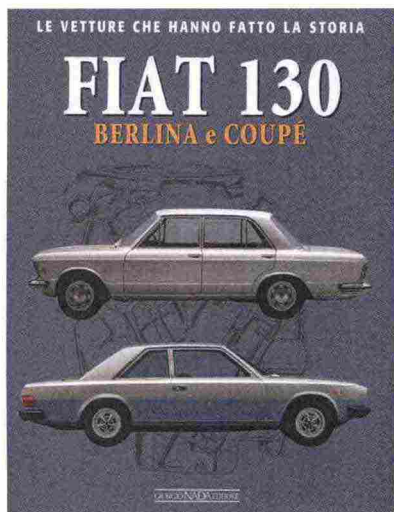
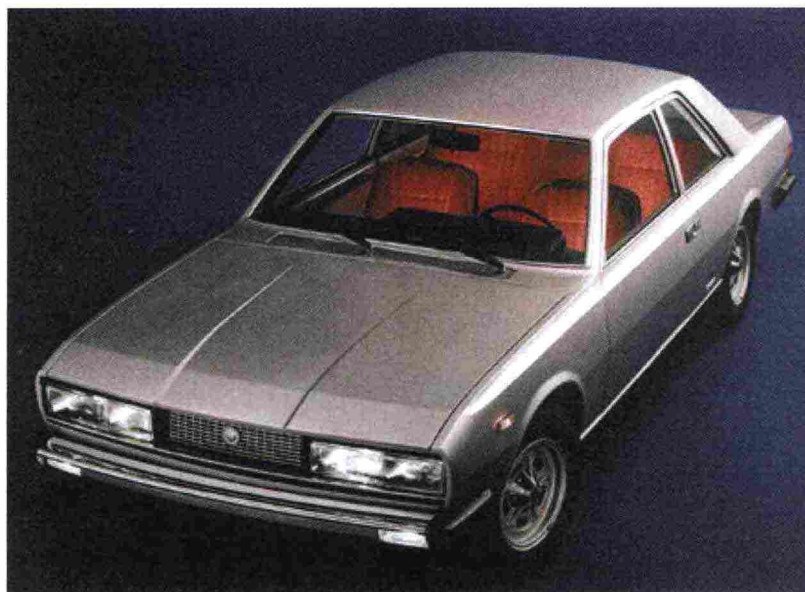


## IL BAULE/Recensioni

### Fiat 130, l'americana di casa nostra



Marco Visani, Fiat 130 Berlina e Coupé, 2019. Prezzo di copertina: Euro 28.



Chi ha attorno ai cinquant'anni e più la ricordano solamente per un motivo tragico: era la vettura su cui viaggiava Aldo Moro quando, nel 1978, venne rapito dalle Brigate Rosse. Ma la Fiat 130, per fortuna, non è stata solamente questo. È una berlina che si può ben definire, nella storia della Casa torinese, un "unicum", ovvero il tentativo di affrancarsi dal consolidato e rassicurante cliché di costruttore di vetture di massa per andare a sfidare i marchi esteri, su tutti le tedesche Bmw e Mercedes che all'epoca (siamo alla fine degli anni '60) come oggi andavano per la maggiore, nel segmento delle vetture di lusso, quelle che venivano identificate con il termine di ammiraglie. Un tentativo, quello di casa Fiat, non del tutto riuscito a causa di una concatenazione di fattori negativi: un motore, un sei cilindri che fu realizzato da Aurelio Lampredi sulla base di quello che muoveva la 128, eccessivamente assetato (il consumo si attestava mediamente sui tre chilometri con un litro...), una linea un po' troppo "barocca" e l'arrivo della crisi petrolifera dei primi anni '70 che ha sconsigliato, visti i consumi, l'utilizzo di una vettura del genere.

Eppure, detto tutto questo, la 130 ha occupato degnamente il suo posto nella lunga storia della Fiat quando non era ancora "americanizzata". A renderle onore arriva in libreria il volume "Fiat 130 Berlina e Coupé" pubblicato da Giorgio Nada Editore nella collana "Le vetture che hanno fatto la storia". L'autore è Marco Visani, autorevole "penna" del settore. Il libro, 86 pagine, è in vendita al costo di 28 euro e ripercorre la storia della 130 dalla sua progettazione, partita nel 1963 con la sigla X1/3 nonostante l'avversione di Dante Giacosa, fino all'uscita di scena avvenuta a metà del decennio successivo. La 130

è stata venduta in poco più di 15mila esemplari conteggiando sia la versione berlina che la coupé e le differenti motorizzazioni che ha adottato nel corso degli anni. Partita - le vendite sono cominciate nel corso del 1969 - con un sei cilindri a V di 60° di 2800 cc da 140 CV, già nel 1970 viene equipaggiata con un "3.2" da 160 CV che rimangono comunque pochi sia rispetto alla concorrenza tedesca sia rispetto al peso complessivo della vettura. Molti esemplari della 130 vennero acquistati dallo Stato italiano e, blindati o no, dati in dotazione a uomini politici, militari e funzionari dell'apparato.

Se il propulsore (ed i suoi consumi) è stata la nota dolente della Fiat 130, lo stesso non si può dire per gli interni e gli accessori. Servosterzo e cambio automatico a tre rapporti erano solo due dei "must" di serie della... berlina torinese (il cambio manuale era disponibile come optional come l'aria condizionata) che offriva sellerie in pelle o velluto pregiato accompagnate da una plancia in legno laccato. La classica linea esterna a tre volumi, invece, risultava appesantita da un uso eccessivo delle cromature che volevano rimandare alle vetture americane dello stesso segmento. ■





Una tecnica raffinata e scelte coraggiose

Il ruolo della Fiat 130 nella storia italiana è stato quello di un'auto che ha permesso di progettare una vettura che, pur essendo un'auto di grande successo, ha avuto un ruolo importante nella storia della Fiat.

La Fiat 130 è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese. La vettura è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese.

La Fiat 130 è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese.

Fiat 130 berlina e coupé

La Fiat 130 è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese.

La Fiat 130 è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese.

La Fiat 130 è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese.

La Fiat 130 è stata progettata e costruita in un periodo di grande difficoltà per l'azienda torinese.

### Fiat 130 berlina 3200

<b>Identificativo vettura</b>	130 B	<b>Rapporti di trasmissione</b>	Automatica: 1.240,0 - I 1.470,1 - III 1:1 - RM 2:1 Manuale: 1.387,1 - II 2.080,1 - III 1.390,1 - IV 1:1 - V 0.874,1 - RM 3.660,1
<b>Stabilimento di produzione</b>	Rivista di Torino	<b>Differenziale</b>	A coppia conica spode
<b>Commercializzazione in Italia</b>	novembre 1971- luglio 1977	<b>Rapporto di riduzione finale</b>	11/41
<b>Prezzo di listino al debutto</b>	3.750.000 Lire (Manuale) 3.950.000 Lire (Automatica)	<b>CORPO VETTURA</b>	
<b>MOTORE</b>		<b>Struttura</b>	Scocca portante in lamiera d'acciaio
<b>Tipologia</b>	Fiat 130 B.000	<b>Carrozzeria</b>	Berlina e quattro porte, cinque posti
<b>Posizione</b>	Anteriore longitudinale	<b>Sospensioni anteriori</b>	A ruote indipendenti con bracci trasversali inferiori, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice trasversale
<b>Ciclo</b>	Otto, a quattro tempi	<b>Sospensioni posteriori</b>	A ruote indipendenti con bracci trasversali, puntone di ancoramento laterale, molle elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale
<b>Cilindri</b>	Sei, a V di 60°	<b>Ammortizzatori</b>	Ideali telescopici a doppio effetto incorporati nei montanti telescopici
<b>Basamento</b>	Grigio	<b>Impianto frenante</b>	A doppio circuito idraulico, con regolatore di retroreno e servosterzo
<b>Testata</b>	Leggera	<b>Freni</b>	A disco sulle quattro ruote (autoventilanti anteriormente)
<b>Albero motore</b>	4 supporti di banco	<b>Freno a mano</b>	Meccanico, agente sui dischi posteriori
<b>Allesaggio x corsa</b>	102 x 66 mm	<b>Sterzo</b>	A vite e nullo con servosterzo
<b>Cilindrata</b>	3.235 cm <sup>3</sup>	<b>Diámetro di sterzata</b>	10,90 m
<b>Rapporto di compressione</b>	9:1	<b>Cerchi</b>	In lega leggera, 7J x 14"
<b>Potenza massima</b>	165 cv DIN a 5600 giri/ minuto	<b>Pneumatici</b>	205/70 VR14
<b>Coppia massima</b>	25,5 kgm a 3400 giri/ minuto	<b>DIMENSIONI E PESI</b>	
<b>Distribuzione</b>	Valvole parallele, un albero a camme in testa (cognifia dentata) per bancata	<b>Passo</b>	2.720 mm
<b>Alimentazione</b>	Un carburatore doppio corpo Weber 45 DFC 1	<b>Carreggiata anteriore</b>	1.468 mm
<b>Capacità serbatoio</b>	80 litri	<b>Carreggiata posteriore</b>	1.467 mm
<b>Lubrificazione</b>	Forata, con ricircolazione dei gas di sfuggo	<b>Lunghezza</b>	4.750 mm
<b>Accensione</b>	A spinterogeno	<b>Larghezza</b>	1.805 mm
<b>Ordine di scoppio</b>	1-4-2-5-3-6	<b>Altezza</b>	1.443 mm
<b>Raffreddamento</b>	Ad acqua, con pompa centrifuga ed elettroventola termostatica	<b>Luce libera da terra</b>	150 mm
<b>Capacità circuito</b>	15,5 litri	<b>Peso a vuoto</b>	1.555 kg - automatica + 45 kg
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>		<b>Peso in ordine di marcia</b>	1.615 kg
<b>Tensione</b>	12V	<b>Peso a pieno carico</b>	2.015 kg
<b>Alternatore</b>	900 W	<b>Peso massimo rimorchiabile</b>	1.200 kg
<b>Candele</b>	Marelli CW 240 LP - Champion N 9 Y - Bosch W 200 T 30	<b>Portata</b>	5 persone + 50 kg di bagaglio
<b>Capacità batteria</b>	66 Ah	<b>PRESTAZIONI</b>	
<b>TRASMISSIONE</b>		<b>Velocità massima</b>	185 km/h (automatica) - 190 km/h (manuale)
<b>Trazione</b>	Posteriore	<b>Pendenza max superabile</b>	47% (automatica) - 55% (manuale)
<b>Frizione</b>	(Sulle versioni con cambio manuale) Meccanica a secco con comando idraulico	<b>Consumo medio</b>	15,2 litri/100 km (automatica) - 14,5 (manuale)
<b>Cambio</b>	Automatico Borg Warner con convertitore idraulico a coppia a tre rapporti + RM Manuale 2F a cinque rapporti + RM		
<b>Leva di comando</b>	Al pavimento		

Nel suo interessante volume Visani ci introduce alla storia della 130 raccontandocene un'altra, non meno interessante: quella dei motori a sei cilindri che sono stati realizzati a Torino tra il 1908 ed il 1968 e dei modelli che li hanno montati. L'ultima parte dell'agile volume, invece, è dedicata alla comunicazione incentrata sulla vettura torinese, alle fuoriserie che sono nate sul telaio dell'ammiraglia di casa Fiat, alle attenzioni che bisogna porre quando ci si appresta a restaurare la 130 ed ovviamente alle schede tecniche.

Nelle pagine in cui si tratta delle fuoriserie non poteva mancare un accenno ai modelli esclusivi che Gianni ed Umberto Agnelli si fecero costruire, due 130 Familiare (saranno in tutto quattro gli esemplari realizzati) nate sulla base della berlina 3200 a cambio automatico. Facile riconoscerle dalle fiancate in legno ispirate dalle station wagon americane e dal portapacchi con un curioso cesto in vimini per trasportare gli sci.

Un'altra 130 "speciale" fu quella realizzata dalla Carrozzeria Fissore per il viaggio di Papa Giovanni Paolo II nella "sua" Polonia nel 1979 e rifinata a Bielsko Biala dalla FSO, azienda polacca che all'epoca produceva modelli Fiat su licenza.

Nel complesso un libro ricco ed interessante che ci aiuterà ad avere una visione il più possibile completa di una vettura con una sua personalità e che è passata alla storia solo per il suo indiretto legame con un evento che ha segnato la storia civile del nostro Paese. ■