

PROVE SU
STRADA

FIAT "900 T" pulmino



Trasportare 8 persone nel minor spazio possibile, utilizzando una meccanica economica: ecco i principali concetti cui si ispira il « 900 T », un pulmino adatto per il trasporto leggero, in grado di raggiungere, grazie al suo motore a quattro cilindri di 903 cc, i 100 km/h.

Il « 900 T », disponibile in molte versioni (dal camioncino vero e proprio al camper), dimostra la versatilità della sua meccanica. E' uno dei più piccoli veicoli industriali ma anche uno dei più longevi: deriva infatti dalla « Multipla » del '56 e ha sostituito l'« 850 Familiare » costruito in 176 mila unità. Il « 900 T » ha motore posteriore a sbalzo sul retrotreno: uno schema quindi poco adatto al miglior sfruttamento dello spazio interno.

Con i 35 CV di potenza forniti dal motore 903 cc (lo stesso della « 127 »), il « 900 T » pulmino costa lire 4.118.000, poco più di una « 128 CL » Fiat.



ESTERNO

Linea molto semplice, da industriale

La carrozzeria del « 900 T » non richiede un'analisi approfondita: si tratta di un veicolo che deve rispondere soprattutto a requisiti di razionalità.

Anche il « restyling » non ha cambiato molto la linea, poco diversa da quella del vecchio « 850 Familiare ». Le superfici sono decisamente tondeggianti, nonostante la forma a parallelepipedo della carrozzeria. Le maggiori modifiche rispetto all'« 850 » si notano nel frontale: ora la griglia del radiatore è in plastica nera e leggermente più stretta. I fari sono quelli rettangolari della « 127 ». Lateralmente si notano l'ampia finestratura a quattro luci e le due portiere per ogni lato, apribili in senso opposto alla marcia. Anche le dimensioni esterne sono contenute: basti pensare che il « 900 T » è poco più lungo della Fiat « 127 », più corto della « 128 » e largo più o meno come una « 127 ». E' invece più alto di una normale berlina di una trentina di centimetri.

Otto posti. Costa poco più di quattro milioni. Ha velocità superiore ai cento all'ora.





Il pulmino accanto al « 900 T Furgone » particolarmente adatto al trasporto merci. Ogni anno se ne vendono complessivamente oltre diecimila unità.

CASA COSTRUTTRICE: Fiat S.p.A. - Torino
PREZZO DI LISTINO (Chiavi in mano - IVA compresa): L. 4.118.000
TERMINE DI CONSEGNA: 15-20 giorni
FORMA DI GARANZIA: Integrale per 12 mesi (con percorrenza illimitata). Comprende i pezzi di ricambio e la mano d'opera con esclusione delle operazioni di manutenzione. Esecuzione gratuita ai primi 1000-1500 km di un « Tagliando di servizio gratuito » con solo addebito dei materiali di consumo (lubrificanti, carburanti, ecc.). Servizio di manutenzione programmata a pagamento ogni 15.000 km (fino a 90.000 km).

TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE: L. 11.000
POTENZA FISCALE: 12 CV

DATI VETTURA IN PROVA: Telaio n. 403108 - Motore n. 100 GF 000 - Carburatore Weber 30/CF20 - Candele Champion N9Y - Pneumatici Michelin X 5-60 R12.

ACCESSORI A RICHIESTA (IVA compresa): Antifurto L. 23.600 - Lunotto termico L. 43.600 - Cinture di sicurezza L. 34.200 - Acceleratore a mano L. 11.800.

QUANTO COSTANO I RICAMBI PIU' SIGNIFICATIVI DEL FIAT « 900 T »
(IVA compresa)

Corpo vettura	Lire
Fascione frontale	94.600
Porta anteriore	88.300
Paraurti anteriore	11.400
Fanalino posteriore	6.100
Gruppo ottico anteriore (completo)	23.400
Meccanica	
Serie pistoni (canne, segmenti, spinotti)	164.100
Serie valvole (completa)	18.700
Albero motore (completo)	104.000
Disco frizione	9.200
Tamburo freni anteriori	27.200
Differenziale completo	103.700
Guarnizione freno anteriore	5.100

I COLORI FUORI E DENTRO

CARROZZERIA	INTERNO IN FINTA PELLE
Rosso	Grigio
Bianco vela	Grigio
Giallo champagne	Grigio
Verde chiaro	Grigio
Blu fiordo	Grigio

INTERNO

ABITABILITA'
8 accettabili sedili

Non è molto semplice ricavare 8 posti comodi su un pianale lungo meno di 4 metri e con un passo di 2 metri esatti. Tuttavia il « 900 T », che tra l'altro ha anche lo svantaggio del motore posteriore e risente di una impostazione un po' vecchia, garantisce un discreto spazio per le eventuali 8 persone (disposte su 3 file di sedili). I sedili non costituiscono certo un esempio di comodità poiché risentono anch'essi dell'impostazione economica: poco imbottiti e niente affatto profilati però non proprio scomodi e tutto sommato « sopportabili » anche nei viaggi lunghi; la ruota di scorta all'interno, davanti al passeggero, ruba dello spazio ma

non dà eccessivo fastidio. Piccolo vantaggio del « 900 T »: le quattro portiere, soluzione che garantisce l'ingresso da ogni lato, il che altri « pulmini » di maggiori dimensioni non hanno. L'accessibilità buona per le prime due file di sedili è invece un po' scomoda a causa del modesto spazio d'ingresso disponibile per la terza e ultima fila se non si ribaltano completamente i sedili centrali.

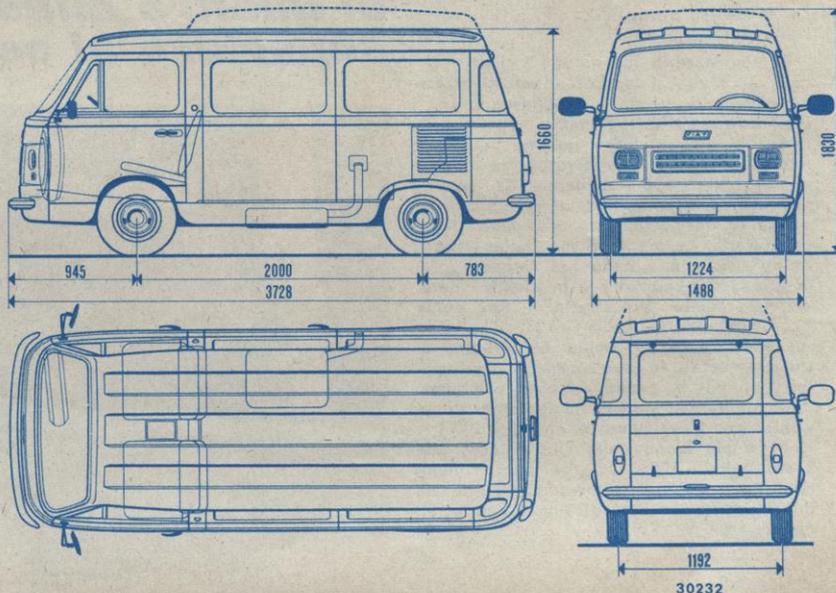
POSTO GUIDA

Alto, con volante orizzontale

La posizione di guida è quella tipica del veicolo industriale, ma non per questo scomoda: il piantone sterzo è quasi verticale e il volante quindi quasi orizzontale. Posizione accogliente in viaggio perché consente una guida rilassante e manovre meno faticose.

Pedaliera (del tipo incernierato sul pavimento), volante e sedile sono ben allii-

Le principali misure di ingombro del « 900 T » espresse in millimetri.

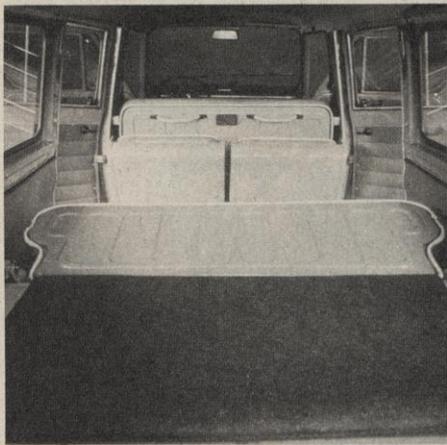


neati e quindi contribuiscono al discreto confort di chi guida. Per il resto tuttavia non è stato tenuto conto delle esigenze di un pilota « normale »: il sedile infatti non scorre sul pavimento, non ha schienale regolabile ed è poco imbottito e profilato.

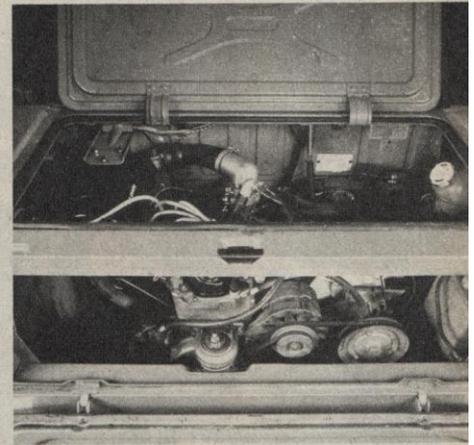
COMANDI

Pochi e semplici

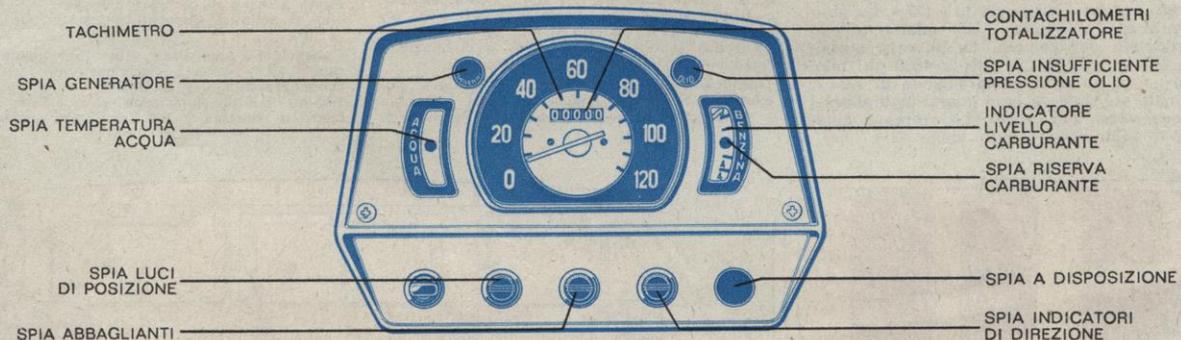
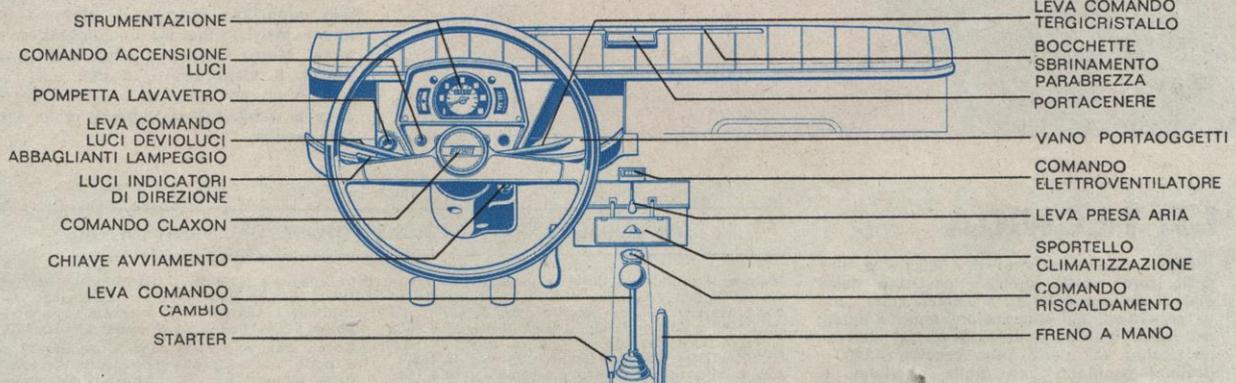
Non bisogna essere troppo esigenti con il « 900 T »: i comandi sono semplificati e meno raffinati di quelli della media delle utilitarie (vedi quelli per il lavavetro a pompetta e la leva del freno a mano, un po' lontana dal pilota). Tuttavia con il « restyling » dello scorso anno si è tentato di rendere il « 900 T » un po' più simile a un'automobile. La plancia, ad esempio, è un po' più imbottita; il volante è addirittura rivestito in plastica morbida. Non ci sono comandi « strani »: quelli sul piantone sono i soliti, su tre levette, delle Fiat economiche (luci, frecce e tergivetro). Nel complesso



Per ottenere un po' più di spazio di carico si può ribaltare in avanti lo schienale della terza fila di sedili.



L'accessibilità al motore è un po' laboriosa: si aprono i portelloni posteriori e il coperchio superiore.



PROVE SU STRADA FIAT « 900 T » PULMINO

quindi sia la insolita posizione di guida che il tipo di comandi (da quelli inerenti strettamente la guida a quelli accessori) non pongono alcun problema, neppure al pilota meno esperto.

STRUMENTAZIONE

Solo il minimo indispensabile

Nel « 900 T » si è badato soprattutto all'economia. La strumentazione è ridotta all'indispensabile: pochi e piccoli elementi inseriti in un cruscottino di plastica, in rilievo, simile a quello della « storica » « 600 ». Ci sono solamente il contaghiometri totale, l'indicatore della benzina (con spia della riserva) e qualche altra spia luminosa.

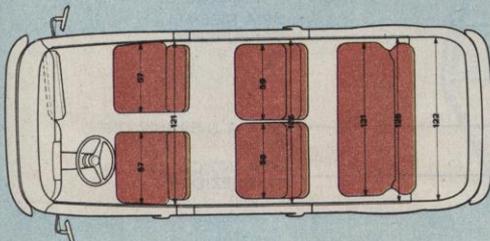
VISIBILITA'

Buona nonostante il tipo di carrozzeria

La forma e le dimensioni del « 900 T » non pongono problemi di visibilità; parabrezza e lunotto sono ampiamente dimensionati; e anche posteriormente i montanti stretti e le luci laterali posteriori fanno sì che anche il meno abile dei piloti riesca a parcheggiare con relativa facilità, senza pericolo di danneggiare le altre vetture. In molte situazioni, grazie al posto guida alto e avanzato, e alla superficie vetrata, il pilota si trova ancor meglio che su un'automobile normale. Meno buona la situazione quando piove: il tergi infatti, a una sola velocità, è un po' lento e il lunotto (termico solo a richiesta) si appanna e si sporca con facilità.

LA TECNICA

Prima considerazione: il « 900 T » è una delle rare « tutto dietro » costruite dalla Fiat. Il motore è infatti a sbalzo sulle ruote posteriori. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti: le anteriori derivano ancora da quelle della vecchia « 1100 » (trapezi oscillanti con molle elicoidali e barre antirollio). Dietro sospensioni tipo « 850 » cioè a bracci triangolari oscillanti e molle elicoidali. Impianto frenante a tamburo senza servofreno. Il motore è lo stesso 903 cc che equipaggia la « 127 », ha però caratteristiche ridotte, più adatte all'uso particolare del veicolo. La potenza massima è infatti di 35 CV DIN a 4800 giri/min. con un rapporto di compressione di 7,9 : 1. Cambio a 4 rapporti (con quarta moltiplicata) rivolto verso l'abitacolo. Lo sterzo è sempre il solito vite e rullo delle Fiat.



Misure di abitabilità del Fiat « 900 T » espresse in centimetri.
Sedile anteriore fisso. Capacità del bagagliaio (con 8 posti) 150 dmc.
Possibilità di ottenere un volume di carico di circa 1500 dmc. eliminando le due file di sedili posteriori.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

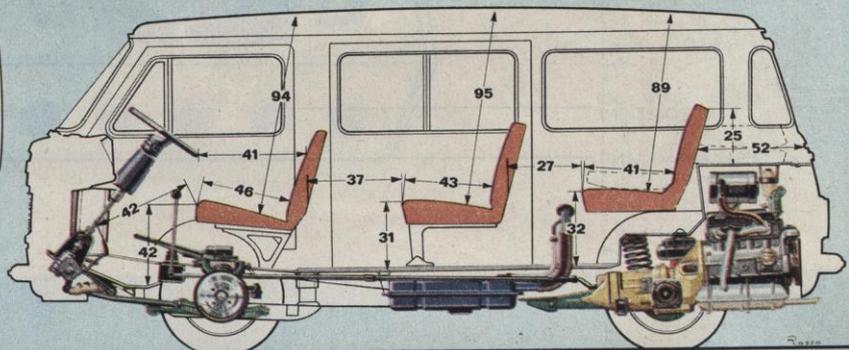
Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 65 mm - Corsa 68 mm - Cilindrata 903 cc - Rapporto di compressione 7,9 : 1 - Potenza max. 35 CV (DIN) (25,7 kW) a 4800 giri/min. - Coppia max. 6,2 mkg (DIN) a 3300 giri/min. - Potenza specifica 38,7 CV/litro DIN (28,4 kW/litro) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme laterale (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio centrifugo sul circuito principale - Capacità carter 3,2 litri - Un carburatore invertito Weber 30 ICF 20 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Marelli CW 7LPR, Champion N9Y o Bosch W175TR30 - Impianto elettrico 12 V, alternatore 53 A, batteria 34 Ah - Raffreddamento ad acqua (antigelo permanente) a circolazione forzata - Capacità circuito 7,5 litri.

Trasmissione: Motore posteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di

trasmissione: I) 3,636 : 1, II) 2,055 : 1, III) 1,409 : 1, IV) 0,963 : 1, RM) 3,615 : 1 - Comando a leva centrale - Coppia conica Ipoide - Rapporto al ponte 5,571 : 1 (7/39) - Pneumatici 5-60 R 12.

Corpo vettura: Berlina a guida avanzata 8 posti, 4 porte - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti, trapezi oscillanti, molle elicoidali - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali - Ammortizzatori idraulici telescopici - Barra trasversale stabilizzatrice anteriormente - Barra idraulica a pedale - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 32 litri.

Dimensioni e pesi: Passo 2 m - Carreggiata anteriore 1,22 m - Carreggiata posteriore 1,19 m - Lunghezza 3,73 m - Larghezza 1,48 m - Altezza 1,66 m - Altezza minima da terra 13,5 cm - Diametro di sterzata 9 m - Peso a vuoto 840 kg.



QUATTRORUOTE
COPYRIGHT

CLIMATIZZAZIONE

Molto semplice

Non si è perso molto tempo per la climatizzazione del « 900 T »: un impianto molto semplice, anch'esso analogo a quello delle utilitarie Fiat di parecchi anni fa, provvede a riscaldare sufficientemente l'abitacolo. I comandi sono pochi e semplici (uno sportellino fa entrare l'aria calda o fredda). In pratica c'è una sola levetta di regolazione. La aerazione è affidata quasi esclusivamente ai deflettori delle portiere anteriori e agli scorrevoli di quelli posteriori. Il ventilatore, a due velocità, è piuttosto rumoroso.

BAGAGLIAIO

Minimo quando si è in 8

Se consideriamo il « 900 T » una vera auto, lo spazio per i bagagli è davvero modesto, soprattutto a causa della meccanica: infatti dietro alla terza fila di sedili, proprio sopra al motore, c'è un vano di circa 150 dmc, che consente di trasportare poche valigie, tra l'altro difficili da sistemare a causa dell'altezza da terra del ripiano. Condizioni completamente diverse se si eliminano le due file di sedili dietro: in questo caso è disponibile un vano di oltre 1500 dmc, pratico e ben sfruttabile grazie al pianale basso (nella parte centrale), alle due pratiche portiere posteriori e alla meccanica posteriore. Naturalmente proprio a causa del motore posteriore caricare da dietro grossi colli è praticamente impossibile: il piccolo portello serve solo per accedere alla meccanica o per caricare qualche valigia.

FINITURA

Migliorata ma ancora un po' « vecchia »

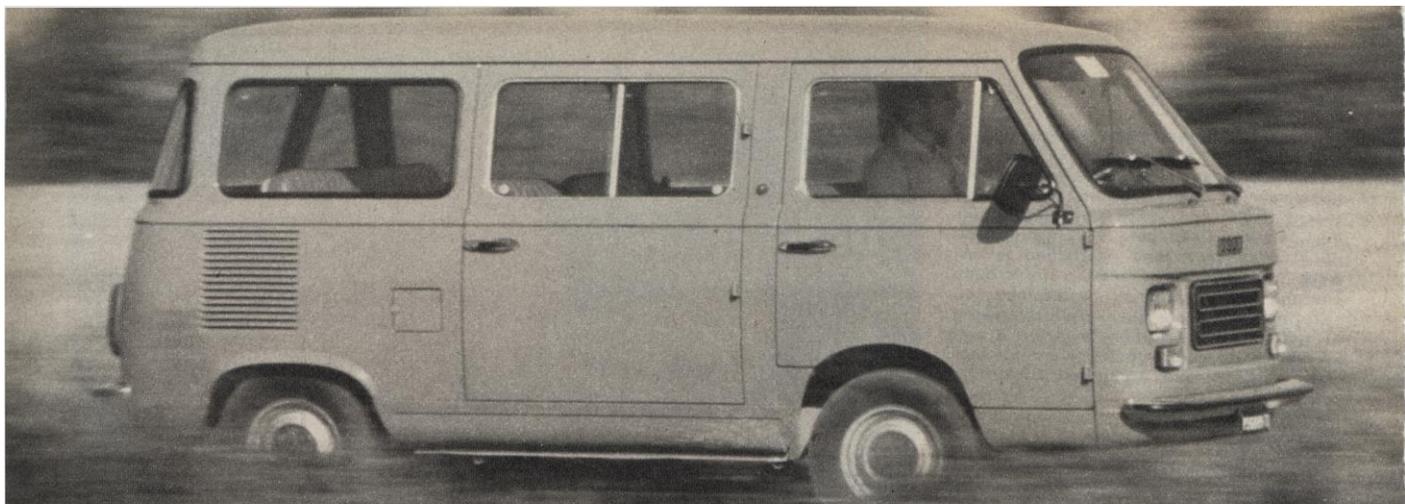
Come detto, il « 900 T » è stato ridisegnato lo scorso anno e si è cercato di fare qualcosa di nuovo anche all'interno e nelle finiture. Indubbiamente c'è stato un miglioramento: tutto appare razionalmente studiato, però il gusto dell'arredamento, benché volutamente economico, ci sembra superato. I sedili sono rivestiti di finta pelle, di tipo andante; i rivestimenti sono semplificati al massimo; semplicissimi i pannelli in plastica sulle portiere e i tappetini sul pavimento sono in gomma. Insomma una finitura pratica, alla quale si è dedicato ben poco tempo, rinunciando a fare del « 900 T » un piccolo « Transit » di lusso.

ACCESSORI

Pochi di serie, pochissimi a richiesta

Sul « 900 T », a richiesta, si possono avere l'antifurto, le cinture di sicurezza, il lunotto termico, l'acceleratore a mano. Tra quelli di serie c'è ben poco da segnalare: oggi le automobili, anche le più economiche, offrono qualcosa di più del piccolo veicolo Fiat. Segnaliamo solo il volante rivestito, le alette parasole orientabili, e, se vogliamo, le quattro porte. Mancano invece un sedile guida più confortevole (e regolabile) e rivestimenti più curati che sarebbero graditi agli utenti di questo tipo particolare di veicolo.





COMPORTAMENTO SU STRADA

Al volante del Fiat « 900 T » occorre tenere presente innanzitutto la sua natura « industriale », adattata, in questa versione « pulmino », al trasporto di persone.

Il pulmino « 900 T » è soprattutto un veicolo indicato per il trasporto economico e quindi non cerca prestazioni elevate, perciò, considerandolo come una « vera » auto, la sua potenza è limitata, specie in salita o nei sorpassi.

Il motore di 903 cc (quello della « 127 ») dà ancora una volta buona prova di sé: è robusto ed elastico ai bassi regimi, e anche brillante, nonostante, lo ripetiamo, la potenza contenuta (35 CV), che consente modeste velocità di punta e che mal sopporta le salite o i saliscendi.

Le nostre rilevazioni confermano queste prime impressioni: la velocità massima è stata di 106,19 km/h (la Fiat dichiara oltre 100 km/h), quindi soddisfacente. Contenuti anche i tempi ottenuti in accelerazione e in ripresa: 46,02 sec per percorrere il chilometro con partenza da fermo e 44,19 sec nel chilometro con partenza da 40 km/h. Sono tempi peggiori di quelli della piccola « 126 ».

Lo sterzo, di impostazione tipicamente da « industriale » (è cioè molto orizzontale), è preciso e sufficientemente leggero in manovra, però si indurisce troppo sotto sforzo in curva e ha ritorno un po' « difficile » poiché nelle curve strette tende ad impuntarsi, è piuttosto demoltiplicato e mal si adatta ai percorsi con molte curve. La leva del cambio a cloche ha una discreta manovrabilità; però nell'innestare la retromarcia bisogna premere troppo.

Buoni i rapporti del cambio in relazione alle modeste prestazioni del motore con prima e seconda piuttosto corte, terza mantenibile a lungo, e quarta moltiplicata. Nelle accelerazioni la leva del cambio ha forti vibrazioni; resistente la frizione, ma brusca in partenza. Piuttosto elevato lo sforzo al pedale, anche a cau-

sa della posizione orizzontale della pedaliera.

Per quanto riguarda i freni (di tipo a tamburo sulle quattro ruote) tutto va bene fin che la velocità è moderata (in città ad esempio): a velocità più elevate o nelle ripide discese gli spazi sono piuttosto lunghi e notevole è lo sforzo necessario al pedale. Avendo ammoderata quasi totalmente la carrozzeria, la Fiat avrebbe fatto bene a rivedere anche la meccanica, adottando i dischi anteriori.

Le sospensioni hanno il comportamento tipico delle utilitarie Fiat di qualche anno fa: piuttosto rigide, risentono delle asperità del terreno trasmettendole subito all'interno della vettura. Il beccheggio è molto pronunciato, data anche la posizione di guida avanzata rispetto all'asse delle ruote anteriori. Quasi nullo invece il rollio.

La rumorosità all'interno è elevata, specie quando si « tirano » le marce infe-

riori a causa del motore, posto dietro l'abitacolo.

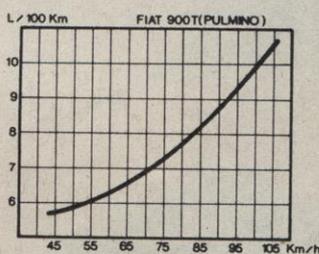
La tenuta di strada ricorda quella delle utilitarie Fiat tipo « 600 » e « 850 »: a causa delle caratteristiche delle sospensioni, della impostazione della meccanica e, infine, della distribuzione dei pesi, sovrasterza spesso in modo evidente: lo sterzo, in tali casi, aiuta poco a correggere tale comportamento, per cui bisogna dosare con attenzione l'acceleratore.

Date le prestazioni limitate, il « 900 T » non pone grossi problemi di tenuta su asfalto asciutto, e invece esige cautela sul bagnato e sullo sconnesso, soprattutto a pieno carico. Buona l'economia d'uso grazie alle caratteristiche del motore e alle limitate prestazioni.

A velocità costante a 80 all'ora occorrono 7,7 litri per 100 chilometri.

Nell'uso normale quasi mai abbiamo superato il livello di 9 litri per 100 chilometri.

LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI DA NOI RILEVATE



CONSUMO (in IV a velocità costante)

a 50 km/h = 5,9 litri/100 km
 a 60 km/h = 6,3 litri/100 km
 a 70 km/h = 6,9 litri/100 km
 a 80 km/h = 7,7 litri/100 km
 a 90 km/h = 8,7 litri/100 km
 a 100 km/h = 9,9 litri/100 km

VELOCITA' MASSIMA

106,19 km/h
 (media 4 passaggi)

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo: 46,02 sec.
 400 metri: 23,6 sec.
 Velocità dopo 1 km: 102,8 km/h

RIPRESA

1 km da 40 km/h in IV: 44,19 sec.
 Velocità dopo 1 km: 100 km/h

CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura 13 °C - Pressione atmosferica 1013 millibar - Umidità relativa 90,5 % - Vento da nord-ovest (trasversale), velocità 0,5 m/s.

CARBURANTE

Super, densità 748 gr/litro

LA PAGELLA DEL FIAT "900 T" PULMINO

	INSUFFICIENTE	SUFFICIENTE	DISCRETO	BUONO	OTTIMO	NOTE
ESTERNO				■		Linea tipica da « Industriale », migliorata rispetto alla precedente versione. Dimensioni contenute.
ABITABILITA' SEDILE ANTERIORE SEDILE POSTERIORE ACCESSIBILITA'			■	■		Buono lo sfruttamento dello spazio che consente anche di viaggiare in 8. Sedili imbottiti appena a sufficienza. Accessibilità buona grazie alle quattro portiere (se si ribaltano i sedili).
ASSETTO DI GUIDA			■			Assetto guida più pratico che comodo: sedile fisso, non regolabile e poco imbottito, volante pressoché orizzontale. Pedaliera corretta.
COMANDI			■			Pratica la sistemazione dei vari comandi, tutti facili da raggiungere.
STRUMENTAZIONE		■				Sufficiente: ci sono solo tachimetro, indicatore livello benzina con spia della riserva e varie altre spie luminose.
CLIMATIZZAZIONE			■			Impianto semplificato al massimo che consente un riscaldamento accettabile. Comandi semplici. Poche bocchette.
FINITURA		■				Finitura un po' migliorata nell'esecuzione ma rimane ancora « vecchia ».
VISIBILITA' ANTERIORE POSTERIORE				■	■	Visibilità molto buona in condizioni normali grazie alla forma della carrozzeria e alle superfici vetrate. Quando piove i finestrini tendono ad appannarsi leggermente.
ACCESSORI						Dotazione di serie normale considerato l'uso del veicolo.
BAGAGLIAIO				■		Piccolo se si viaggia in 8: solo un piccolo vano sopra il cofano motore. Buona possibilità di carico eliminando una o due file di sedili.
MOTORE POTENZA ELASTICITA' SILENZIOSITA'		■		■		Motore abbastanza brillante ed elastico nonostante il suo impiego. Piuttosto rumoroso, soprattutto agli alti regimi.
VELOCITA'				■		Oltre 105 km/h: accettabile considerate le caratteristiche, gli impieghi del veicolo e la cilindrata.
ACCELERAZIONE				■		Sufficientemente brillante per il tipo di veicolo: tempi sui 400 metri e sul chilometro peggiori di quelli della « 126 » anche a causa del peso.
RIPRESA				■		Riprende abbastanza bene dalle basse velocità grazie alla buona elasticità del motore. Tempo sul chilometro discreto.
FRENI EFFICIENZA RESISTENZA		■		■		Freni « duri » e con spazi di frenata un po' troppo lunghi, specie quando si sollecita un po' la meccanica.
CAMBIO MANOVRABILITA' RAPPORTI SINCRONIZZAZIONE			■	■		Le marce si inseriscono abbastanza velocemente pur con notevoli oscillazioni della leva. Buona la scelta dei rapporti. Sincronizzazione sempre efficiente.
FRIZIONE				■		Un po' brusca nei cambi marcia.
STERZO PRECISIONE DOLCEZZA		■				Sterzo abbastanza preciso ma con scarso ritorno. Si indurisce sotto sforzo in curva.
CONSUMO BASSE VELOCITA' MEDIE VELOCITA' URBANO				■		Consumo abbastanza contenuto soprattutto a minimo carico. Quando si sfrutta la meccanica aumenta in modo notevole.
CONFORT		■				Non eccezionale a causa delle sospensioni un po' dure, della rumorosità del motore e delle caratteristiche dei sedili.
TENUTA DI STRADA ASCIUTTO BAGNATO SCONNESSO		■		■		Comportamento decisamente sovrasterzante, tende cioè a « scodare » soprattutto sul bagnato. Lo sterzo aiuta poco nelle correzioni. Maneggevolezza discreta per il tipo di veicolo.

- PREGI:**
- Veicolo pratico e funzionale per il trasporto di persone e cose
 - Motore abbastanza brillante ed elastico
 - Prezzo contenuto

- DIFETTI:**
- Freni a tamburo
 - Rumorosità elevata
 - Sterzo migliorabile

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. Legge dir. d'autore)