



PROVE SU
STRADA

FIAT "850 SPORT COUPÉ"

Al Salone dell'Automobile di Ginevra la Fiat ha presentato ufficialmente le nuove versioni delle derivate « 850 »: la « 850 Sport Coupé », e la « 850 Sport Spider » con motore maggiorato a 903 cc. Queste vetture, in linea col rinnovamento che la Casa torinese ha operato sulla « 850 », presentando la « 850 Special », sono indubbiamente più attraenti per le prestazioni

più brillanti, che, grazie all'aumento della cilindrata, sono in grado di offrire.

In questo numero pubblichiamo l'analisi del corpo vettura riservandoci di riferire in seguito sul comportamento su strada, poiché attualmente le vetture stanno effettuando il prescritto periodo di rodaggio.

CASA COSTRUTTRICE:	Fiat - Torino
PREZZI DI LISTINO:	980.000 lire
SU STRADA:	1.043.700 lire
TERMINE DI CONSEGNA:	12 giorni
FORMA DI GARANZIA:	Per 1 anno o 15.000 km. comprendente i materiali e la mano d'opera. Esclusione gratuita di oltre 1500-2000 km. e 4000-5000 km. di due operazioni di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificanti).
POTENZA FISCALE:	12 CV
TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE:	18.375 lire
GAMMA COLORI:	Bianco, bleu scuro, rosso, nero (a richiesta), giallo, poliziano, avorio antico, verde scuro, lino torinese.
ACCESSORI A RICHIESTA:	Antifurto bloccasterzo 4000 lire. Ruote in alluminio L. 30.000



ESTERNO

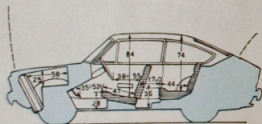
La « 850 Sport Coupé » mantiene nelle sue linee generali l'impostazione della precedente versione, differenziandosi però nel disegno del frontale e della parte terminale della coda. Il frontale è ora più imponente, grazie all'aggiunta della doppia fanaleria (quindi più potente) delle nuove luci di posizione sotto al paraurti e delle borchie ai para-

urti, inoltre il montaggio dei pneumatici di maggiore sezione ha migliorato il rapporto carrozzeria-carreggiata. Non ci è piaciuto troppo, invece, il profilo a « V » di metallo montato nella parte centrale tra i due fari di minor diametro (gli abbaglianti).

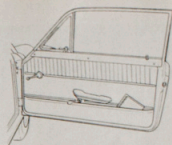
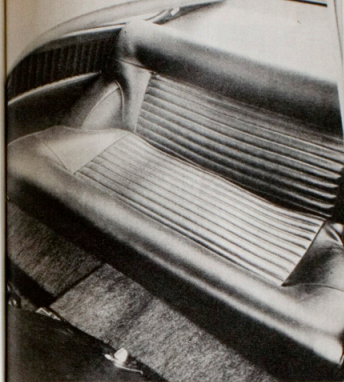
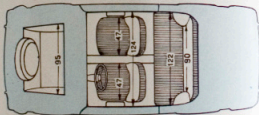
Nella parte terminale della coda notiamo il diverso andamento della linea del parafrangente, non più diritto, ma con un leggero rigonfiamento

che dà movimento alla fiancata. La coda, che ora ricorda vagamente quella della « 124 Coupé », è caratterizzata da un profilo più squadrato, dalle doppie luci posteriori (dove è stata aggiunta la luce retromarcia) e da un bordo cromato che incornicia il profilo della coda. L'aspetto sportivo è anche accentuato dalla coppa dell'olio in lega leggera alata, che sporge inferiormente.

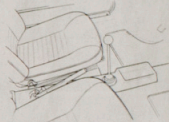




Misure di abitabilità della Fiat « Sport 80 Coupé » espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore cm 17; capacità vano portaoggetti ant. circa 118 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi vano motore e bagagliaio.



Interno della portiera con la pratica tasca portadocumenti. Sotto il bracciolo la levetta apertura portiera.



Tra i due sedili anteriori, sul tunnel di trasmissione, è stata aggiunta una comoda vaschetta portaoggetti che ha però l'inconveniente di essere poco profonda.

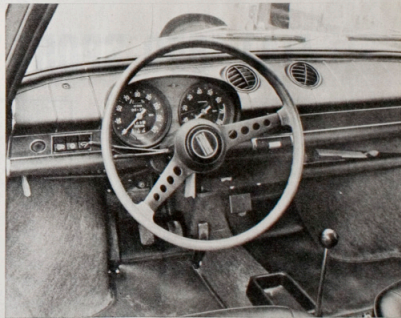
INTERNO

Anche all'interno sono state apportate migliorie nelle finiture, ora di buon livello. Nella strumentazione, il cui tachimetro ha scala maggiorata, notiamo l'aggiunta del contagiri, che nella versione precedente c'era con sovrapprezzo; manca però ancora un vero e proprio manometro dell'olio.

Tutto il pianale è ora rivestito da un tappeto che dà all'interno un aspetto più curato; sul tunnel centrale è stata aggiunta, davanti alla leva del cambio, una pratica vaschetta portaoggetti, che dovrebbe però essere un poco più profonda. Il volante ha la corona in finto legno e le razze di color nero opaco, antiriflettente.

Al pannello interno delle portiere c'è come sempre, la tasca portacarte, utile per riporre documenti e altri oggetti.

Grado di finitura a parte, dobbiamo ripetere gli appunti che già avevamo mosso alla precedente versione circa la comodità del sedile posteriore, che deve essere considerato come un sedile di fortuna, su cui fare accomodare un adulto o due bambini.



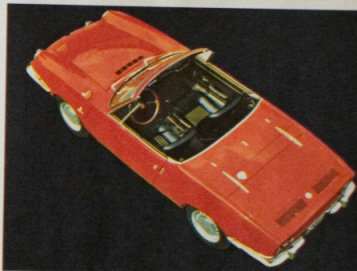


ESTERNO

Nella versione spider (sempre disegnata e costruita da Bertone), le principali differenze rispetto alla versione precedente sono anch'esse circoscritte al frontale ed alla coda.

Nella parte anteriore notiamo soprattutto il diverso taglio della faldina, non più carenata con la parabola arretrata, ma del tipo verticale, con una grigliatura inferiore di sfogo e nuove luci di posizione sistemate sotto ai paraurti a lato dei nuovi rostri rivestiti in gomma, è stato anche aggiunto il ripetitore laterale dell'indicatore di direzione cui si accede, per le riparazioni, dall'interno del vano bagagli.

La coda ha mantenuto la stessa impostazione della versione precedente, non ci sono però il fregio in metallo e la finta grigliatura, a tutto beneficio, secondo noi, dell'estetica della vettura. È stata aggiunta, nella parte centrale tra le due luci di posizione, la scritta Fiat « Sport 850 ».



FIAT "850 SPORT SPIDER"



PREZZO DI LISTINO: Lire 1.060.000

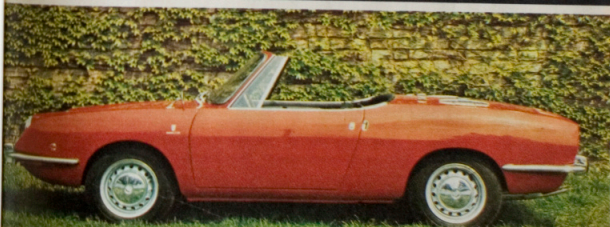
PREZZO SU STRADA: Lire 1.147.700

TERMINI DI CONSEGNA: 28 giorni

GAMMA COLORI: rosso - azzurro - nero (a richiesta) - giallo postumo - verde inglese - bianco.

ACCESSORI A RICHIESTA: Hard-top Lire 110.000

La vettura equipaggiata con l'hard-top gli omologati e richiesta non comprendono la saponata in tela con relativo sportello il cui prezzo è di L. 20.000. Ruote in alluminio L. 30.000.

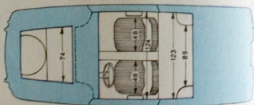
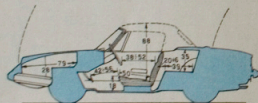




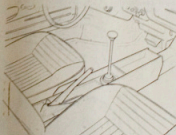
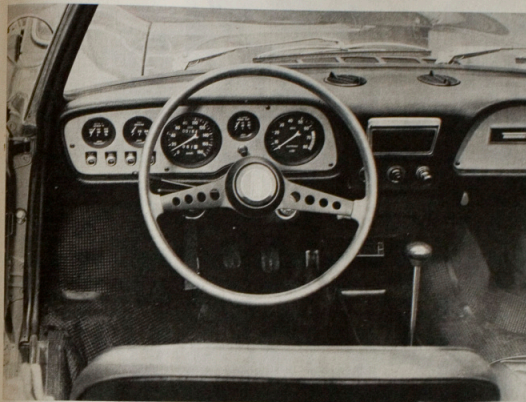
INTERNO

E' sostanzialmente immutato. Le uniche differenze le vediamo nella strumentazione, che, all'indicatore livello carburante, termometro acqua e manometro olio, porta le indicazioni anche in lingua inglese. Lievemente variato il disegno dell'imbotitura dei sedili. Sul tunnel centrale, inoltre, è stata aggiunta una vaschetta portaoggetti in un pannello che incorpora la leva del freno a mano, il pannello dello starter e la leva del cambio, qui però la vaschetta è più profonda e serve meglio allo scopo di quella della coupé.

Il grado di finitura complessivo, però, è su uno standard inferiore a quello della coupé. A vari punti (rivestimento del pianale, plancia, post-trasmetti) e sistema serraggio capote) occorrerebbe apportare miglioramenti.

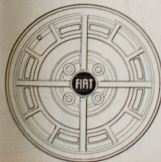
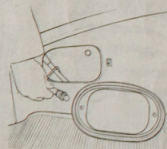


Misure di abitabilità della « 850 Sport Spider » espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore 34 cm.; capacità vano portaoggetti circa 110 dmc. ant., post., circa 190 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado d'apertura della portiere e del coperchi vano motore e bagagliaio.



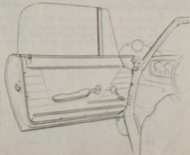
La vaschetta portaoggetti sul tunnel centrale è un poco più profonda, e di diverso disegno rispetto a quella della coupé.

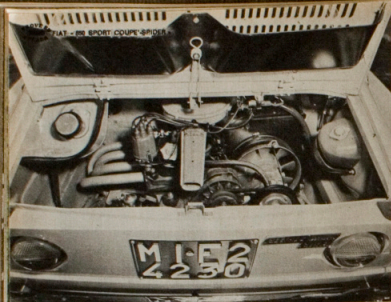
Per accedere alla sede del ripetitore del lampeggiatore di direzione occorre staccare un pannello che copre una apertura nel vano bagagliaio.



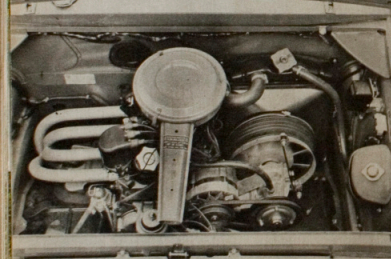
Il cerchione in alluminio che viene fornito a richiesta (30.000 lire di supplemento) per le due vetture spider e coupé.

L'interno della portiera è lievemente modificato nel disegno pur mantenendo l'impostazione fondamentale della precedente versione. Il deflettore è fisso.





Il vano motore della «coupé». L'accessibilità non è eccezionale.



Questo è il vano motore della «spider». L'accessibilità è senz'altro migliore grazie alla apertura più ampia del coperchio del cofano motore. Visibile l'alternatore (a destra del condotto aria del filtro) e la diversa foggia dello splintergelo a causa della forma della coda della vettura.

Vista in trasparenza della nuova «850 Sport coupé». La disposizione dei gruppi meccanici è rimasta invariata; motore posteriore con trazione posteriore, sospensione a quattro ruote indipendenti, freni a disco anteriori, a tamburo al retrotreno, ma di nuovo tipo autocentrante con ripresa automatica del gioco.

850 SPORT COUPE

Motore: 4 cilindri in linea - Alésaggio 65 mm - Corsa 68 mm - Cilindrata 850 cc - Rapporto di compressione 9,5:1 - Potenza max 52 CV (DIN) a 6000 giri/min - Coppia max. 4,8 mcg (DIN) a 4000 giri/min - Potenza specifica 37,5 CV/litro (DIN) - Valvole in testa, teste e bilancieri - Albero a camme laterale (laterale) - Lubrificazione forata, filtro olio centrifugo - Capacità circuito litri 3,7 - Un carburatore invertito doppio corpo Weber 30 DCl/2 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candelette Marelli CW 200 L e Champion N 3 o Bosch W 200 12 - Impianto elettrico 12 V, alternatore 770 W, batteria 40 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito litri 1,5.

Trasmissione: Motore posteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, serie sinterizzata - Rapporti di trasmissione: I) 3,636, II) 2,055, III) 1,409, IV) 0,983, I) 1,940, 3,811, 1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoidale - Rapporto al ponte 4,05:1 (18,30) - Pneumatici 150 o 150/13.

Coppia vettura: Coupé 2 posti + 2,2 porte - Carrozzeria portante - Avvertitori e ruota indipendenti, bracci triangolari superiori, balzo trasversale inferiore - Retroreno a ruota indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, Ammortizzatori idraulici telescopici e barre trasversali stabilizzatrici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco all'avantreno e a vite a settore - Capacità serbatoio carburante litri 30 (riserva 4,5 litri).

Dimensioni e pesi: Peso 2.027 kg - Carreggiata anteriore 1,31 m - Carreggiata posteriore 1,32 m - Lunghezza 3,80 m - Larghezza 1,50 m - Altezza 1,20 m - Altezza minima da terra 13,5 cm - Diametro di sterzata 9,6 m - Pesi a vuoto kg.

Prestazioni: Velocità max oltre 146 km/h - Rapporto peso/potenza 14,3 kg/CV (DIN) - Consumo carburante 7,3 litri/100 km.

850 SPORT SPIDER

Stesse caratteristiche del modello 850 coupé, tranne:

Corpo vettura: Spider 2 posti, 2 porte (Carrozzeria Bertone).

Dimensioni e pesi: Lunghezza 3,80 m - Larghezza 1,48 m - Altezza 1,22 m - Peso a vuoto 735 kg.

Prestazioni: Velocità max oltre 150 km/h - Rapporto peso/potenza 14,1 kg/CV (DIN) - Consumo carburante 7,3 litri/100 km.

LA TECNICA

L'impostazione fondamentale delle due vetture è rimasta invariata. Le modifiche interessano il motore, l'impianto elettrico, i freni posteriori, e la trasmissione con riferimento ai pneumatici.

Al motore è stata aumentata la cilindrata, che sale da 843 cc a 901 cc (alésaggio 70, corsa 65 x 68 mm), il rapporto di compressione è salito da 9,3 a 9,5:1 e la potenza massima è passata da 47 CV (DIN) a 6000 giri/min, a 52 CV (DIN) a 6000 giri/min. All'impianto elettrico è stato montato ora l'alternatore da 770 W in sostituzione della dinamo.

I rapporti di trasmissione sono invariati, ma diversi sono i pneumatici, ora di tipo radiale (misurano 155 o 150-13 a seconda delle marche montate in produzione). I freni posteriori, sempre del tipo a tamburo, sono con ganasce autocentranti e recupero automatico del gioco.

Queste modifiche sono comuni alle due versioni.

Comunque l'impostazione delle due vetture è identica a quella delle precedenti versioni.

Schema della lubrificazione del motore, visibile anche la nuova coppa dell'olio in lega leggera

1. Tubazione collegata al filtro d'aria per la ricricolazione gas e vapori d'olio nell'interno del motore. 2. Soccichettone introduttore olio. 3. Asse livello olio nella coppa. 4. Trasmettitore per segnalatore luminoso insufficiente pressione olio motore. 5. Valvola regolazione pressione olio. 6. Filtro centrifugo olio. 7. Pompa olio ad ingranaggi. 8. Filtro d'aspirazione della pompa olio. 9. Distanze frangiflutti. 10. Tappo di scarico dell'olio dalla coppa. 11. Coppia dell'olio.

