

La Fiat 1100/103 TV - Pinin Farina

L'opera di Pinin Farina sul telaio Fiat «1100» sportivo non è nuova; infatti a parte le innumerevoli e riuscite interpretazioni di questo nostro abile e quotato carrozziere sul tema Fiat «1100» ricordiamo come sin dal 1949 la nostra massima Casa gli avesse affidato l'incarico di realizzare una carrozzeria per il suo «1100 S». Vet-

rozato da Pinin Farina in elegante coupé incontrando un largo successo nella schiera dei «millecentisti» sportivi e raffinati.

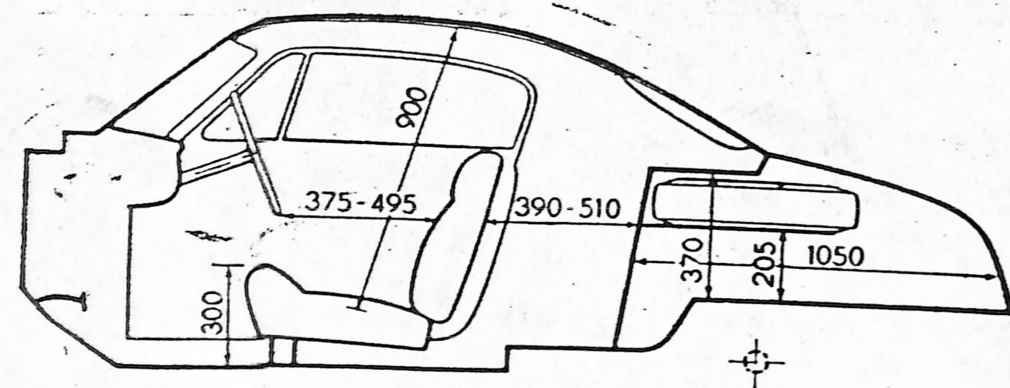
La Fiat consegna a Pinin Farina il telaio di base scatolato, completa dei suoi organi meccanici e passaggi ruote. Questo complesso avente un peso di circa 500 Kg. non subisce alcuna va-

tarsi meglio alla più bassa e slanciata sagoma della berlina.

Su questo telaio viene saldata la carrozzeria che viene pertanto ad assumere la fisionomia di una vera e propria «monoscocca»: la parte resistente di questa vettura è basata su una struttura scatolata in lamiera di acciaio dello spessore variabile dai 10 ai 12 decimi di mm. Il rivestimento invece è misto, in lamiera d'acciaio di 8-9 decimi ed in lega leggera (di 12 decimi) per le seguenti parti della carrozzeria: sportello, baule, cofano motore, plancia, cruscotto, ebanisteria interna ed altri piccoli particolari.

Vagliato esteticamente questo T.V. di Pinin Farina tradisce chiaramente il suo stretto grado di parentela con il precedente «1100 S»: diremo di più esso rappresenta un ulteriore progresso verso quella classica linea italiana che affida l'effetto estetico ad una sobria armonia di linee e soprattutto ad una signorile semplicità d'assieme. Ed il discorso vale per tutta la macchina: sensibilmente alleggerito il motivo frontale più sobrio e limitato, nell'ultimo modello alla pura e semplice sigla di denominazione. Contemporaneamente, però, la presa d'aria dinamica sul cofano motore imprime all'assieme un maggiore effetto di dinamicità e diremmo quasi di aggressività sportiva.

Vista di fianco questa sensazione viene ad aumentare; lo determina il riuscito motivo ogivale del bordo d'attacco del parafrangente, l'ottimo raccordo



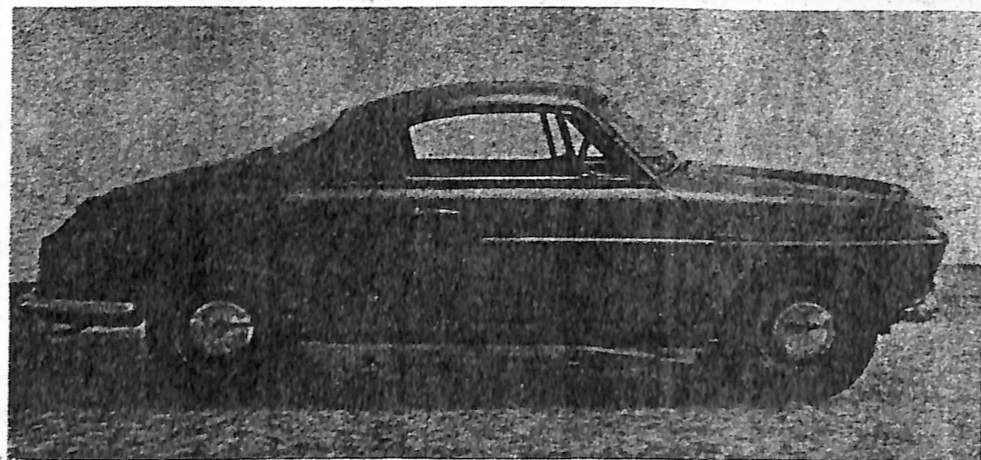
Schema della disposizione interna, corredato di quote dimensionali, della Fiat 1100 T.V. carrozzata da Pinin Farina. Per i valori trasversali abbiamo: 1220 mm. di larghezza al sedile anteriore; 1320 mm. al vano posteriore mentre per il portabagagli si ha una larghezza massima di 915 mm. e minima, dovuta alla presenza della ruota di ricambio, di 300 mm.

tura che successivamente venne costruita in piccola serie dallo stesso Pinin Farina.

Dimostrando così come la maturità di questo carrozziere era stata raggiunta non solo in un campo puramente estetico o stilistico ma anche nel più razionale e difficile settore della tecnologia produttiva.

Veniva applicato così il più efficace «elisir di lunga vita» per la carrozzeria fuori serie: quello della produzione di un certo numero di esemplari tale che se ne potessero sentire i benefici effetti anche in campo economico.

Così, dato che la fortunata e forte serie dei «1100» Fiat è stata rinvigorita e perfezionata anche per la sua versione sportiva «1100 T.V.», Pinin Farina ha voluto esprimere la sua autorevole voce anche perché la nostra Fiat aveva mantenuto per questa versione un po' più spinta la stessa formula di carrozzeria di berlina a quattro posti. Cosicché, oggi ed è all'incirca un anno, il telaio Fiat «1100 T.V.» viene costruito in piccola serie, car-



L'agile e slanciata silhouette della Fiat 1100 T.V., carrozzata da Pinin Farina. Felice connubio di piacevoli e semplici linee all'esterno e di robusta struttura all'interno.



Vista di tre quarti anteriore della 103 T.V. di Pinin Farina. Si noti la semplicità del motivo frontale ridotto alla schematizzazione della sua sigla di definizione.

del tetto dell'abitacolo col corpo delle fiancate ovvero della vettura nonché il trattamento finale del parafrangente.

Aggiungiamo che la presa d'aria non ha solamente uno scopo estetico ma anche funzionale in quanto carenando parte del radiatore e del filtro d'aria d'aspirazione permette così di determinare un abbassamento del cofano motore.

Le gomme sono, di normale dotazione, a fianco bianco ed i paraurti, senza rostri, sono molto avveduti specialmente posteriormente.

Altri particolari di questa carrozzeria: le portiere inserentisi con ottimo taglio nel corpo della fiancata sono incernierate anteriormente (ottimo fatto) e le maniglie sono con apertura a pulsante. I cristalli laterali sono discendenti ed anteriormente integrati dai pratici «volets» sia per una esatta aerazione interna sia e soprattutto per permettere la marcia con i cristalli abbassati durante il periodo estivo.

All'interno la plancia portastrumenti di semplice ed elegante disegno oltre ad essere con la strumentazione incassata allo scopo di evitare fastidiosi riflessi sul parabrezza incorpora un cassetto portabagagli nonché il vano per l'alloggiamento della radio.

Sedile anteriore ampio ed unico per 2 o 3 persone con bracciolo centrale ribaltabile, il rivestimento è in panno plastico ed imbottitura integralmente in gommapiuma. Detta panchina oltre ad avere lo schienale ad inclinazione regolabile è scorrevole longitudinalmente onde aumentare l'adattamento del sedile alla taglia ed alle abitudini del guidatore.

Il vano portabagagli è veramente ampio ed apribile, per ovvi motivi di sicurezza, solamente dall'interno; per

quanto riguarda la disposizione e le dimensioni dell'interno rimandiamo il lettore allo schizzo ed alla relativa didascalia.

Non si deve però pensare che questo bel coupé sia stato realizzato ponendo in secondo piano la robustezza: tutt'altro; e questo viene dimostrato anche dal fatto che con poche diversità dimensionali questo «T.V.» Pinin Farina viene a pesare — completo di

altezza m. 1,31. Quindi esattamente 12,5 cm. in più di lunghezza, 8,2 in più di larghezza mentre la riduzione dell'altezza risulta di ben 17,5 cm.

Se poi esaminiamo le prestazioni di questa macchina l'esame non viene certo ad avere un esito negativo: è presumibilissimo che questa vettura abbia migliori doti di ripresa, un lieve ma presente scarto positivo di velocità ed un minore consumo di combustibile. Questo perché, a parità di potenza, è da registrarsi una certa diminuzione di peso ed una riduzione della resistenza aerodinamica all'avanzamento: miglioramento quest'ultimo ottenuto sia attraverso una riduzione della superficie maestra del veicolo (riduzione dell'ordine del 10%) sia attraverso un miglioramento delle qualità di forma della carrozzeria.

Più precisamente possiamo aggiungere che il rapporto caratteristico peso/potenza di questa vettura è migliorato rispetto alla berlina di serie, toccando un minimo di 17,5 Kg/CV ed un massimo (con tre persone a bordo, massimo rifornimento e 50 Kg. di bagaglio) di 22 Kg. per CV. Per il consumo diremo che il «T.V.» di Pinin Farina percorre 100 Km. a 100 Km.h. di media con 8-8,5 litri di carburante.

Per finire, ultima qualità per ordine d'enumerazione ma non certo per importanza, il suo basso prezzo; uno fra



La Fiat 1100 S realizzata da Pinin Farina sin dal 1949 e successivamente costruita in piccola serie per conto della nostra massima Casa.

attrezzi, di ruota di ricambio e rifornimenti esclusione fatta per la benzina — 810 Kg. contro gli 845 Kg. della berlina carrozzeria di serie in ordine di marcia, ma anche lei non completamente rifornita.

Le dimensioni esterne invece, mantenendo i medesimi valori di passo e carreggiate della berlina Fiat (passo m. 2,34; carreggiata anteriore m. 1,23 e posteriore m. 1,213) sono le seguenti: lunghezza m. 3,90; larghezza m. 1,54 ed

i più interessanti elementi per una vettura che ha tutte le caratteristiche e le qualità della vettura fuori serie e quindi della macchina d'alta classe. Risultato che come abbiamo già detto s'è reso possibile data la sua costruzione in piccola serie attuata da Pinin Farina, all'avanguardia non solo dell'arte della carrozzeria ma anche, e questo va orziva ulteriormente la sua opera, nella sua divulgazione.

GIANCENZO MADARO