

FIAT 124 sport

Road and Track, ZDA

Prijubljeni fiat 124 je na voľjo tudi kot športnik: štirisedežni kupe in dvosedezni kabriolet — Italijani pa mu rečejo spider. Posrečeno zasnovano podvozje limuzine ni terjalo veliko sprememb, motor in karoserija pa sta povsem drugačna. Zaradi širših platišč sta širša prednji in zadnji koleski; kabriolet ima še za 24 mm krajšo medosno razdaljo in petstopenjski menjalnik, pri tem pa je v Italiji le 60.000 lir dražji od kupeja.

Večjo gibno prostornino 1438 kubikov so dobili s povečanjem vrtnice od 73 na 80 mm, stransko odmično gred so zamenjali z dvema gredema, ki sta v glavi motorja, poganja ju zobati jermen. Glava motorja je izdelana iz aluminijeve litine, za polnjenje valjev pa skrbi dvojni padotocnik in uplinjač firme Weber. Motor zmora 96 KM pri 6500 vrtljajih v minuti, največji navor 11,4 kpm pa doseže pri 4000 vrtljajih (vse po normah SAE). Kupejev menjalnik ima enaka prestavna razmerja kot

menjalnik limuzine, zaradi višje končne hitrosti so pa spremenili razmerje v diferencialu, ki je pri obeh športnih modelih 4,1 : 1, pri limuzini pa 4,3 : 1.

Več prostora kot v mustangu

Zanimivo je, da sta Kabriolet in kupe težja od limuzine, kupe je tudi daljši in širši. Povečanje teže lahko pripisemo tudi bolj bogati opremlitvi in večji uporabi prevlek, ki dušijo ropot.

Prostor je dobro izrabljen po dolžini, manj po širini — zaradi ravnih, stranskih oken in razmeroma debelih stranic karoserije. Razporeditev merilnikov, sedežev in ročic ter gumbov je zelo smotrna: med najboljšimi, kar jih poznamo. Lahko rečemo, da je v Fiatovem kupeju več prostora kot v mustangu, ki je na sunaj veliko svežji. Kot povzetek naj dodamo, da se nam zdi kupe sodoben športen štirisedežnik, spider

pa sploh edini, sodobno zasnovani avto v svojem razredu.

Testna vožnja s športnima fiatoma je bila prijetno doživljaj, Kljub razmeroma majhnemu navoru pospešujeta dobro; motor je miren nekako do 4500 vrtljajev, pri višjih vrtljajih pa postane preglasen. Nekoliko boljše je kabriolet, zato se nam zdi, da bi tudi kupe potreboval petstopenjski menjalnik, ki omogoča mirnejšo vožnjo pri visokih hitrostih. Meritve so pokazale, da dosepi kupe z mesta do 48 km na uro v 3,7 sekunde, do 96 km na uro pa v 11,3 sekunde Spider je nekoliko počasnejši: 4,1 in 11,9 sekunde. Posneje je hitrejši kabriolet, saj doseže 144 km na uro v 31 sekundah, kupe pa v 35,9 sekunde. Najvišja hitrost je pri kupeju 167 km na uro, spider pa je še za 4 km na uro hitrejši. Vzrok temu je verjetno oblika; spider je nekoliko nižji od kupeja. Pri normalni vožnji porabi kupe 9,1 do 10,7, spider pa 8,7 do 10,3 litra goriva na sto kilometrov.

Karoseriji sta trdni in ne povzročata hrupa, vznetenje je dovolj mehko. Upravljanje je lahko in natančno, avta se dobro držita ceste, le volan je treba zelo dodajati.

Natančno vožena toga zadnja prema se je izkazala tudi na slabih cestah, čeprav pri ostrih vožnjah v ovinkih nekoliko postakuje.

Zavore, ki so kolutne na vseh kolesih, se nam zdijo boljše kot pri limuzini. Servo naprav omogoča udobno in natančno zaviranje. Poseben ventil uravnava zavorno moč na zadnjih kolesih, tako da nikoli ne blokiraj. Pač pa sta nam pri kabrioletu blokiralni prednji kolesi precej prej kot pri kupeju. Vzrok je verjetno v tem, da je bil kupe obut v Pirellijeve gume cinturato, spider pa v Michelinove siksarce. Obe vozili pri ostrem zaviranju precej počepneta. Ročna zavora je preslabotna, da bi zadržala težo avta na 30-odstožnem klancu, njena ročka pa je pomaknjena predač nazaj.

Oba sta privlačna kot le kaj

Položaj sedežev je zelo dober, volan in pedal so primerno daleč od voznika. Sedeži nudijo dovolj opore v ovinkih, nagib nastavlja se da uravnava. Zeleni bi le večji razmak med posameznimi pedali in teleskopsko os volana.

Instrumenti so pregledni in lepo nameščeni, pogrešamo pa ampermetr. Vsa stikala so lahko dosegljiva. Zračenje je pri kupeju povprečno, pri spiderju dobro. Posebno všeč nam je avtomat, ki vključuje brisalce v določeni časovni presledkih le za nekaj sekund. Vidljivost pri obeh modelih je zelo dobra, pri kupeju verjetno najboljša.

Prednost sodobno zasnovanega podvozja in motorja je tudi v enostavnem vzdrževanju. Olje in filter menjamo na 10.000 km, vsakih 5000 km pa kontroliramo nivo olja in tekočine v menjalniku, diferencialu in krmilnem mehanizmu.

Oba fiata 124 sport sta zelo privlačna, prijetna za vožnjo in zelo praktična. Lepa sta tudi na pogled, čeprav je kabriolet nekoliko starinski. Menimo le, da njune zmogljivosti niso popolnoma v skladu z izgledom in priporočamo Fiatu, da za ameriško tržišče vgrajuje v oba avta močnejši motor fiata 125.

