



## 25.000 km s FIAT 124

Mot, ZR Nemčija

Mednarodna žirija je proglašila fiat 124 ob rojstvu za avto leta. Razumljivo: bistra a vendar enostavna konstrukcija zbuja občudovanje. Radi smo ga vozili in o njem poročali. Že po prvih testnih vožnjah smo se pa začeli spraševati, če je fiat 124 res avto leta. Dobro in slabo najbolje potrjujeta trajnostni test, zato smo fiat 124 vozili sedem mesecev in prevozili 24.549 kilometrov.

Kot vsi superatestni avtomobili tudi »124« ni imel svoje garaze; prali smo ga le, kadar je bilo potrebno. Več kot po mestu in na kratke, smo vozili na dolge razdalje. Test smo opravili v pomladnem in letnem času le pred koncem je fiat 124 okusil nekoliko zime. Kljub temu naj za konec splošnega dela povorno, da je serijska zaščita spodnjega dela vozila videti zelo dobra. Sodimo, da je tudi zima ali dve ne moreta zelo spremeniti.

### Pritožna knjiga

Dnevnik testa je postal pritožna knjiga. Pa ne, da bi bili nezadovoljni z modjo motorja, vozniimi lastnostmi, prostornostjo. Ni kakor! Večje ali manjše prevarjankljivosti tudi največjega ljubitelja raz...ze.

Dnevnik testa je itak zbirka odčinkov.

Motor je utrjuajoče glasen. Nad 4000 vrtljajih v minutu, najkasneje nad 4500 postane zvok motorja zoprn. Vozniki so menili: da je skoraj neznosen, nadležen, neprimeren za dolge razdalje, skoraj se znosene. Pločevino pod pokrovom motorja smo obložili s ploščami iz penaste gume, pa hrupa nismo zmanjšali.

Upeljana in »vzgla« sta vedno znova kazala napake. Sicer je motor tudi po zelo hladnih jesenskih nočeh zadovoljivo vžigal, toda nenavadno dolgo časa je rabil pomoč »dobar«, da ni izdhinal med čakanjem pred se mafori. Med vžitjo se lega »čokan« spreminja sama od sebe in po nekaj kilometrih zleže do ničle. Voznik ga mora pa nadzrovati. Težavama pri spremjanju plina se skoraj ne daogniti. Obotavljajoče reagiranje na dodajanje plina (sluknja v upeljanju) se je javljalo celo takrat, ko je bil motor povsem ogret. V močnem dežju so nastopili tudi nerdeni vžigi.

### Sitnosti ob bučni spremljavi

Med superatestom so se občutno poslabšale presilave. Videti je, da je menjalnik s pre-

stavno ročico na tleh, ki se je v fiat 1300 in 1500 izkazal kot dober, preobremenjen. Prestavna ročica na tleh in športen značaj motorja, zapejujeta voznika, da bi pretkal hitro. Sinhronizacija menjalnika pa je počasna. Kdor kljub temu pretika hitro, kvare menjalnik. No, kljub prepričanju, da nismo bili grobijani, pred koncem testa nismo mogli več pretikati iz prostega teka v prvo prestavo, ne da bi pred tem pretaknili v drugo. Celo pri previdnem pretikanju je včasih menjalnik zaškrtil.

Tudi zavore so v najboljšem primeru le zadovoljive, ročna zavore je pa zanič. Večkrat so jo mehaniki popravljali, dokler ni na koncu povsem odpovedoval. V najboljšem primeru je nastavitev ročne zavore zadostovala od enega servisa do drugega.

V dnevniku so zapisane tudi pritožbe na račun preslabne pročnosti motorja v spodnjem območju vrtljajev in nerodno izbranjim prestavnih razmerij. V tretji prestavi, ki naj bi služila prehitovanju, doseže motor nazivno vrtljaj (5400 v minutu) že pri hitrosti 89 km na uro. Motor sicer brez težav prenese nad 1000 vrtljajev več (pri 6500 vrtljajih v minutu je hitrost vozila v 3. prestavi 107 km na uro) toda hrup voznika straši; da ne sili rad v zgornje območje. Mnenje naših vozovnikov so deljena glede vzmetenja, ki je še športno čvrsto, toda pretredu in zato neudobno. Zaradi kratkih gibov vzmetenje je vzmetenje na slabih cestah kaj kmalu na robu svojih zmogljivosti. Serijski blažilniki so kmalu začeli razgrajati in pri 11.000 kilometrih so odpovedali.

In svetovne kultisse fiat 124? Pogosto škripanje, civili in ropeče na vseh koncih in krajih. Nekaj izrazov iz pritožne knjige: brnenje karoserije, sklepitanje, prestavna ročica ročja, zavora civilij, hreščanje sklopke, brnenje v volunu kadar je močno obrnjeno, pokanje v prednji premi (čez stabilizatorja), tuljenje diferenciala pri zavirjanju z motorjem. Sklepetajoča vrata in razgrajajoča prednja prema.