



El Fiat 128 IAVA 1100 TV (1971 - 1974)



Investigación: [Germán Salgado](#)

Con la década del '70 en marcha, Fiat Argentina decidió lanzar una compañía bajo el nombre de IAVA (Industria Argentina de Vehículos de Avanzada) enfocada a desarrollar versiones "semi-deportivas" de la berlina Fiat 128. La empresa fue ideada y puesta en marcha a instancias de un grupo de concesionarios con inclinaciones deportivas y de Miguel Angel Galluzzi, quien era responsable dinámico de Fiat.

El primer IAVA - oficialmente 128 CLI -, que vio la luz entre los años 1971 y 1974, puede afirmarse que fue entre todos los de su estirpe el más rabioso y costaba un 20 % más caro que la versión standard.



La primera versión del Fiat 128 IAVA

El pequeño IAVA 128 TV 1100 –la sigla TV hace alusión a “Turismo Veloz”- naranja con franjas negras sobre el capot y zócalos, portaba un motor de 1100 cm³ que bien servido por un Weber 40 doble cuerpo de apertura simultánea giraba furiosamente.

Desde que ganó la calle, el IAVA 1110 se convirtió en objeto de deseo para los entusiastas de la conducción “alegre”. Colores llamativos, franjas decorativas y llantas de aleación de aluminio de logrado diseño imitando rayos entretrejidados conformaban una estética exterior atractiva para la época.

Esta llanta, que fue muy deseada por los usuarios “tuercas” de Fiat en la década del 70 y parte de los 80, fue diseñada y construida en base al diseño de las llantas del Alfa Romeo Zagato, y fue catalogada poco menos que de indestructible luego de la sorpresa que ocasionó al probarse en la máquina de fatiga, puesto que aguantó 3.600.000 ciclos contra los 2.000.000 que aguantaba la llanta tradicional de chapa.



Pero la modificación de la berlina 128 no se limitaba al aspecto externo. Tenía suspensión más “durita” y frenos a la medida de las circunstancias. Bajo el capot se escondía una mecánica evolucionada que entregaba una potencia

de 71 CV –contra los 55 CV de la versión standard-, 7000 vueltas y una velocidad superior a los 160 km/h, algo prácticamente imposible para un automóvil con un motor de 1100 cc de la época.

Con poco poco más de 825 kg. de peso, su relación peso/potencia, aseguraba aceleraciones próximas a motores de cilindrada superior.

La “personalización” interior incluía un pomo de la palanca de cambios de diseño más adecuado para la conducción “allegro vivace”, un completo tablero con dos grandes instrumentos uno de los cuales era un cuentavueeltas, a lo que se sumaba un volante deportivo de aluminio y cuero de cuatro brazos de metal calado adornado por tornillos Allen.



Sin embargo, lo más llamativo era la butaca del conductor con respaldo inflable, lo cual garantizaba una perfecta posición de manejo



Otro punto a destacar era el sonido que emitía su motor debido a su escape, compuesto por un múltiple y cola de escape diseñado por IAVA.

Quienes pudieron manejar este auto, del cual se habrían producido sólo 300 unidades aproximadamente, no olvidarán jamás su nervio, su completísimo tablero, su volante de inigualable grip, su fantástica aceleración y sus terroríficos frenos especialmente a la hora de tener que usarlos.

En fin, un detalle para darle un toque de mayor pimienta aún, a un auto hecho para divertirse.

De abajo no había con qué darle. UN AVIONCITO!!

**Fuente: Recopilación de distintas páginas de Internet
Abril 2003**