

# FIAT 125 SPECIAL

Čistokrvni,  
južnjaški,  
ves  
italijanski



test

**Cena:**

60.065,05 dinarjev ali 3547 S

**Zavarovanje:**

obvezno:

983 dinarjev

kasko brez franšize:

5970 dinarjev

**Cestrina:**

170 dinarjev

**Proizvajalec:**

Crvena zastava, Kragujevac

Martin  
Česenj

fotografije:  
Marjan  
Zaplatil

V naslovu sem zapisal: Fiat, v okvir — k proizvajalcu — pa: Crvena zastava. Tako razložim neubranost: 125 special so Kragujevčani uvrstili v svoj dopolnilni program.

Avtu je še vedno italijanski, prav takšne so tudi vse oznake na njem, pri nas opravijo le obroba montažna dela.

Prav zato kupec sam odloči, s čim ga bo plačal — z dinarji ali z devizami.

125 specijal so nazadnje spremenili „obraz“ pred letom dni, ko je za paradno nastavljanje na Torinskom salonu avtomobilov dobil mogočnejšo masko na nosu, večjo in lepež zadnje luči, nove žaromete, preurejeno armaturno ploščo in popolnješko notranjo opremo. Prej je bil na videz prav takšen kot navaden 125. Nastal je jeseni 1968. leta, ko so ga pridružili modelom „special“ (850 special, 124 special) – na zahteve kupcev, ki terjajo veliko avta za malo denarja. Zavzel je vrh Fisovih limuzin srednjega razreda in uspešno nastopil proti marsikatenemu evropskemu tekmeču s podobnimi ambicijami.

## Prostoren petašedežnik

Škitala, štiroglata oblika ni ne lepa, ne moderna. Avtu tudi z lepotnimi pikami (zaradi njih je daljši in širši kot prej) niso uspeli skriti let. Kljub temu: štiri kvarterni žarometi prijavo očem, poudarjena letvasta maska pa „kriči“, da to ni navaden 125. Z odibljačev so steni pličevinate rozent, namesto njih so nalepili gumenate trakove. Namestitev prednjih utripalk koristi lepoti, dolgemu življenu lück pa zagotovo ne. V tovarni nimajo na milimetre: reža ob stikih prednjega in zadnjega pokrova z lupino so neenako široke. Velika zadnje luči so simpatične in učinkovite. Med celo vrsto dodatne opreme za izbirčne ponuja Fiat tudi košata platišča iz lehke kovine, ki so precej bolj imenitna od serijskih, prešanih.

125 special razdaja prostornost. Notranje mere so kot pri navadnem 125. Pet potnikov brez težav vstopa in izstopa skozi štiri vrata, pri zadnjih morajo sneti klobuke. Prednje sedeže hvalim zaradi velikega pomnika naprej in nazaj, zaradi natančnega nastavljanja naslonjala, ki ga je moč z enim samim potegom ročice spremeniti v ležalnik in zaradi udobna opore, ki jo nudijo telesu. Le v najbolj ostrih ovinkih sem si želel, da mi hrbet ne bi zdrsaval z naslonjala. Če sta na zadnji klopi le dva potnikova, si delita srednjo oporo za komolice, zaradi tretjega jo je treba potisniti v naslonjalo. Kdor sedi na sredi, ne ve, kam bi z nogami; na tleh je že kardanski greben. Klopi in naslonjala sta precej trda, kar jeboleče predvsem na slabih cesti. Vsi sedeži so prepleteni s trepičnim in neobčutljivim blagom.

## Pod pokrovom: sto konj

Motorju navadnega fiata 125 so s poglobljenim dotokom goriva in z višjimi vrtljaji dodali še deset KM. Motor z dvema odprtincima gredema v glavi zmore zdaj 100 KM pri 6000 vrtljajih v minutu. Obilica moči me omogoča dvočlino. Če je treba, teče mirno in potihem ter dokazuje, da je vreden petašedežne limuzine, ki jo žene. Kdor hoče več, naj pritiše na plin! Motor bo poskočno spremeni značaj, limuzina se bo preleivila v dirkača.

Pod 1500 vrtljaji v minutu motor neenakomerno teče in vzbuja nezupanje s pogostim cukanjem. Nad 4500 vrtljaji pozabi na mirem in tih tek ter športno zapoje.

Menjalnik ima pri specijalu eno prestavo več, kot pri navadnem 125. Peta prestava (0,881:1) jo sicer precej bližu četrte in se lahko povhalji tudi z močjo; na dolgih potovanjih pa uspešno služi motorju in manjši porabi goriva.

Natančno krmiljeni ventilovi visoki vrtljaji ne zmedejo. Motor se rad vrti in zagotavlja varnostno območje vrtljajev za skrajno silo. Med meritvami pospeškov smo pretikali pri 6900 vrtljajih, kar je le malo nad redčimi pikami na merilniku hitrosti. S 13,3 sekundami od 0 do 100 km na uro specijal 125 sicer zaostaja za juliju super ali BMW 1600, kar pa ne pomeni, da se mora rezultata sramovati.

Največja hitrost: 169,1 km na uro smo dosegli v četrti prestavi. V peti je avto drvel le za 1,8 km na uro počasneje. Verjetno zato, ker je bil še dokaj nov (3150 prevoženih kilometrov). Prepričan sem, da bi temeljito utemelj zmagel več.

Med poprečno vožnjo, ko sem vozil le z dvotretjinskim plinom in brez negližnih pospeševanj, avto ni bil požrešen. Poraba goriva se stopnjuje hkrati s hitrostjo. Pri 60 km na uro v četrti prestavi porabi približno 7 litrov super bencina, pri 160 km na uro pa skoraj 19 litrov goriva na 100 km. Poprečna poraba na testu je razmeroma velika; saj smo vozili pretežno po prometnih slovenskih cestah, kjer voznik, ki ne namerava voziti v počasni koloni, le težko varčuje z gorivom. Olja med preskušnjo ni bilo treba dolivati.

## Težave s togo premo

Podvozje je special podedovalo od fiata 125. Torinski strokovnjaki, ki so že leta in leta ubajajo, kako bi idealno zasnovali togo zadnjo premo, so pri teh modelih uspešno napredovali: prednja dela listinjih vzmeti delujeta kot vodili, ki sta sporedni z zgornjimi, vzdolžnimi vodili in listi vzmeti se ne zvijajo. Avto je zato malce trši, pa bolj stabiljen.

Če je voznik sam, sili iz ovinka prednji konec, da mora narahlo dodajati volan. Ob polnem pretinjačniku in obloženi zadnji klopi odnosa zadek. Komur je spodnašanje v veselje, lahko izkoristí še močan motor in z dodajanjem plina v zavojih doseže kontrolirano drsenje zadka. Prihran pa pri rokah, ker mu ne treba obrati volana. Toda, bojte se mastnega cestišča! Tedaj kolesa tako rada zdrsvajo, da presentijo celo že vajejeno voznika. Verjamem, da bi zalegle primernejše gume, ampak ne to bi moralisiti v tovarni, ko so natikali pirelli cinturat. Na grbastem asfalta in makadamskem klancu zadnja prema poskakuje, a brez težav za voznika.

Volan je precej neposreden, vendar še dovolj lahket za neutrudljivo parkiranje. Običajni konstrukciji s polzlastim prenosom so dodali hidravlični blažilnik, ki mehka udarce ob prednja kolesa.

Na ravni cesti in v zelo blagih ovinkih je avto miren, skoraj povsem nevtralen. Na hitrih in krativih vlijugah pa rad „zaplavlja“. Vozniku se zazdi, da so prednja kolesa izgubila stik s cestiščem. Zoprn občutek pač. Zavore so pa odlične. Pri velikih hitrostih zanesljivo prijemljivo, kdor pa vozi počasi, naj bo nežen s pedalom. Sicer se bo avto sunkovito ustavljal, sopotniki se bodo prestrašeno grabili za ročaje.

Težave na pesku: kolesa zdrsujejo, zadek odnaša (levo). Fotograf in občestno ogledalo sta specijalo zunanjost po svoje „polepšala“ (desno).



# FIAT 125 SPECIAL

Kako se počuti voznik

Četudi si voznik naravnava sedež po svojih merah, je obroč volana previsok. Dva okrogla instrumenta sta dobro pregledna, da je desnega kar škoda za uro. Merilnik vrtljajevev, ki ga vgradijo namesto ure, sodi k dodatni opremi, za katere je treba doplačati.

Stikali za luči in osvetlitev instrumentov sta predaleč od leve roke, tudi ročica ob volanu s katero izbiramo med pozicijami, kratkimi in dolgimi lučmi, zahteva iztegnjene prste. V nju se mersikdo zmoti, da namesto luči vključi utripalke.

Imenitvena za dež, meglo in mokro mestno vožnjo je odmornik – timer – naprava, ki po vsakem zametu samodejno zadrži brisalnik za tri sekunde. V avtu je tudi naprava „peri-brisi“. Brisalniki se vklapajo, ko voznik pritisne na gumb mehanske brizgalke.

Pogrešal sem merilnik za pritisak olja v motorju, preklinjal pa preveč pokončen pedal za plin; na vsaki daljši vožnji me je zbadalo v gležnju. Lahkonata prestavna ročica, s kratkimi in natančnimi gibi sodi k športnemu lastnosti avta. Neročna je le vzvratna prestava, ko je treba ročico najprej potegniti navzgor. Vse štiri vogale voznika dobro vidi, le če se zadnja šipa ne orosi. Zunanje vzvratno ogledalo ni serijsko. Odlični so pač halogenki žarometi, koristijo pa tudi mačja očesa, ki opozarjajo druge voznike na odprtia vrata.

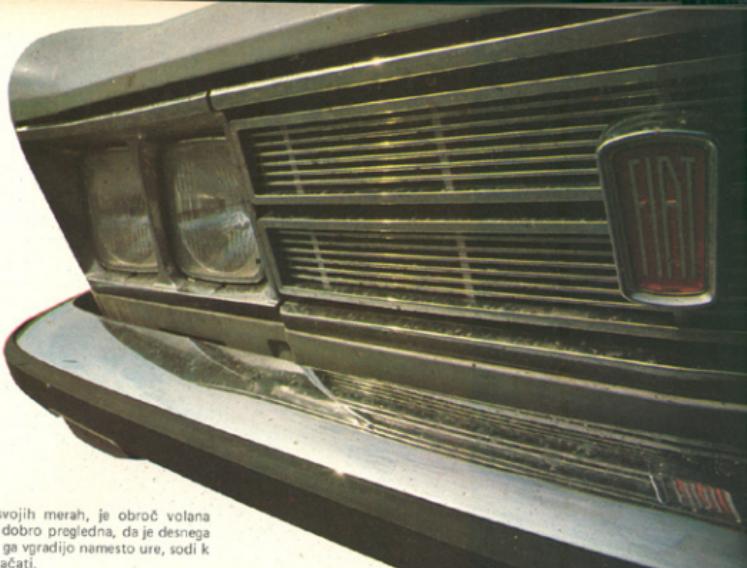
Potnik tožijo nad preglasnim vetrom, nad rohnečim motorjem (kadarska voznik priganja) in nad primitivnimi kljukami, ki ubogajo na poteg. Zatiči na vratilih so preslabi zapora, da bi bili otroci med vožnjo na varnom.

Ročici za dovod toplega in hladnega zraka sta ubogljivi in preprosti, a zlepja ne ujameta prave mere. Odprtini z vrtljivima ventiloma – na obhod končnih armaturne plošče – sta le za poletno vočino. Vitez varja. Prtljažnik je precej večji, kot je videti. Ob navznoter izbuljeni posodi za gorivo je težko verjeti, da je zrazen še za 400 litrov praznine. Škoda, da je rezervoar kolo na dnu, pod prtljago, res pa je, da bi ga bilo sila težko namestiti kam drugam, ne da bi s tem zožili prtljažni prostor.

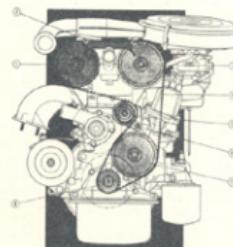
In kam z drobnarjo? Na vratih ni žepov, pač pa je pod armaturno ploščo razkošna polica. Predal pred sovoznikom je moč zakleniti; ko ga odpremo, se v njem prizge lučka. Za rokavice in cigarete je predal pred prestavno ročico.

Hvala in graja

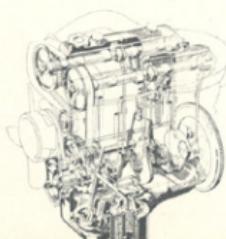
Še enkrat povem: fiat 125 special je hiter, živahen in razmeroma ekonomičen (za zmerne voznike) avto, ki se ponuja s solidno opremo in nadpoprečno prostornostjo. Zamerimo mu zastareloto obliko in podvozje, slabego na mokri cesti in nenatančno voženje pri nagli vožnji. In še posebej – površnost: ko smo privratak sedili v testni avto, je odpadel pokrov z odprtine za radio. Ker se je zataknil gumb, nismo mogli naravnati dnevnega števca. Ves čas preskušnjene sta gnajvala previsok mirovni plin in kratek stik na električni napeljavi. In resnični na ljudjo obtožboj bolj servis kot avto. Saj so obe napaki vneto popravljali, odpriali pa ne.



Fiat 125 special je avto za tistega, ki sta mu všeč italijanski temperament in udobje v isti sapi. Tudi za tistega, ki meri svoj ugled z avtom, pa nima denarja da bi segel po resničnem razkošju. Konji v specialu res niso dragi: šest stotakov velja vsak, vsi skupaj torej šestdeset tisočakov. Več moči za isti denar pa ta trenutek ni moč dobiti.



Vodenje odmičnih gred: 1 – zobnik odmične gredi, 2 – kazalo za nastavitev odmičnih gred (pri menjavi zobatega jermenja), 3 – zobnik druga odmična greda, 4 – zobati jermen, 5 – napenjalnik, 6 – vijak za utrditev napenjalnika, 7 – zobnik gredi, ki poganja oljno črpalko, črpalko za gorivo in razdelilnik, 8 – zobnik ročične gredi. Jermenice alternatorja, vodne črpalke in ročične gredi povezuje klinasti jermen.



Shema, ki kaže mazanje motorja v fiat 125 special. Vidimo tudi, kako so gnane in nameščene odmične gredi v glavi.

Velike zadnje luči pa daljši napis je vse, kar je pri specialu drugače kot na zadku navadnega fiata 125. (desno zgornji) Delovni posnetek: med meritvami na letališču. (desno spodaj)



# FIAT 125 SPECIAL

## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 3114 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posoda za gorivo pa polna.

**Največja hitrost:** 169,1 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritov)

### Poseški:

400 m brez zaleta: 17,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 112 km na uro)

1000 m brez zaleta: 32,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 142 km na uro)

— 40 km na uro: 2,9 sekunde

— 60 km na uro: 5,4 sekunde

— 80 km na uro: 8,6 sekunde

— 100 km na uro: 13,3 sekunde

— 120 km na uro: 20,2 sekunde

— 140 km na uro: 30,8 sekunde

### Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 37,7 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 146 km na uro); v peti prestavi: 41,1 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 119 km na uro)

### Poraba goriva (super bencin).

Na potovanju: najmanj 9,9 litra na 100 km, največ 14,7 litra na 100 km (ostro po cestah! l. reda); na avtomobilski cesti 13,8 litra na 100 km (poprečna hitrost 145 km na uro). Po mestu: najmanj 10,8 litra na 100 km, največ 13,1 litra na 100 km.

Po prepočna poraba na testu: 12,6 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

### Natankočnost merilnika hitrosti:

Kazelec na 40, resnična hitrost: 42,0 km na uro

Kazelec na 60, resnična hitrost: 61,9 km na uro

Kazelec na 80, resnična hitrost: 71,7 km na uro

Kazelec na 100, resnična hitrost: 100,1 km na uro

Kazelec na 120, resnična hitrost: 119,8 km na uro

Kazelec na 140, resnična hitrost: 138,2 km na uro

Kazelec na 160, resnična hitrost: 157,7 km na uro

PRIMERJAJTE	fiat 125 Special	alfa roméo giulia super	BMW 1600	renault 16 TS	volkswagen 411 L
Gibna prostornina (kubiki)	1608	1570	1573	1565	1679
Moč KM (DIN) pri vr/min	100/6000	102/5500	85/5700	85/5750	68/4500
Cena (devize + dinarji)	50.065,05 din 3547 \$	1.305.000 lit + 42.495 din	7050 DM + 39.295 din	-	7580 DM + *
Največja hitrost (km na uro)	169,1	180,9	166,1	163,3	149,0
Pospški (sekunde):					
0—80 km na uro	8,6	7,3	7,7	8,7	10,5
0—100 km na uro	13,3	11,0	11,9	12,9	17,4
0—120 km na uro	20,2	15,8	17,5	19,2	28,3
1000 m brez zaleta (sekunde)	32,2	32,3	33,6	34,8	36,6
Opozorila:					
— proizvajalec Litrostroj R 16 TS trenutno ne prodaja pri zastopniku Auto Emona v Ljubljani niso uspeli sesteti dinarskih dejavov. Vse cene veljajo na dan zaključke redakcije (28.9.1971)!					

## TEHNIČNI PODATKI

Motor: sprednji pogon, zadnje koliesa

### motor

Vrtlja	— 4, vrstni, nameščeni vzdolžno, blok iz lažke litine
Glavni izvajalci	— 5
Hlađenje	— vodočno, termostat, ventilator, kompenzacijna posoda
Vrtilna	— 50 mm
Gib	— 80 mm
Gibna prostornina	— 1608 kubikov
Odprtina gred	— 2, v glavnem (zobati jermen)
Komprezija	— 8,8:1
Uplinjanje	— anorg. padobrski, weber 34 DCH-10
Crpalka za gorivo	— mehaniška
Oiljet filter	— v glavnem toku, zamenljiv
Motorno ulje	— 100 KM (DIN) pri 6000 vr/min
Specifična moč	— 9,9 KM/liter (DIN)
Največji navoz (DIN)	— 13,3 km pri 4000 vr/min (DIN)

### prenos moći

Sklapka	— enokolensko, suhe, mehaniška
Menjalnik	— petostenjski, synchronizirani (po želi), automatski, prestopni na ročico v sredini
Prestavna razmerja	— peta 0,88:1
Diferencial	— enostavni, tricikel 1,36:1, druga 2:1, prva 3,66:1, vzvratna 3,52:1
Pronos	— hidrod. ozobrazje 4,1:1 (110 km/h)
VOZ	— vodilna kardanska gred

### Oblika

Karoserija	— limuzina, 4 vrata, 5 oseb
	— emsonosna

### obese in vzmetenje

Prednja prema	— dojne, prečne obese z vzdolžnimi vodili, vijalne vzmeti, teleskopski blaznilniki, stabilizator
Zadnja prema	— toga prem., vzdolžna vodila, listnine vzmeti, teleskopski blaznilniki

### volan

Konstrukcija	— prenos s polzem prestopni
Rajndi krog	16,41" blaznilnik
Obrati volana	— 11,5 metra

### zavore

Konstrukcija	— dvokrotna, kotline zavore na vseh štirih kolessih, serv. omreževalnik zavorne moči na zadnja kolesa
Ročna zavore	— mehaniška, na zadnja kolesa

### kolesa

Pletišča	— jeklena, pršana 5 J x 13
Cume	— pasaste, 170 SR 13, pirelli

### oprema

Akumulator	— 12 voltov, 45 Ah
Alternator	— 70 A
Zarometi	— 4 dolga zarometata halogenka
Zadeži luči	— dve, objčajni
parkirne luči	— ena, na sredini
Varnovalke	— 6 pod ornatim plodovi
Brizgalnik	— nemški, z zamovom v misnuti z odmori in avtomatom en zamah na tri sekunde
Kurjava	— mehaniška, tudi naprava -peri-objektiva, radiator, dvostopenjski ventilator
Zračenje	— skozni reži na obeh straneh armature plote in na bočnih, za zadnjimi vrat, trikotna okno

### Notranjost

Dvigalo	— sedišči iz blage tkanine iz umetnega vlnja, preproge iz blage in gume
vratna šipa	— vijake
Zaščita podvozja	— lepljena
	— bituminska masa

### mere in teže

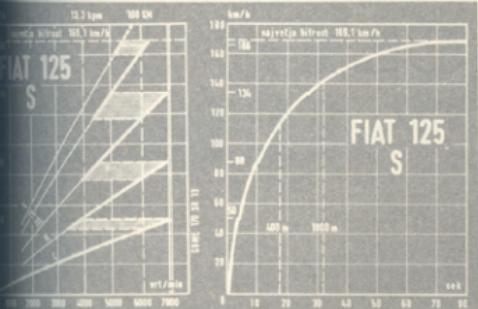
Dolžina	— 4233 mm
Širina	— 1622 mm
Vrh	— 1420 mm
Moderna razdalja	— 2505 mm
Kotolek	— skupaj 1313 mm, zdesa 1291 mm
Najmanjša razdalja do cestice	— 120 mm
Pričajnik	— 400 litrov
Prazno vozilo	— 1040 kg (pripravljeno za vožnjo)
Obležja	— 400 kg
Dovoljena skupna teza	— 1440 kg

### vzdrževanje

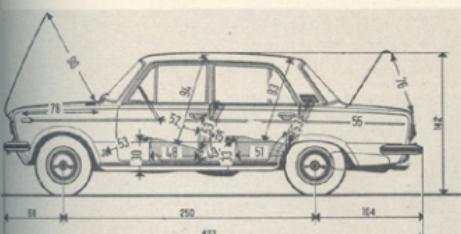
Posoda za gorivo	— 50 litrov
Blaznilnik	— 7,5 litra
Kerter	— 3,75 litra (skupaj s filterjem)
Menjalnik	— menjava na vsaki 3000 km
Diferencial	— 1,65 litra, menjava na vsaki 20.000 km
Pritisak v gumarah	— 140 litra, menjava na vsaki 20.000 km

### zmogljivosti

Hitrost pri peti prestavi pri 1000 vr/min	— 90,7 km/h
Srednja hitrost bala pri maksimalni moči	— 16,9 m/sek
Mod. na tem polju	— 400 km/h
zavore	— 90,0 km (DIN)
Mod. na tem polju natovorjenega avta	— 69,4 km (DIN)

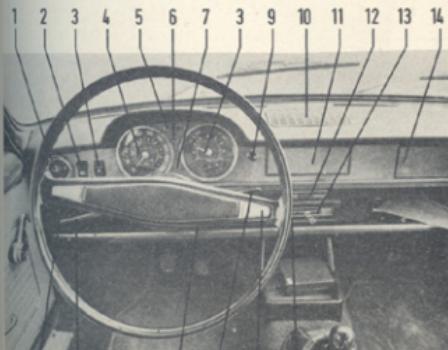


Motor Fiat 125 special se rad zvrsti čez ukazane vrtljaje. Ventili zdržijo brez težav in voznik ima na voljo velik zapoj rezervne moči. Toda za pretiravanje ni varno. Med meritvami smo pretikali tako, da smo dobili zares najboljše pospeške: pri 6900 vrtljajih v minutah. Le četrti in peti prestavji se ni treba bati vtopljalice motorja. Torej smo pretikali pri 50, 88, 134 in 166 km na uro. Najevečja hitrost je avto dosegel v četrti prestavi: 160,1 km na uro.



Širina pri komolicih spredaj 140, zadaj 139; širina prednjega sedeža 56, zadnjega klopi 137, notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 180; pomik prednjih sedežev 24, odporna vrat (vihšina x širina) spredaj 92 x 82, zadaj 91 x 81; širina odprtine motorja 142; prtljažnik: dolžina 107, širina spredaj 96, zadaj 107, višina 47.

1 – reža za dotok hladnega zraka, 2 – stikalo luči, 3 – stikalo za osvetlitev armaturne plošče, 4 – merilnik hitrosti, običajen in dnevni števec kilometrov, 5 – kontrolne lučke pozicijnih luč, dolgih žarometov in utripaljk, 6 – gumb za nastavitev dnevnega števca kilometrov, 7 – gumb za nastavitev ure, 8 – ura, merilnika za gorivo in temperaturo hladilne tekočine, kontrolne lučke za gorivo, vzl., pritisk olja v motorju, ročno zavoro in cok, 9 – vzgljalnik, 10 – prostor za zvočnik, 11 – prostor za radio, 12 – pepelek, 13 – ročici za nastavitev ogrevanja in zračenja, 14 – zaprt predel, 15 – ročica brisačnikov, 19 – stikalo vzlga in ključavnica volana, 20 – ročica utripaljk, 21 – ročica pozicijnih luč, dolgin in kratkih žarometov, svetlobnega signala.



## REZULTATI

- |                  |   |
|------------------|---|
| videljivost      | <b>8</b> Klasična, rahlo dolgočasna, a še vedno ugledna oblika. Ugajata nos in zadek. Pristajajo mu temnejše barve.   |
| prostornost      | <b>10</b> Zelo prostoren avto za pet oseb. Udoben vstop in izstop. Poprečno velik prtljažnik (400 litrov).  |
| upravljanje      | <b>8</b> Nenavadno dobro. Vzvratno prestavilo je vredno. Stikali za luči sta težko dosegljivi. Preveč plasko naslonjalo voznika v sodeža.                         |
| vidljivost       | <b>9</b> Dobro pregleden na vse štiri strani. Napreva peri-briši, odmornik. Odlični halogenski žarometi. Zadnja šipa se rosi, nima zunanjega vzvratnega ogledala. |
| največja hitrost | <b>9</b> Nad poprečjem svojega razreda. Dosegli smo jo v četrti prestavi. Zelo glasen veter, rohneč motor. V peti prestavi brez težav dolgo drvi.                 |
| pospeški         | <b>9</b> Poprečni. Zelo uspel kompromis med limuzino in športnikom.   |
| poraba goriva    | <b>8</b> Za zmernost zahteva zmernega vrtlja. Pri težki nogi pa po požrešnosti prekašuje.   |
| lega na cesti    | <b>8</b> Neveljavna v blagih vijugah se nevarno spreminja v spodenjanje. Zelo slaba na mokri costi. Avto rad „zaplava“.   |
| udobje           | <b>9</b> V spodnjih območjih zelo tih motor. Dobri sedeži, še prijetno vzmetenje. Moti civiljenje gum med speljavanjem.   |
| motor            | <b>9</b> Vrstni štirivaljnik, dve odmični gredi v glavi. Nad 1500 vrtljajih mirno teče in se rad vrti. Z močjo ne varčuje.  |
| zavore           | <b>10</b> Dvokrožne, kolutne na vseh štirih kolesih, zelo občutljiv servo. Učinkovite.  |
| oprema           | <b>8</b> Poprečna manjkanjo: merilnik vrtljajov, merilnik za pritisk olja in varnostne utripalanke. Površina končna obdelava.                                     |