

Avec cet important coupé qui complète la version berline dont il possède la mécanique éprouvée, nous confirmons notre présence dans le secteur des « 3 litres » et proposons une alternative Fiat pour celui qui s'oriente vers une formule « longs voyages » portée au plus haut niveau technologique. Afin que cette voiture se distingue de manière indiscutable sur un plan qualificatif, nous avons donné carte blanche à nos bureaux d'études pour qu'ils proposent et adoptent ce qu'il y a de mieux en matière de solutions, de matériaux et d'accessoires.



Carrosserie Pininfarina









FIAT

Olio

Press. Olio

Temp. A.

Gen.

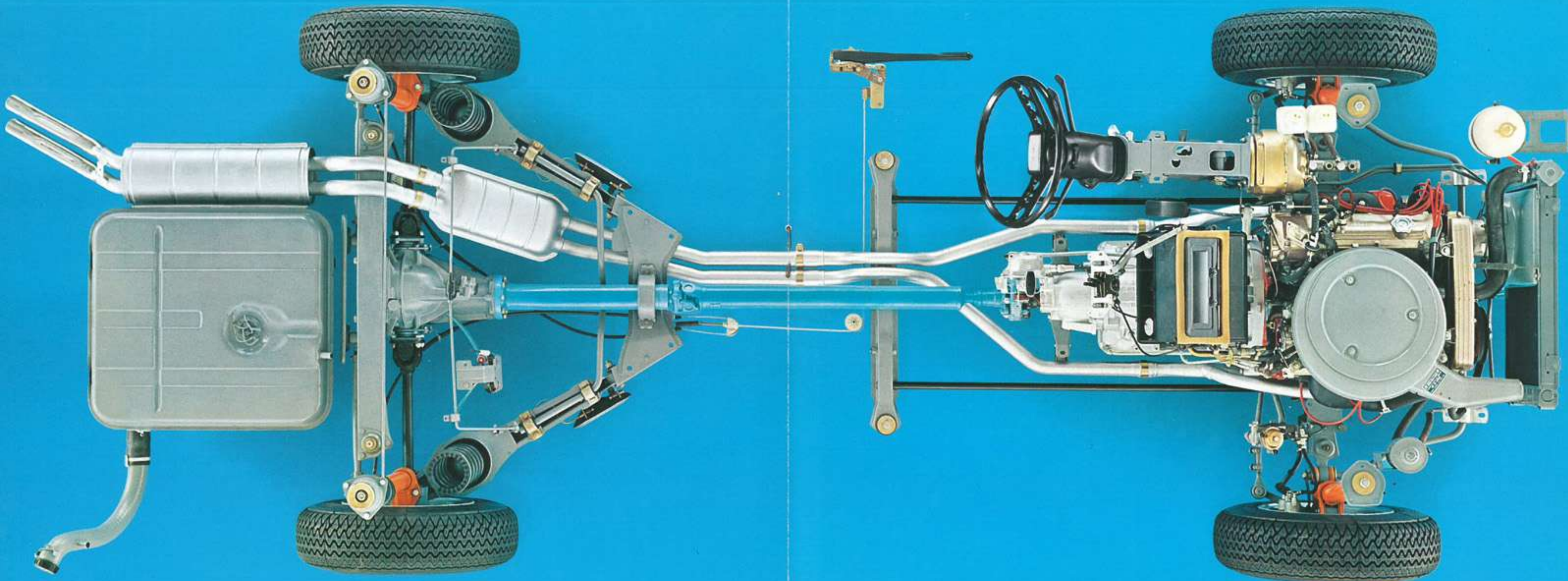
Benzina

52 11 18 13 15

stereo melody

FIAT
130

P
R
N
D
M
L



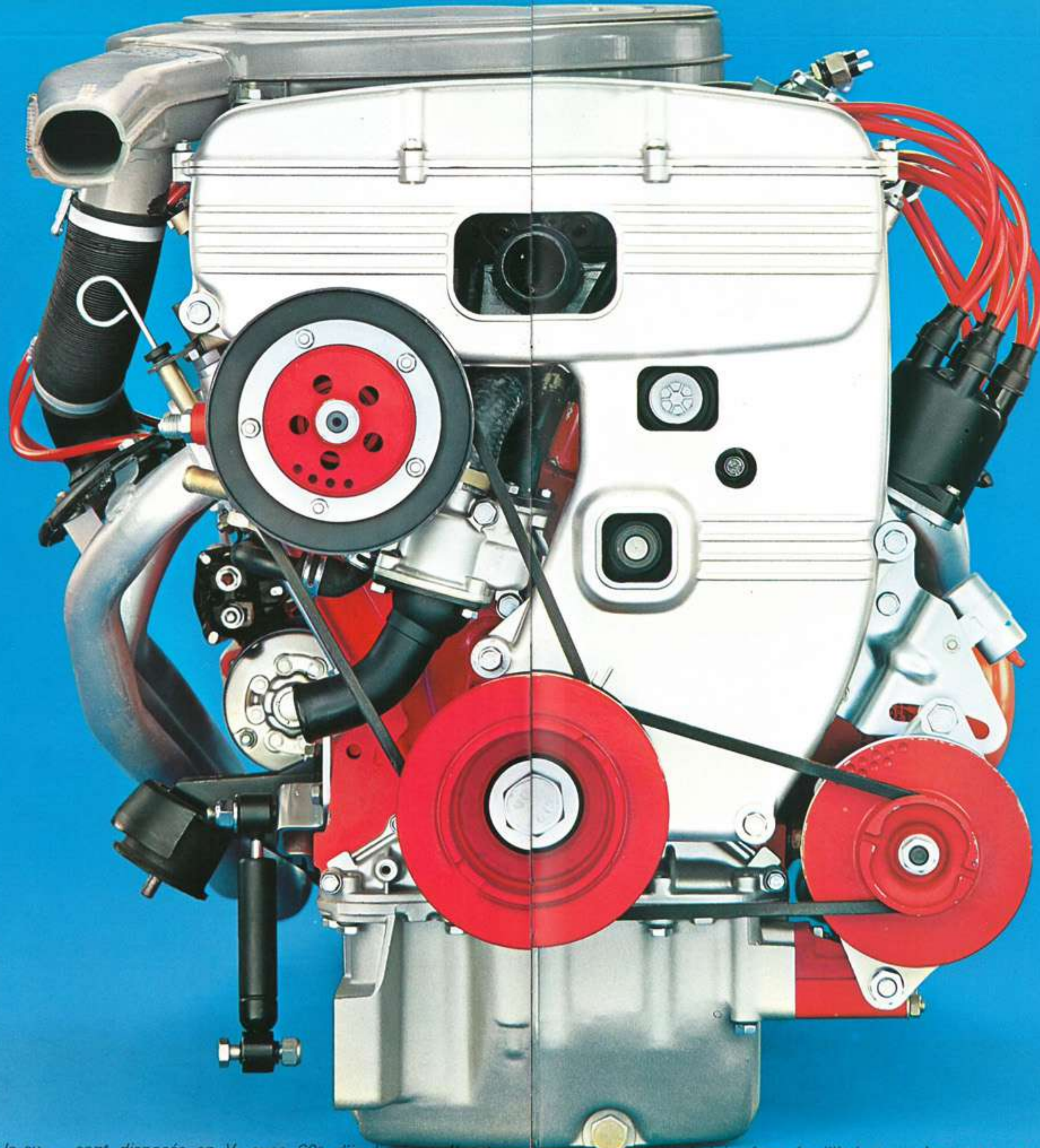
La mécanique est encore plus belle.

La mécanique d'une voiture peut être belle de deux façons : lorsqu'elle frappe par l'intelligence des solutions adoptées ou quand elle se fait admirer par la technologie avancée caractérisant le moindre détail. La 130 possède à parts égales ces

deux façons d'être belle. Le « projet » 130 a requis l'emploi de nos techniciens afin de garantir à la version coupé un équilibre parfait de puissance, stabilité, confort et sécurité. **Puissance** : un gros moteur 6 cylindres en V de 3235 cm³ qui développe 165 ch (DIN) au petit régime de 5600 tours/min. (silence et grande fiabilité). **Stabilité** : suspension

à 4 roues indépendantes avec jambes télescopiques verticales à grand débattement (suspension arrière de même type que sur les Dino Fiat de sport et qui a donné des résultats exceptionnels). **Confort** : le volant est réglable, il peut être rapproché ou éloigné, incliné vers le haut ou vers le bas à loisir. Les sièges avant sont réglables en toutes

directions même en hauteur. Deux circuits distincts règlent l'aération et le chauffage. **Sécurité** : 4 freins à disques ventilés avec rattrapage automatique, servo-frein à dépression à double chambre et deux circuits indépendants AV et AR de commande. Le boîtier de la direction assistée est placé vers l'arrière dans une zone protégée.



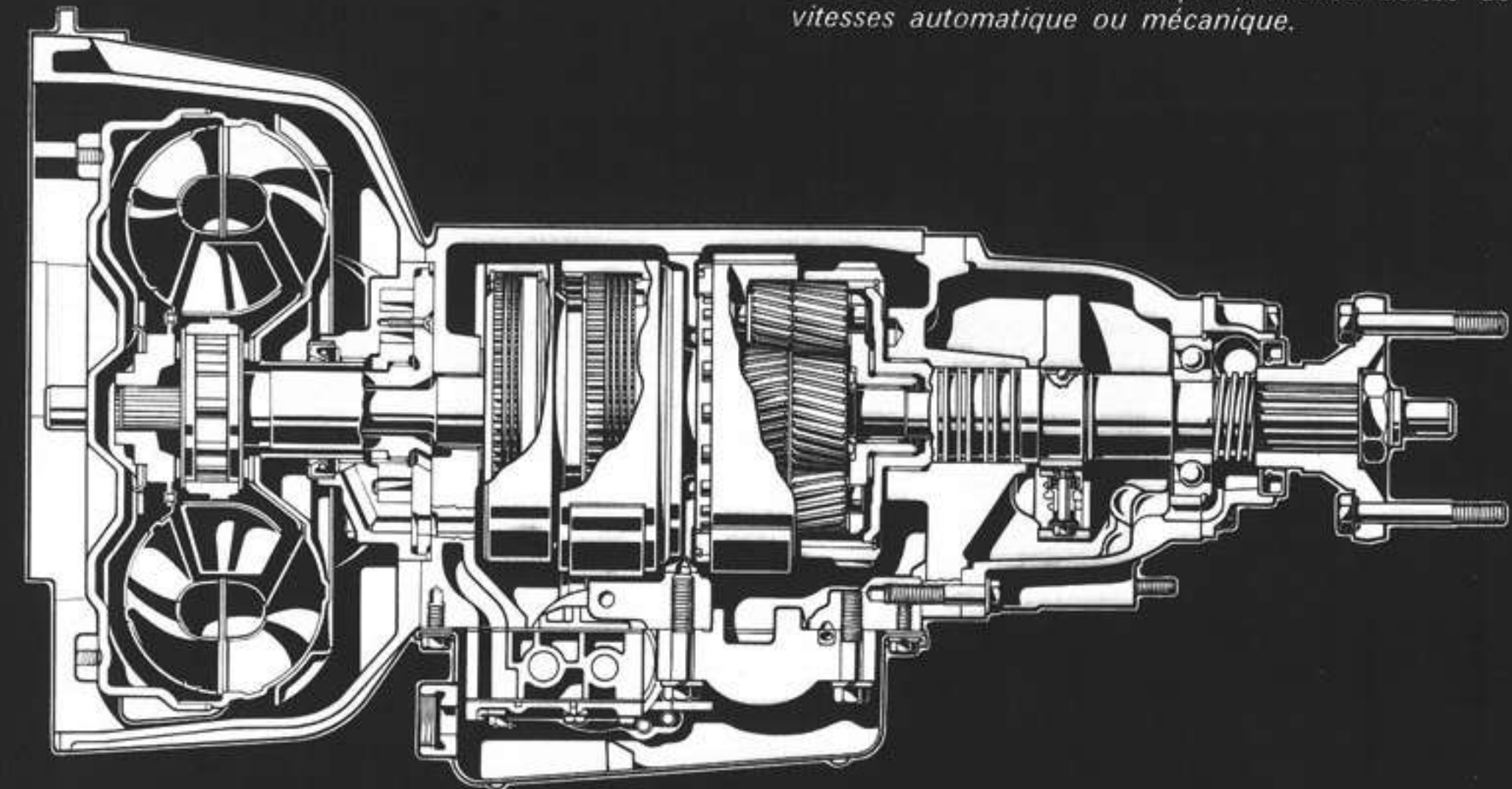
Un "grand" moteur. Il a de la cylindrée : 3235 cm³, répartis sur 6 cylindres. Il est puissant : 165 ch (DIN), sans être poussé ; il développe sa puissance maximale à 5600 tours/min. On a choisi ce régime lent afin d'obtenir un moteur silencieux et très peu faussé, offrant la plus grande fiabilité et longévité possibles. Il est compact : les cylindres

sont disposés en V, avec 60° d'inclinaison. Il est souple : sa courbe de puissance a l'allure de celles qui caractérisent les moteurs « de reprise ». Le couple maximal (25,5 mkg, ce qui est beaucoup) est atteint, en effet, à 3400 tours/min., régime particulièrement approprié à l'accouplement avec la boîte de vitesses automatique. Il est silencieux. Un moteur à 6 cylin-

des est déjà, de lui-même, équilibré et peu bruyant. Cependant, pour éviter de transmettre la moindre vibration à l'habitacle, on procède, en cours de montage, à une double opération d'équilibrage : d'abord, séparément, sur le moteur et la boîte de vitesses ; ensuite, sur le groupe propulseur tout entier. Il est « raffiné » : dans l'industrie automobile, on applique

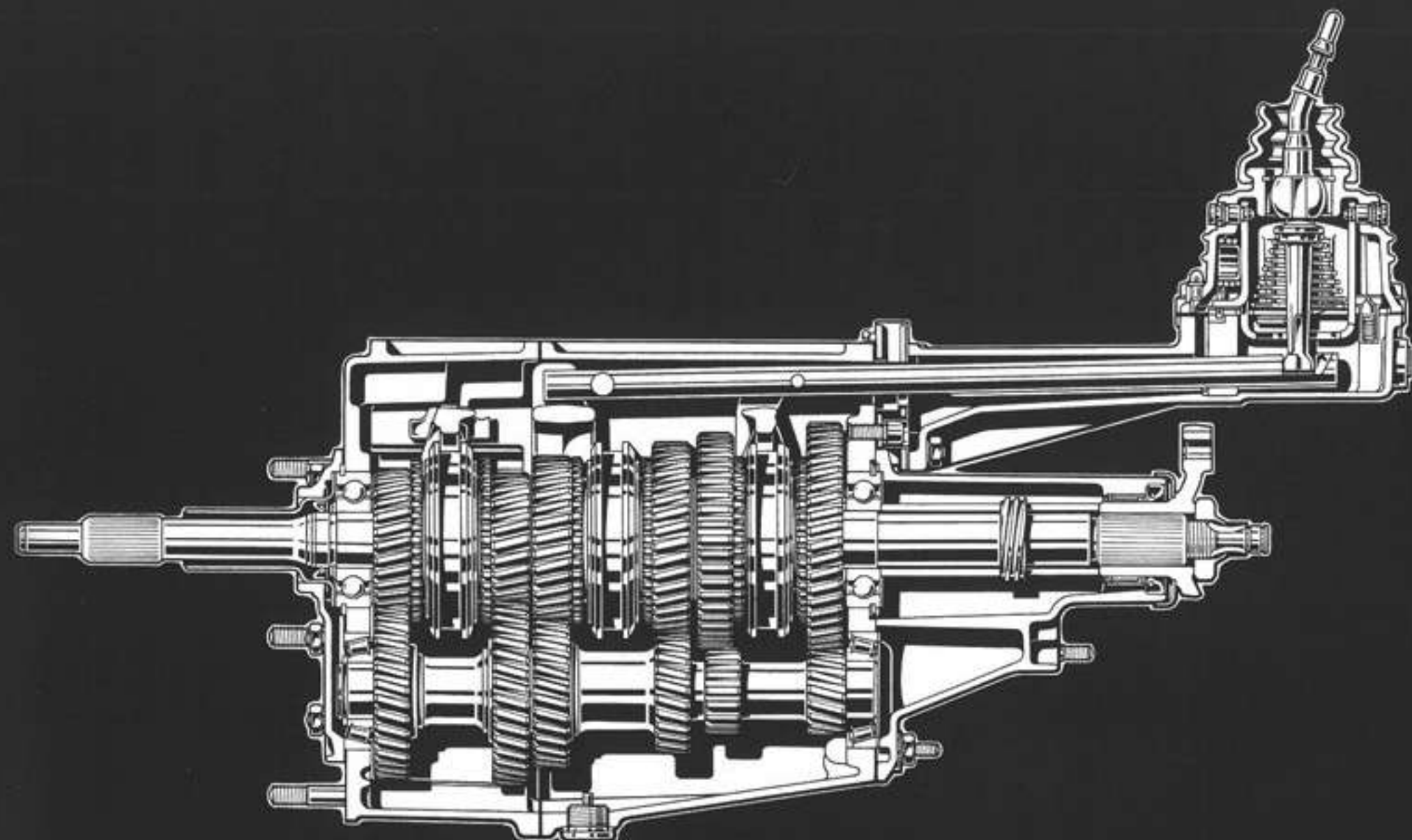
ce terme aux solutions techniques réalisées sans tenir aucun compte des frais de fabrication, mais uniquement de l'efficacité. Un moteur « de luxe » n'est pas celui où l'on trouve toute sorte de détails superflus : c'est celui qui, dans son ensemble, a été étudié pour donner pendant longtemps les plus grandes satisfactions possibles aux usagers.

Deux boîtes de vitesses au choix. La 130 est disponible avec boîtes de vitesses automatique ou mécanique.



Boîte de vitesses automatique. Le nouveau changement de vitesses automatique est largement calculé en fonction de la puissance élevée du moteur. Il dispose de trois rapports de marche avant, d'une marche arrière et d'un dispositif de stationnement. Le passage d'un rapport à l'autre peut s'effectuer soit automatique-

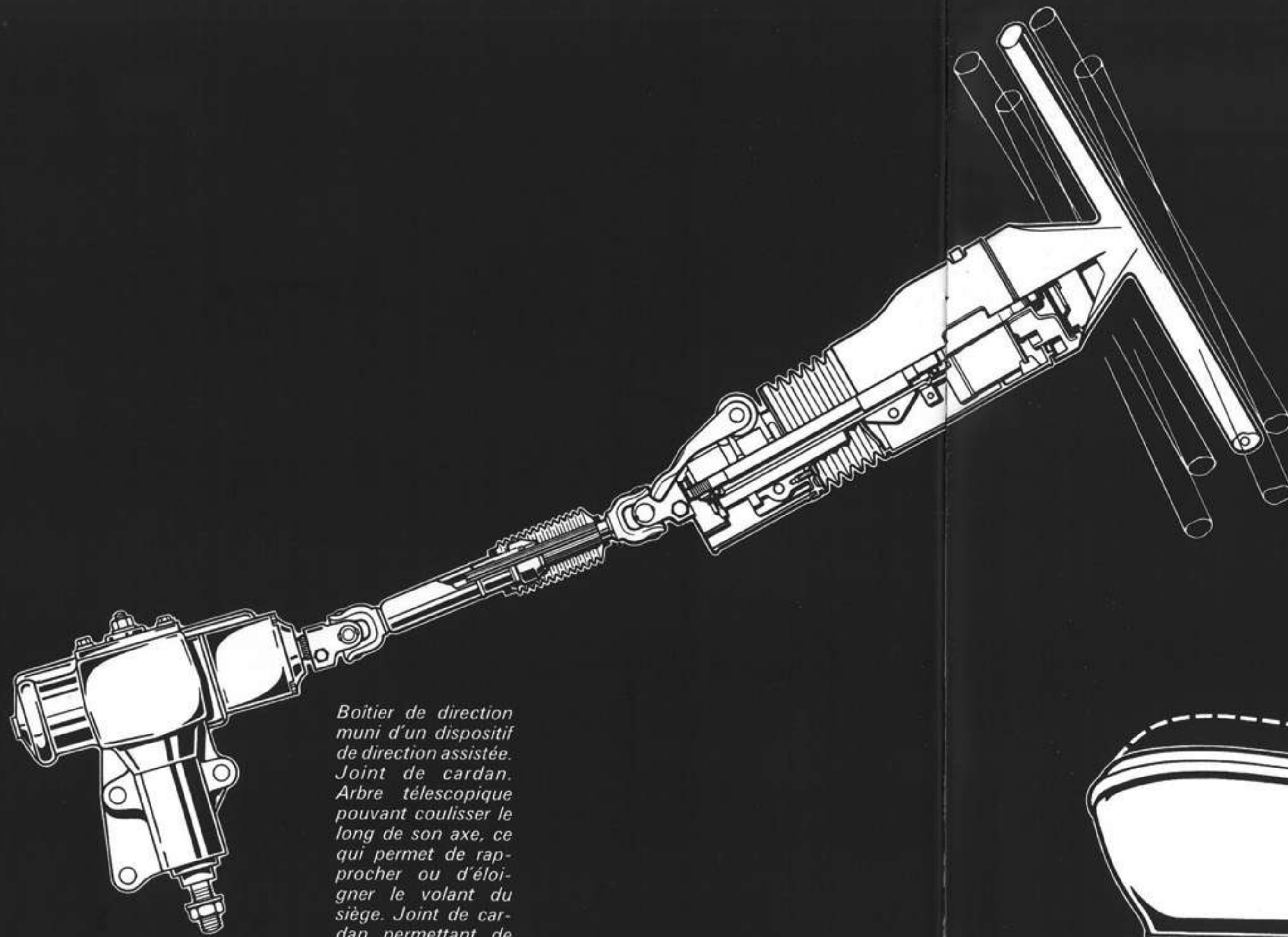
ment, soit par sélection manuelle au moyen d'un levier de commande placé sur le tunnel de transmission. La courbe de puissance du moteur et les rapports de la boîte de vitesses automatique ont été établis de façon à obtenir d'exceptionnelles qualités d'accélération en toute condition de marche ainsi qu'un passage souple et silencieux d'un rapport à l'autre.



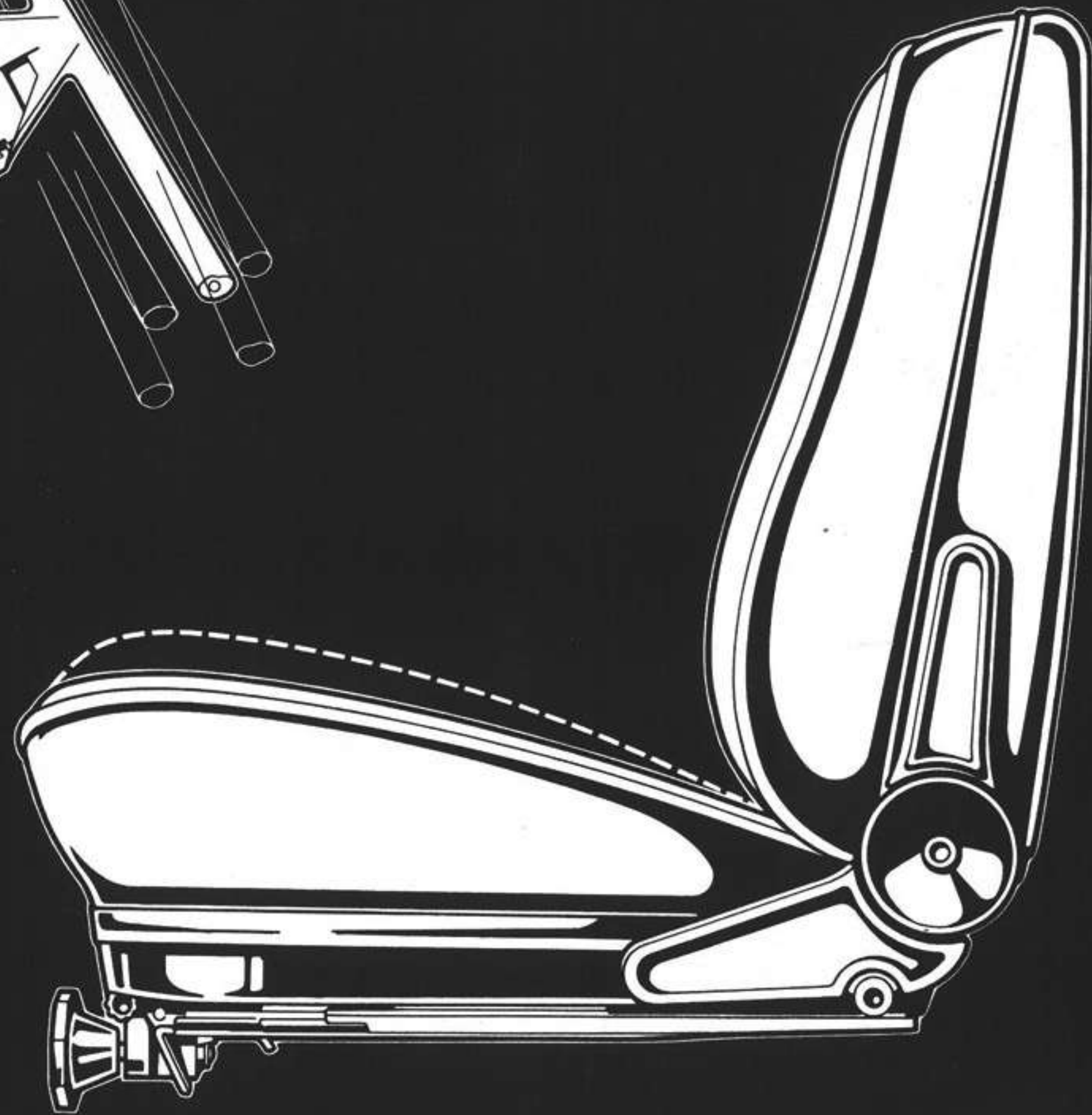
Boîte de vitesses mécanique.

A 5 rapports, commandée par levier à cloche. Il existe désormais des versions très perfectionnées de boîtes de vitesses automatiques; elles donnent entière satisfaction aussi bien à ceux qui désirent rouler à une allure reposante et régulière qu'aux conducteurs habitués à une conduite nerveuse et spor-

tive; néanmoins, bien des gens restent encore attachés, surtout par habitude, à la boîte de vitesses mécanique traditionnelle. Aussi, dans cette version, ses rapports ont été calculés de façon à disposer de réserves d'accélération qui permettent de tenir des moyennes élevées même dans la circulation actuelle.



Boîtier de direction muni d'un dispositif de direction assistée. Joint de cardan. Arbre télescopique pouvant coulisser le long de son axe, ce qui permet de rapprocher ou d'éloigner le volant du siège. Joint de cardan permettant de faire varier l'inclinaison du volant. Levier disposé sous le volant permettant de bloquer la disposition de conduite choisie. Garniture extensible à soufflet.



Conduite " sur mesure ".

La 130 est une voiture « grande routière ». Pour passer de longues heures au volant sans ressentir aucune fatigue ni la moindre courbature, un siège confortable et bien capitonné ne suffit pas : le corps du chauffeur doit pouvoir adopter une position parfaitement naturelle, avec les points d'appui qui conviennent à sa taille, à sa façon de conduire, à sa manière habituelle d'être au volant. En général, dans les voitures de série, on personnalise le poste de

conduite en rendant le siège réglable en avant ou en arrière et le dossier inclinable. Pour des raisons de prix de revient, on ne peut faire mieux. Il s'agit donc, dans ce cas, d'une position « adaptée ». Dans la 130, au contraire, on est arrivé à obtenir une position « sur mesure », qui adhère comme un vêtement au physique et aux habitudes du conducteur. Les sièges avant, en effet, ne sont pas seulement coulissants et munis de dossiers à inclinaison réglable : ils sont en outre pourvus d'un dispositif qui permet de sou-

lever le coussin jusqu'à 3 cm : de cette façon, même les gens de haute taille auront toujours les jambes bien soutenues, les muscles relâchés. Si l'on doit déplacer le siège vers l'arrière, on s'éloigne en même temps du volant : on doit donc renoncer à une conduite plus rapprochée ou à cette inclinaison particulière du volant que certains trouvent moins fatigante pour les bras. Sur la 130, cela aussi a été pris en considération : on peut à loisir rapprocher ou éloigner le volant, l'abaisser ou le relever en faisant

varier son inclinaison. Il n'est pas inutile de rappeler qu'un poste de conduite « sur mesure » ne constitue pas seulement un élément de confort : c'est aussi un facteur de toute première importance aux fins de la sécurité ; une position confortable permet de mieux conduire, d'avoir des réactions plus rapides et mieux raisonnées.



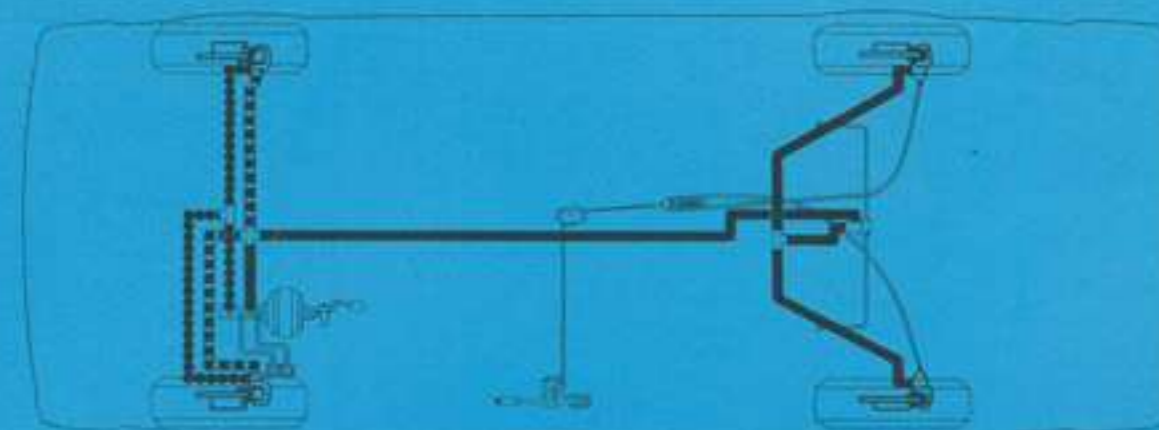
Suspensions à 4 roues indépendantes.

Système du type télescopique : les jambes télescopiques sont incorporées aux amortisseurs hydrauliques verticaux à grand débattement. Les bras des suspensions avant sont chargés par barres de torsion, ceux des suspensions arrière par ressorts hélicoïdaux. Le système est complété par des barres stabilisatrices anti-roulis. Les points de

liaison du différentiel à la carrosserie autoporteuse sont disposés le plus loin possible les uns des autres afin de réduire au minimum les sollicitations à la carrosserie. Un dispositif spécial règle automatiquement le freinage en fonction de la charge agissant sur les roues arrière : l'action freinante est ainsi mieux répartie entre les essieux avant et arrière. Résultat : marche silencieuse et souple, adhérence, tenue de route, maniabilité.

Double circuit de freinage.

Installation hydraulique de commande des freins à double circuit avec dédoublement des freins avant. En cas d'avarie de l'un des circuits, le freinage sur l'essieu avant est de toute façon assuré.

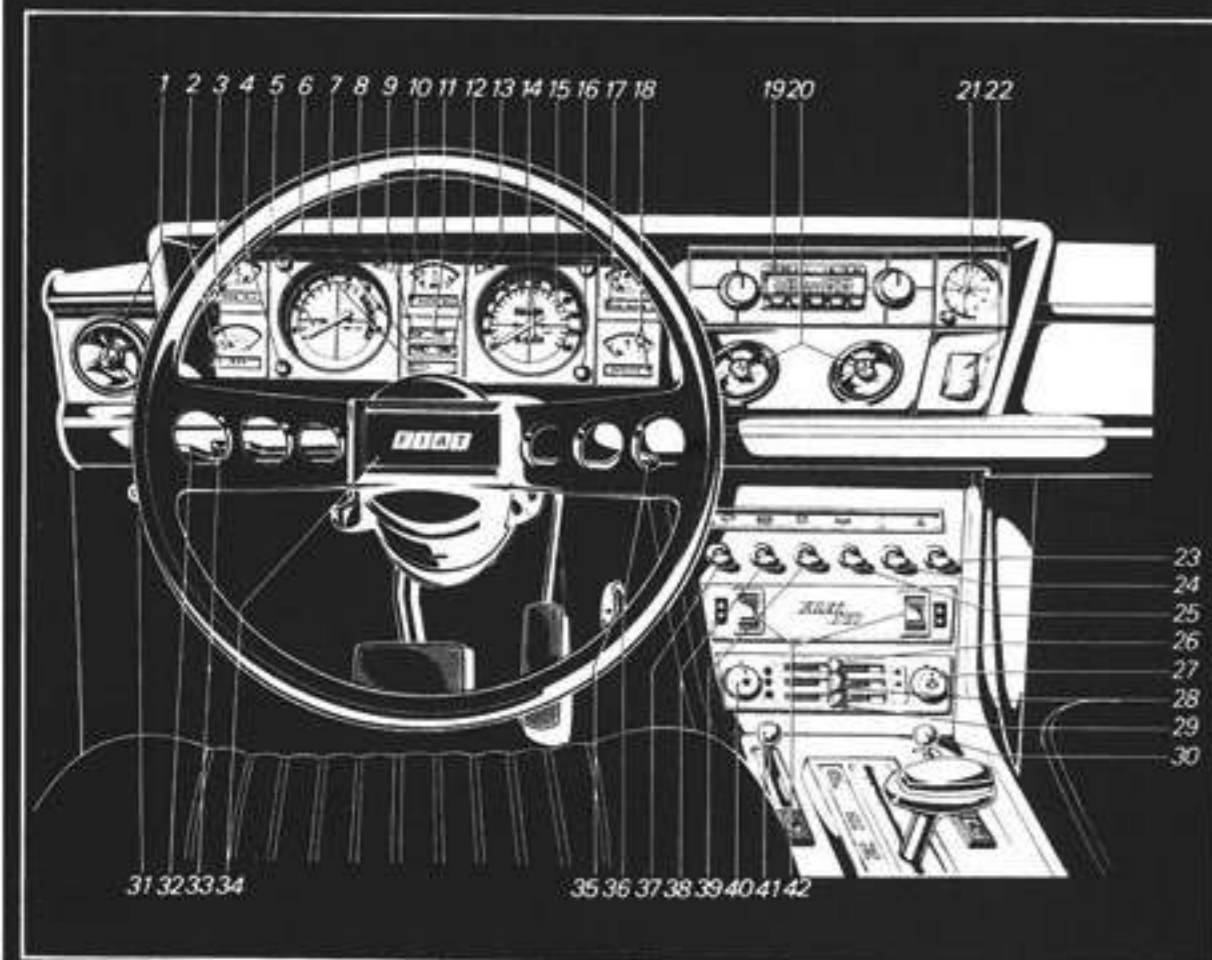


Différentiel autobloquant.

Il s'agit d'un dispositif automatique (utilisé en général dans des voitures de compétition), permettant une

considérable amélioration de la stabilité en virages sous effort de traction et éliminant les embardées de la voiture sur chaussées en mauvais état.

Instruments et commandes.



1 Diffuseurs d'admission d'air chaud ou frais. 2 Voltmètre pour génératrice. 3 Température d'huile. 4 Réglage de l'intensité des lampes d'éclairage du tableau de bord. 5 Compte-tours. 6 Témoin de lunette chauffante. 7 Témoin de feux position. 8 Témoin de feux direction gauche. 9 Témoin de frein à main. 10 Manomètre d'huile. 11 Témoin de starter enclenché. 12 Témoin de pleins phares. 13 Témoin de feux direction droite. 14 Compteur kilométrique journalier. 15 Indicateur de vitesse. 16 Mise au zéro du compteur journalier. 17 Thermomètre d'eau avec lampe témoin. 18 Indicateur de niveau d'essence, avec lampe témoin de minimum. 19 Poste radio (sur demande). 20 Aérateurs. 21 Montre électronique. 22 Secteur de refoulement d'air au pare-brise. 23 Interrupteur de secours. 24 Montage prévu des anti-brouillard. 25 Déviateur pour avertisseurs so-

nores. 26 Commande de prise d'air extérieur. 27 Commande de ventilateur électrique. 28 Commande de robinet d'eau chaude. 29 Commande de prise d'air de recirculation au conditionneur. 30 Commande de starter. 31 Commande d'admission d'air chaud ou frais par les diffuseurs. 32 Commutateur de phares. 33 Commande de feux direction. 34 Commande d'avertisseurs sonores. 35 Diffuseur d'air conditionné. 36 Commande essuie-glace et lave-glace. 37 Interrupteur d'essuie-glace. 38 Lunette AR chauffante. 39 Interrupteurs de plafonniers sur pieds-droits. 40 Réglage de la température air conditionné (sur demande). 41 Tirette d'accélérateur. 42 Commande électrique lève-glaces.

Tous les idéogrammes gravés sur les interrupteurs et les commandes sont éclairés par câbles guide-lumière.

Sur demande.

Allumage électronique. Conditionnement d'air. Peinture métallisée. Revêtement en peau. Appui-tête pour les sièges avant. Autoradio.

Caractéristiques techniques.

Carrosserie autoporteuse. Empattement 2720 mm. Voie avant 1468 mm. Voie arrière 1467 mm. Longueur 4842 mm. Largeur 1760 mm. Hauteur à vide 1380 mm.

Moteur. 6 cylindres en V de 60°. Cylindrée 3235 cm³. Alésage 102 mm, course 66 mm. Rapport volumétrique 9. Puissance maximale 165 ch (DIN). Bloc moteur avec bâti en fonte. Culasse en alliage léger. Double arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Vilebrequin sur 4 paliers. Carburateur vertical inversé double corps. Alimentation du carburateur par pompe électrique. Filtre à air à sec, avec cartouche, prise d'air été-hiver. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Filtre à huile à épuration totale avec cartouche. Carter à huile en aluminium. Refroidissement : mélange spécial antigel à circulation sous pression par pompe centrifuge. Réservoir auxiliaire à expansion. Ventilateur entraîné par moteur électrique à mise en marche automatique réglée par thermostat. Dispositif de réaspiration des gaz du carter. Suspension du groupe moteur-embayage-boîte de vitesses sur tampons en caoutchouc.

Boîte de vitesses automatique. Groupe embayage-boîte de vitesses automatique, à trois rapports et marche arrière, accouplé au convertisseur de couple hydraulique. Dispositif de parking. Commande par levier sélecteur placé sur le meuble central entre les sièges avant.

Boîte de vitesses mécanique. A 5 rapports avant et marche arrière. Embayage monodisque à sec.

Transmission. Arbre de transmission en deux tronçons reliés par joint de cardan; joint élastique côté boîte de vitesses. Tronçon arrière placé à l'intérieur du prolongement tubulaire de la boîte du différentiel. Différentiel ancré élastiquement à la coque. Demi-arbres reliés aux roues et au différentiel par joints de cardan.

Différentiel autobloquant.

Suspension avant. A roues indépendantes. Bras oscillants et jambes télescopiques incorporées dans les amortisseurs hydrauliques. Barres de torsion et barre stabilisatrice. Joints ne comportant pas de graissage.

Suspension arrière. A roues indépendantes. Bras oscillants longitudinaux et jambes télescopiques incorporées dans les amortisseurs hydrauliques. Tirants transversaux pour l'ancrage de roues. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Articulations ne comportant pas de graissage.

Direction. A vis et galet assistée par servo hydraulique. Colonne en trois tronçons avec joints de cardan. Barres de commande symétriques et indépendantes pour chaque roue. Amortisseur hydraulique de vibrations sur le renvoi de la timonerie. Volant réglable en hauteur et dans le sens axial.

Freins. A disques ventilés sur les 4 roues. Servo-frein et installation hydraulique à deux circuits indépendants. En cas d'avarie sur l'un des circuits, il est possible de freiner, soit avec les quatre roues, soit avec les roues avant seulement. Répartiteur de freinage sur le circuit arrière. Frein de stationnement mécanique agissant sur les disques des freins arrière. Rattrapage automatique du jeu dû à l'usure.

Réservoir carburant à l'arrière. Capacité 80 litres environ.

Roues. A disque en alliage léger avec jantes 6" 1/2.

Pneumatiques. 205/70 VR 14 (ER 70 VR 14) à carcasse radiale. Roue de secours logée verticalement dans le coffre à bagages.

Équipement électrique. Tension 12 V. Batterie 66 Ah. Alternateur : puissance 900 W.

Éclairage. 4 phares à iode avec faisceau asymétrique, lumière de signalisation « porte ouverte » sur les 2 portes, phares de recul.

Lève-glaces électriques.

Glaces athermiques.

Lunette arrière chauffée.

Lave-glace. A jet commandé par pompe électrique. Essuie-glace à vitesse réglable au moyen d'un rhéostat. Fonctionnement continu et intermittent. Commande de la pompe électrique et des essuie-glace par levier placé au volant.

Vitesse :

— avec boîte automatique : environ 190 km/h;

— avec boîte mécanique : 195 km/h.

Service Fiat pour votre Fiat

Le Service Fiat est assuré partout où circule une voiture Fiat. Une organisation spécialisée — hommes, installations, outillage — pour garantir constamment la bonne marche de votre voiture. Le Service Fiat assure l'exécution de toutes les interventions de garantie dans les termes et délais prévus par le contrat; économie pour le client; rapidité d'intervention, grâce aussi à des ateliers mobiles; pièces détachées d'origine disponibles rapidement. Centre mondial de distribution, l'imposant établissement « Fiat Ricambi » à Turin. La force du Service Fiat : plus de 12.000 Centres d'assistance dans le monde entier.

Les descriptions et illustrations de ce catalogue sont fournies à titre indicatif et sans engagement. La Fiat se réserve le droit, tout en gardant les caractéristiques essentielles des types illustrés et décrits ci-dessus, d'apporter à ses véhicules, à n'importe quel moment et sans préavis, les modifications éventuelles d'organes, détails et accessoires qu'elle jugera utiles dans le but d'amélioration ou pour toute exigence de construction et de marché.

Fiat Pubblicità - Edition n. 3334
Printed in Italy - Pozzo Gros Monti S.p.A. - Torino

