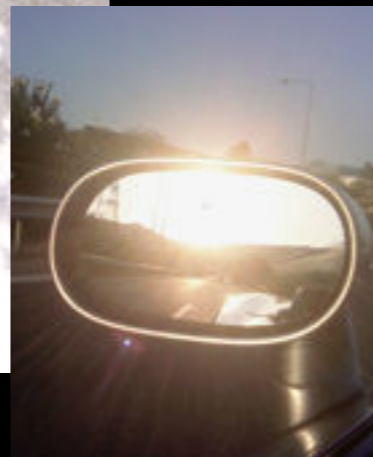
Grigio Steel - Dimitris - Kastoria



Rosso Corsa - Renato - Halkidiki b with Luigi



Blu Midnight - Dimitris - Athens



Grigio Steel - George - Athens

Grigio Steel - Dimitris - Kastoria



Rosso Corsa - Panayiotis - Athens



Grigio Steel - Sofoklis - Attica



Nero Luxor - Gerassimos, on his wedding with Maria - Sivota/Perdika

(down) Grigio Steel - Charis - Corfu



Nero Seta L.E. - Irene - Kostas - Volos

barchettas from Italy - barchettas aus Italien



Blu Midnight - Fabio - Italia



Rosso Corsa - Gianni - Swiss



Nero - Gallo - Italia - On Alps - In den Alpen





Gallo - Fabio - Andrea - Italia - On Alps - In den Alpen

Rosso Corsa -Maurizio - Italia



Grigio - Roberto - Italia





Rosso Corsa NAXOS - Tiberio - Italia



Blu Midnight - Gianluca - Italia

Rosso Corsa -Fabrizio - Italia





Grigio - Diego - Italia



Photo by Tiberio - Mirror with full of reds - Rote im Rückspiegel



Blu Midnight - Gianluca - Italia



In front of the Ferrari factory - Vor dem Ferrari-Werk in Modena

barchettas from Poland - barchettas aus Polen



Rosso Corsa - Lukas - Green Boat- Red barchetta - Grünes Boot - rotes Bötchen

barchettas from Poland - barchettas aus Polen



Rosso Corsa - Łukasz - Poland



Rosso Corsa - Ewa & Tomasz's barchetta





Rosso Corsa - McKoval - Poland (with a red 600)



Nero Luxor - Piotr & Dorota - Poland



Pankrzys , Poland, Barchetta Nero Luxor 1996



Rosso Corsa - McKoval - Poland



Nero Luxor - Piotr & Dorota - Poland





Pankrzys , Poland, Nero Luxor 1996

Nero Luxor - Kasia - Poland



Rosso Corsa - Oktawian - Poland



barchettas from Germany - barchettas aus Deutschland



Giallo Ginestra - Jockel - Germany



Blu Midnight - Marc - Germany



www.b-c-d.info



www.barchetta-forum.de



Blu Midnight - Marc - Germany





Azzurro Mare - Liebherr - Germany



Rosso Corsa - Marcus - Germany



Rosso Corsa - Marcus - Germany



Rosso Corsa - Jan Paul - Germany



Arancio - Juergen - Germany



Nero Luxor - Robert - Germany



Giallo Ginestra - Jockel - Germany



Arancio - Michael - Germany



Nero Luxor - Michael - Germany



Giallo Ginestra - Jockel - Germany



Grigio Steel - Gunar - Germany



Photo by Marc



Grigio Steel - Aleksandr - Austria

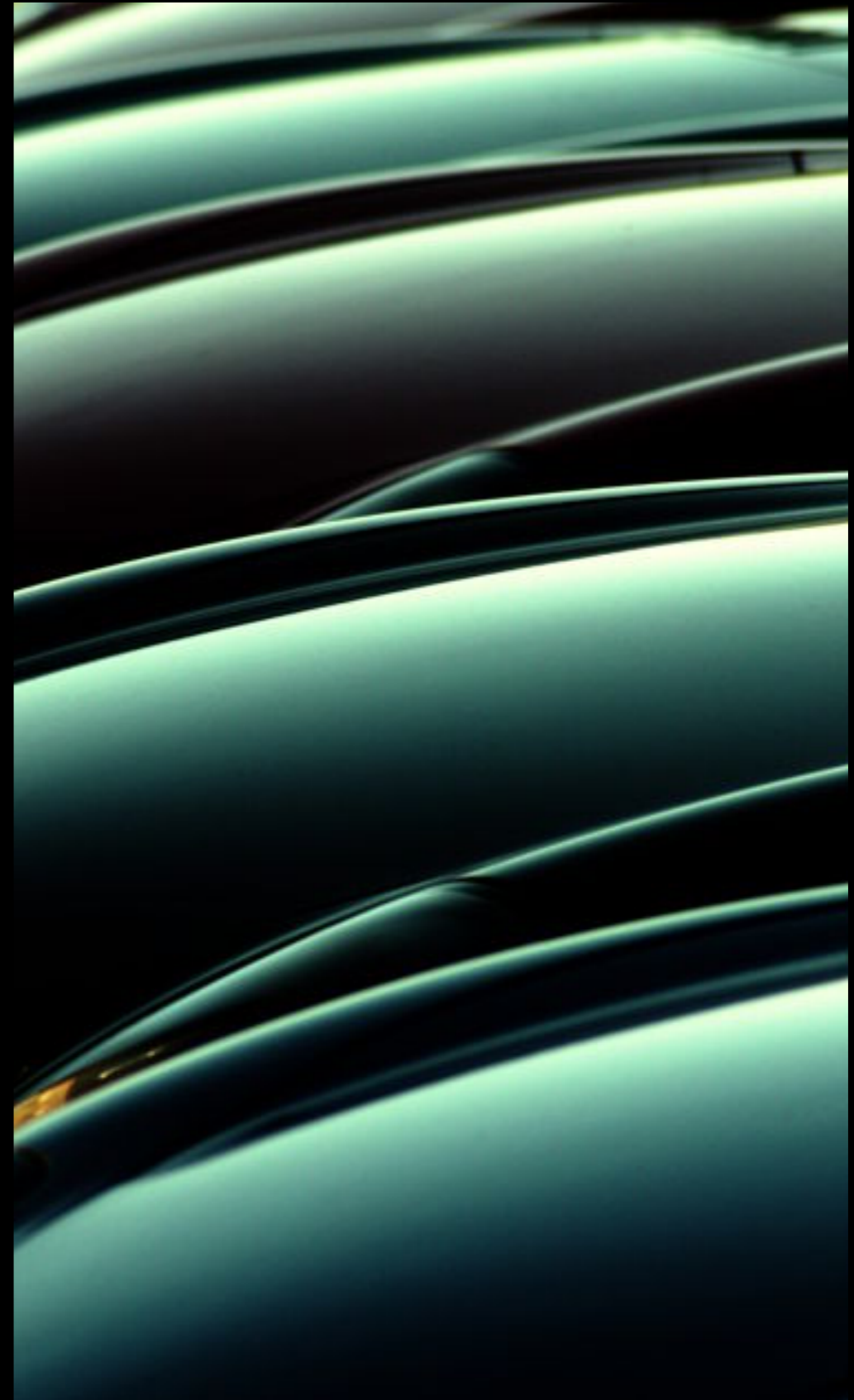
Nero Luxor - Michael - Germany

Giallo - Heiko - Germany

Nero Seta L.E. 99 - Sven - Germany



Photos by Voker Banken © www.volkerbanken.de
Fotografien von Volker Banken © www.volkerbanken.de











Meetings - Treffen



Photo by Jan-Paul



Photo by Jan-Paul





Photo by Gallo.



Photo by Marc

Photo by Michael





Photo by Marc

Photo by Volker



Polishing Day by Jockel (August 2008)
Poliertag bei Jockel (August 2008)





Photo by Marc

Photo by Gallo





Photo by Gallo

Photo by Gallo





Photo by Gianluca



Photo by Gianluca

Photo by Gianluca



Photo by Gianluca





Photo by Lukasz



Photo by Lukasz



Photo by Piotr



Photo by Katarzyna



Photo by Gerassimos

In front of the Zappion building



Foto di Gerassimos

Some members of the Hellenic barchetta club



Photo by Gerassimos





Photo by Renato



Photo by Gerassimos



Photo by Renato



Photo by Renato

Meeting with mr. Andreas Zapatinas - Thessaloniki 19/09/09

Treffen mit Andreas Zapatinas - Thessaloniki 19/09/09





Photo by Renato

barchettas with the new Fiat 500 eco

barchettas mit dem neuen FIAT 500 eco



Useful Links - Nützliche Links

CLUBS

Barchetta club of Greece (HELLAS)

www.barchetta.gr/forum/

Scuderia Barchetta (ITALY)

www.scuderiabarchetta.it

Barchetta Club Italia (ITALY)

www.barchetta.it

Club Nazionale di Fiat barchetta (ITALY)

www.barchettaclub.com

Forum

www.barchettaforum.com

Barchetta clubs of Poland (POLAND)

www.barchetta.pl

www.fiat-barchetta.pl (technical site)

www.barchetta-club.pl

www.forum.barchetta-club.pl

Barchetta forum of U.K. (UNITED KINGDOM)

www.fiatforum.co.uk/barchetta

Barchetta club deutschland e.V. (GERMANY)

www.b-c-d.info

mail: info@b-c-d.info

Barchetta Deutschland Forum (GERMANY)

www.barchetta-forum.de

Barchetta club of U.K. (UNITED KINGDOM)

www.fiatbarchetta.com/club/uk/

Barchetta club of Scotland

www.barchetta-scotland.com

Barchetta club (NEDERLAND)

www.barchetta.nl

Barchetta club of France (FRANCE)

www.barchetta-club-france.com

www.barchettaclub.fr

Barchetta club of Sweden (SWEDEN)

www.barchetta.se

Barchetta club of Portugal (PORTUGALI)

www.fiatbarchetta.org

Barchetta club of Suisse (SWIZERLAND)

www.barchettaclub.ch

World club barchetta (by Marc Kloosterman)

www.fiatbarchetta.com

Barchetta club Rhein Main (DE)

www.barchetta-club-rhein-main.de

Barchetta club südbaden (DE)

www.barchetta-club-suedbaden.de

Barchetta Duisburg (DE)

www.barchetta-duisburg.de

PERSONAL PAGES

Barchetta mini site of Renato (GR-IT-ENG)

www.fiatbarchetta.gr

mail: rengen05@gmail.com

Barchetta pages by Perti (SH-ENG)

www.perti.com/en/barchetta/index.htm

Groups Discussing fiat barchetta

groups.yahoo.com/phrase/fiat-barchetta

Personal barchetta pages of Gavin (ENG)

fiat-barchetta-mondo.spaces.live.com

Ivo's personal page (ENG)

homepage.internet.lu/barchetta/

Nicola - Irina personal pages (DE)

www.nicola-irina.de/nordbienen/html/frames/frameset.htm

Barchetta Related Informations (DE)

www.barchetta.info

Barchetta Lexikon (DE)

www.barchetta-lexikon.de

Personal Pages (DE)

www.barchetta-cuxhaven.de

Personal Page of A. Marsini (ENG)

www.amarsini.dircon.co.uk

Personal Page of Ruud (Nederland)

www.fiatbarchetta.nl

Personal pages (info about Turbo) (ENG)

home.planet.nl/~jwq/

Personal Pages of Julien (FR)

www.fiat-barchetta.fr.st/

Personal Page (IT)

digilander.libero.it/barchettocentrico/

Personal Pages of Marc (DE)

www.marcbrandt.de

Personal Pages of Franz (DE)

<http://barchetta.tk/>

Pages of Angela & Ruben

home.allgaeu.org/rjunging/barchetta/meine_barchetta.html

Personal pages with barchetta engines (DE)

fiat-barchetta-lobo.de

Italian Barchetta Racing Pages (IT)

www.trofeobarchetta.it

PARTS AND ACCESSORIES

bumpers, parts (UK)

www.yourbarchetta.co.uk

Second hand parts for barchetta (HOL)

www.barchettaparts.com

Barchetta parts (hardtops) NL

www.barchettaparts.nl

Soft top

www.eurotop.de/site_eng/preisliste.htm

Part Shops in U.K.

www.shop4parts.co.uk

Part Shops in U.K.

www.europperformance.co.uk

Body upgrates from C.R. (ENG - DE)

www.designsimik.com/barchetta.php

Tire and rims simulator (*) (CZ)**

www.elektrony.cz/?&volba=EIKonfig&auto=fi&model=Barchetta&velikost=17&typ=typ%20183%20Cabrio

barchetta used parts (DE)

alfa-romeo-ersatzteile.de

Mohair Softtop (*) (DE)**

cgi.ebay.de/CABRIOVERDECK-FIAT-BARCHETTA-STOFF-VERDECK-SONNENLAND_W0QQitemZ160336290767QQcmdZViewItemQ

Parts and bumpers (POL-ENG-DE)

www.tuncar.eu

Novitec catalog

<http://shophost.net/>

The best engine compartments - Die besten Motoren und Motorräume



Ewa & Tomasz's barchetta



Jockel's barchetta



Juergen's barchetta



fiat-barchetta-lobo.de



Jan - Paul's s barchetta



fiat-barchetta-lobo.de



Are you missing your club's photos in this book ? Please contact me at renato@iclick.gr for the next edition

barcchetta

