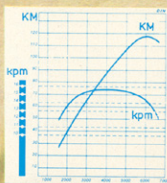


FIAT 124



vrt/min

V motorju kupeja „124“ tiči 178 km/h pri 6000 vrtljajih v minuti. Položna krivulja navora med 2800 in 5000 vrtljaji v minuti po kaže za športni motor razmeroma dobro prežnost.

SPORT COUPE

Sportna konfekcija boljše sorte

Torinski Fiat.

Ki od vseh evropskih tovarn ponuja najbolj pestro izbiro vsakdanje avtomobilске konfekcije, svoje izdelke pa že od nekdaj spretno zaljša tudi z modnimi primerki.

Teh sicer naredijo še vedno preveč,

da bi z njimi zalagali ekskluzivne butikе, v boljše trgovine s športno konfekcijo pa že sodijo.

Fiat tudi vztraja, da športne konfekcije ni moč sešiti

s krajsanjem in pri krojevanjem vsakdanjih oblačil, še manj s spreminjanjem vzorcev in barv. Tako imajo športni Fiati s svojim vsakdanjim sorodstvom skupen samo del imena pa povsem drugačen videz in videzu prilagojen značaj.

Fiat 124 sport coupe je samo eden med fiatovimi športnimi avtomobili narejenimi po tem konceptu. Od leta 1967 ima že tretja generacija športnega coupaja z oznako „124“ spremenjeno karoserijo svojega predhodnika, pod pločevino pa nekoliko nabrit (v našem primeru 1756-kubični) motor fiata 132/1800. Medtem ko na račun novega, že v fiatu 125 preskušena motorja, ni pripomba, se pa mnogi ljubitelji zmrdujejo nad novo obliko karoserije, zlasti glede novega nosu. Bolj kot drobnjarije, ki so stvar okusa, ugajajo novi, močni odbijači in pokrov prtljajnika, ki se odpira do gornjega roba odbijača. Prtljajnik je za športni coupe tudi sicer nenavadno velik in prvi, pri katerem tovarna meni, da ima manjšo prostornino (270 litrov), kot so pokazale naše merilne koeke (290 litrov).

Zmotno je tudi mnenje, da je coupe „124 sport“ dvosod s pomožno klopjo – kot temu pravimo: 2+2. V resnici je v športnem „124“ prostora za štiri osebe, dolgi zadaj imajo pa nekaj težav z nogami in klobuki, kar so sedeži in streha nižji kot pri podobnih limuzinah. Stiliisti so z nižjo karoserijo dosegli, da ima avto športni videz in je na zunaj videti manjši. Nekaj teledobve seveda zahteva tudi vstop na zadnjo, v dva sedeža športno oblikovano klop. Prednja, prav tako športno oblikovana sedeža, imata to slabost, da sta naslonjali prenikzi, pa tudi možnosti naknadne vgradnje naslonjal za glavo ne poznata.

Ure in urice

Italjani imajo v svojih avtomobilih radi kar največ okrasja in uric, toliko bolj, če avto koketira s športom. Fiat 124 sport coupe je tako bogato opremljen, da na oko v notranjosti vlada kar nered. Pri tem ne mislimo na zgledno razvrščene ure in urice, marveč na množico stikal in „gumbov“, ki bi bili lahko enakih oblik. Pri uporabi seveda različne oblike stikal zmanjšajo možnost zamenjave. V „124 sport“ posebej ugajajo ročice za uravnavanje gretja in zračenja na tunelu med sedeži. Voznik jih lahko z lahko to najde, ne da bi odmaknil oči s ceste, kar je v večini avtomobilov nemogoče, da o vožnji ponoči niti ne govorimo.

Za noč je „124 sport“ dobro opremljen: v žarometih so halogenske žarnice, osvetlitev instrumentov je moč spreminjati, vgrajena je luč za vzratno vožnjo itd.

Nasploh je tovarna poskrbela za dobro počutje voznika. Prostor med sedežem, volanom in pedalji je skrbno odmerjen, stikala so dosegljiva; športni volan je s slabimi tremi zasuki tudi naporeden. Manj ugaja sicer natančna prestavna ročica, ki včasih noče na prvi ukaz v vzratno prestavo, kdaj pa kdaj pa tudi v prvo ne. Popolno je tudi zračenje in gretje prostora za potnike, glede ropota pa: komur ni do tega, da avto športni značaj dokazuje tudi z ropotom, se bo pritoževal nad glasnim rohenjem pri večjem številu vrtljajev, neglede na to če ga poslušša s pločnika ali pa če sedi za volanom.

Navita motor in merilnik

Sicer pa je ropot upravičen vsaj kar zadeva zmogljivost motorja. V tovarni so 1756-kubičnemu motorju, ki v fiatu 132 zmoro 105 KM (DIN), z nekoliko večjo kompresijo in drugimi prijemi v glavi povečali moč na 118 KM, ne da bi rabili teže nastavljiva dva uplinjača. Zadostuje že dvojni uplinjač, ki hrani tudi motor v „132“.

Na motor je priključen štiristopenjski ali pa petstopenjski menjalnik, kakršnega je imel testni avto. Za razliko od fiat 132, kjer je peta prestava samo dodatek k štiristopenjskem menjalniku, sta v coupaju „124 sport“ menjalnika povsem različna. K petstopenjskem menjalniku pa sodi tudi „krajši“ diferencial! Peta prestava torej ni varčevalna in motor pri največji hitrosti že zaide v bližino prepovedanih vrtljajev. Pri tako na kratko preračunanih prestavnih razmerjih smo imeli vtis, da se vozimo v avtomobilu za rallye, kjer so dobri pospeški pač važnejši od največje hitrosti. Po drugi strani tak menjalnik tudi „popravlja“ prožnost motorja in dovoljuje lenarjenje s prestavno ročico in celo v mestni vožnji vožnjo in peti prestavi. Tovarna je glede največje hitrosti z napovedjo 185 km/h precejšen optimist, saj smo testnemu avtomobilu namerili „komaj“ 178 kilometrov na uro. Ugotovitev je komajda omembe vredna z ozirom na najnovije omejitve hitrosti in avtomobilске ceste, ki jih ni. Še muha, ki ji ne najdemo pametne razlage: „124 sport coupe“ s štiristopenjskim menjalnikom ima za 4 KM slabotnejši motor, torej 114 KM (DIN).

Kljub temu, da športni avto spodbuja k poskočni vožnji, kratka prestavna razmerja pa k pogostejšim visokim vrtljajem, bi za „124

sport" rekli, da je pri porabi goriva varčen – merilnik hitrosti (in števec kilometrov), ki pri največji hitrosti „zmore“ okoli 16 kilometrov na uro več kot avto, na srečo ne rabi goriva.

Servoojačevalnik cene

Coupe „124“ ima v zasnovi podobno podvozje kot fiat „132“, vendar z bistvenim dopolnilom – prečnim stabilizatorjem spredaj in Panhardovim drogom zadaj. Uglasitev podvozja je seveda običajno trša, pa vendar ne toliko, da bi utrujala.

Na suhi cesti se fiatov coupe zelo dobro drži ceste in pravi užitek ga je zapeljati v ovinek z začetnim dodajanjem volana pa naprej, ko začne drseti zadek. Popravljanje smeri z odvzemanjem volana ne zahteva posebnih spretnosti. Volan uboga takoj in natanko, kot da bi imel mehanizem na zobato letv. Za „124 sport“ prodaja tovarna tudi diferencial z zaporo: za 45 000 lir si lahko doplačate užitek, da se avto poganja naprej tudi takrat, ko v ovinku notranje pogonsko kolo nima več stika s cesto. Diferen-



cial z zaporo zboljša tudi zimske lastnosti avtomobila, npr. pri splejavanju na spolzki cesti. No, kljub vsemu je veselja z vožnjo ovinkov precej manj, ko je cesta spolzka – toga zadnja prema ima tudi pri športnem poskočnežu svoje meje. Te so pa komaj opazne, ko gre za hitro vožnjo naravnost, popravki smeri z volanom so tudi pri največji hitrosti komaj omebne vredni in občutljivost na bočni veter še zdaleč ni nadležna.

Fiat 124 sport ima velikopotsno dimenzionirane, krepke kolturne zavore na vseh štirih kolesih, ki jim pomaga servoojačevalnik. Zanji bi rekli, da je premočan. Če ne drugega, traja precej časa, da se voznik navadi „tankočutnega“ odmerjanja pritiska na zavorni pedal.



Servoojačevalnik ima žal pri nas tudi svojo „večvrednost“. Bolj ko gledam in primerjam dinarske dajatve ob nakupu, bolj se mi zdi, da sta pri fiatih carina in zvezni prometni davek servoojačena s krepko provizijo uvoznika.

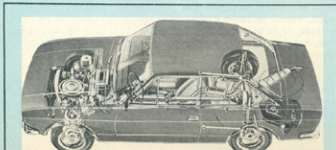
Prtljajnik je pogoltnil 290 naših merilnih kock – veliko za športni avto. Nakladanje olajšuje pokrov, ki se odpira do odbijača.

Rentgen razkriva klasično anatomijo z motorjem spredaj in pogonom zadaj. Toga zdnja prema je dobro vodena in z lego na cesti ni težav.

PRIMERJAJTE	fiat 124 sport 1600	alfa romeo CT junior 1.6	ford capri 1600	opel montla 1.8
Gibna prostornina (kubiki)	1756	1570	1392	1807
Moč KM (DIN) pri vrt./min	118/5000	109/5000	72/5500	90/5100
Največja hitrost (km/h)	179	185	158	170
Pospešek 0-100 km/h	10,8	11,0	15,8	13,0
Cena (deviza + dinarji)	1.728.800 Lit	2.198.000 Lit	7.730 DM	7.390 DM
	50.928,00 din	65.165,00 din	54.000,00 din	51.278,00 din
Približna vrednost v dinarjih (brez rep. in obč. davka)	102.600,00 din	119.400,00 din	100.300,00 din	95.000,00 din

Fiatov „124 sport coupe“ pa zunan ne kaže prostornosti, v resnici pa je na lepo oblikovanih sedežih prostora za štiri poprečno raščene ljudi.

Notranja oprema s popolnostjo in športnim videzom zadovolji tudi razvzajenega voznika te vrste avtomobilov.



TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štirilicni — vrtni — nameščen vodoravno nad prednjo osjo — vrtina in gilo 84 x 79,2 mm — gibna prostornina 1765 cm³ — kompresija 9,8:1 — največja moč 118 KM (DIN) pri 6000 vrt./min. — literarni motor 97,2 KM (DIN) — največji navor 15,6 kpm (DIN) pri 4000 vrt./min. — ročna gred v 5 letzijah — 2 oddelčni gredi v glavi (zobot jermen) — visoki ventili na V — glava iz aluminija blok iz sive litine — dvojna padalnica s palinami — električni razklop — električni ventilator termostatski vklopom — svečke: champion N 6 Y, maršičev 9 LP, bosch W 230 T 30 itd. — akumulator 12 voltov, litijevski pri alternatorju 770 vatov.

PRENOS MOČI: motor sprejema pogonja zadnji kolesi — inkovarna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik (za doplačilo petostopenjski) — prvašnica ročica med sedeži — prestavna razmerja: 3,797; 2,175; 1,415; 1,0; zvrtna 3,65 (petostopenjski menjalnik 3,067; 2,1; 1,361; 1,0; 0,881; zvrtna 3,526) — diferencial s hipoidnim prenosnikom 2,9:1 (10/29); s petostopenjskim menjalnikom 1,3:1 (10/43); za doplačilo diferencial z zaporo.

KOLESA: plaščica 5 x 13, jeklena prestava (za doplačilo 2 lahke litine) — gume 165 HR 13 — pritisk sprejeda in zada 2,0 atm.

VOZ IN OBESE: kupe za 4 osebe — dvojna vrata — samofunkcijska karoserija — prednji kolesi na posamičnih obeh dvojni prečne obose, vijčne vzmeti, teleskopski bližnjiki, stabilizator — zada; toga prema na dvojnih ročnih vodilih, vijčne vzmeti, teleskopski bližnjiki, Panhardov drog.

ZAVORE: sprejeda in zada kolovite — dvokrožni hidravni zavorni sistem (zadnje prednje in zadnje zavore) — zavorno-črpalni zavorni meč, osemvaljni zavorne meči na zadnjih kolesih glede na obtežbo — mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih; ročica med sedeži.

VOJAK: varnostni volan s polzom — prestavno razmerje 15:1 — ročni klop 5,8 in (pred plinčki) 10,4 cm (pred sedvi) — 3 zavratilji volana od ene do druge skrajne točke.

OPREMA: brisalniki z dvema hitrostima in prokinjanjem letom — električni 'penci-brisi' — spreminjaji nagib prednjih nasonal — zvrtno ogledalo 'dan-noč' — lahki gredje zadnje šipe — luč za zvrtno vožnjo — plastična zaščita podvozja — vgrajene zanke za visko volja — na vozilih s 4-stopenjskim menjalnikom dodatni prtljajev v zadnjem vrhu.

MERE IN TEŽE: dolžina 4,175 m — širina 1,670 m — višina 1,340 m — medosna razdalja 2,420 m — kolotek spredaj 1,346 m, zada 1,316 m — najmanjša razdalja od tla 61,0 mm (obtežben) — prostornina prtljajnika 270 dm³ (tovarna), uporabna prostornina 250 litrov — teža praznega vozila 995 kg — obtežba 320 kg — dovoljena skupna teža 1315 kg — dovoljena teža priklopnice brez zavore 500 kg, z zavoro 800 kg.

VZDOROVANJE: posoda za gorivo 45 litrov — karter s filtrom 4 litre, merilna na 10.000 km — menjalnik 1,3 litra (petostopenjski 1,5 litra), merilna na 30.000 km — diferencial 1,43 litra, menjava na 30.000 km — maznik podvozja med — hladnik z glicolom 8 litrov (vodni).

MOGLJIVOSTI: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt./min (4-stopenjski menjalnik) 27,8 km/h, teoretična hitrost v 5. prestavi pri 1000 vrt./min (5-stopenjski menjalnik) 28,7 km/h — moč na tona praznega vozila (povzki 115,3 km (DIN), teža na KM: 9,1 kg — moč na tona polno obtežena avtomobila 89,5 km (DIN), teža na KM: 11,3 kg — največja hitrost (tovarna) pribl. 185 km/h.

NAŠE MERITVE

Pred meritvami je avto prevozil 35 000 km. Meritve z dvema osebama.

Največja hitrost: 179 km na uro — zalet 3 km, 2,32 km pri štirih meritvah.

Pospeški:
 0—60 km na uro 4,8 sek
 0—80 km na uro 7,4 sek
 0—100 km na uro 10,8 sek
 0—120 km na uro 16,11 sek
 0—140 km na uro 24,3 sek
 0—160 km na uro 39,5 sek

400 m brez zaleta: 17,2 sek (končna hitrost 121 km/h)
1000 m brez zaleta: 32,0 sek (končna hitrost 152 km/h)

Prožnost:
 kilometar z začetno hitrostjo 40 km/h v IV. prestavi 35,0 sek. (končna hitrost 139 km/h), v V. prestavi 38,8 sek. (končna hitrost 122 km/h).

Poraba goriva:
 Najmanj 10,8 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h), največ 15,2 litra na 100 km (ostra športna vožnja)
 Na avtomobilski cesti: 10,9 litra na 100 km (poprečno približno 20 km na uro), oziroma 14,5 litra na 100 km (poprečno približno 150 km/h).

Po mestu: 12,0 do 15,4 litra na 100 km
Poprčna poraba na testu: 13,1 litra na 100 km
Poraba olja: 0,5 litra na 2400 km

Natančnost merilnika hitrosti:

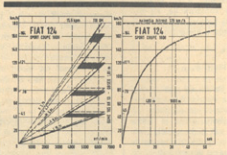
kazalec na 80, resnična hitrost	55,5 km/h
kazalec na 60, resnična hitrost	74 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost	92,5 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost	112 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost	131 km/h
kazalec na 160, resnična hitrost	150 km/h
kazalec na 180, resnična hitrost	167 km/h

HVALIMO

- Zelo dobre zmogljivosti
 - Dobra lega na cesti
 - Prostor za štiri osebe
 - Dovolj velik in dostopen prtljajnik (za športni kupe).
 - Pregledna karoserija
 - Dobro zračenje in greje
- ## GRAJAMO
- Slabo dušenje hrupa motorja
 - Slabotna ročna zavora
 - Premajhna posoda za gorivo
 - Težko čiščenje 'razjabanega' nosu vozila
 - Svetla tkanina na sedežih se hitro umazajo in težko čisti

Cena: 1.729.600 Lit in 59.938 din
Osnova za obč. in rep. davek: — din
Zavarovanje: obvezno 1286 din
 kasko: brez franšize 10.780 din, s franšizo 4000 din — 1335 din
cestnina: 340 din
Proizvajalec: Fiat SpA, Corso Giovanni Agnelli 200 Torino, Italija
Generalni zastopnik: Zavodi Creva Zastava, Direkcija za zunanjo trgovino, Beograd, 29. novembra 12

- 1 — dovod svečnega zraka, 2 — stikalo žarometov, 3 — stikalo uripak, 4 — merilnik hitrosti z dnevnim in skupnim brskanjem kilometrov, 5 — stikalo trojele, 6 — medstikalni vrtljajev, 7 — kontaktna ključavnica, 8 — ročni pospeševalnik, 9 — stikalo brisalnikov, 10 — glavno stikalo žarometov, 11 — merilniki (2 leve na desno): goriva, pritiska olja, termometera na uro, 12 — ravnanje hitrosti brisalnikov, 13 — spreminjanje osvetlitve instrumentov, 14 — viziglasnik, 15 — izklop osvetlitve instrumentov, 16 — dovod toplote ali hladnega zraka, 17 — odprta predst, 18 — prostor za radio, 19 — prostor za drobnarje, 20 — papelniki, 21 — ročna zavora, 22 — 23 — 24 — ročice za ravnanje gretja in tračnjača, 25 — stikalo ventilatorja, 26 — dok, 27 — stikalo gretja zadnje šipe, 28 — varovalke, 29 — zap. za drobnarje, 30 — oprizanje pokrova motorja



Prestavna razmerja fiata 124 sport so kot pravimo 'kratkain hitrosti, ki jih avto doseže v posameznih prestavih ob razmeroma majhni, kljub dovoljenim 6500 vrt./min v minuti. Menjalnik je prebršan na dobre pospeške med tem se motor pri največji hitrosti vrti še na maj rumenega polja, ki označuje dovoljerno trajne vrtljaje. Take prestave zahtevajo od voznika tudi nekaj pazljivosti, saj motor 124 sport igra zaide na 7000 vrtljajev kar pa mu krajša življenje. Čeprav je največji navor motorja (15,6 kpm) pri 4000 vrtljajih, kar je razmeroma visoko, pa je krivulja navora zelo položna, tako da je navor med 2800 in 3500 vrtljajev nad 15 kpm. Podatek je obnemem s kratkimi prestavnimi razmerji pomenem to gre za zdat zelo pomembno, varčno vožnjo, po eni strani pove, da avto ne zahteva pogostega pretikanja prestavi, po drugi pa, da iz pospeški do 500 vrtljajev dajejo zelo dobre rezultate. Območje nad temi vrtljaji naj bi bili rezerva za primere, ko gre za najboljši pospeške (ne nazadnje tudi zato, ker je motor nad temi vrtljaji iz nadležno glasen). Teštro vozilo je imelo petostopenjski menjalnik, medtem ko je osnovni menjalnik štiristopenjski. Negov diagram smo visrali črkanjo za primerjavo.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

