

Najmanjši fiat orjaškega Fiat je že petnajst let (in še vedno!) fiat 126. Vnuk znamenitega topolina se od minulega septembra daje imenuje BIS, torej »vnovič« – kot ušesom naklonjena označba modernizacije vozila. In, če veste, da je FSM (Fabryka Samochodów Małolitrażowych) poljska firma, ste v isti savi razvijali tudi napis »Made by FSM«, na zadku tega avta: to pomeni, da je 126 BIS sicer zasnovan v Italiji, izdelan pa na Poljskem.

Obljubljena letna proizvodnja bo presegla 200.000 teh »poljskih« fiatov, med že običajne kupce pa so po novem zapisali tudi Kitajce. Majhen avto na velikem svetu, torej!

In kaj je tisto, zaradi česar je fiat 126 zdaj BIS? Predvsem odločni spremembi v zadku vozila. Tam so zdaj tretja vrata (s šipo vred dvižna in opirajoča se na dva teleskopa), pod njimi pa dvižna in hkrati snemljiva polica za zložljivo sedežno klopo, takšna, že značilna kombijevsko-limuzinska ukroitev pa pomeni prilagodljivo velik (110 do 500 dm³) prtljažnik v zadku in šele pod njim je mogoče najti na novo zasnoven motor.

Motor je vzdolžno nameščeni vrstni dvovaljnik, v celiči iz lahke kovine, povsem vodoravno ležeč in hlajen z vodo. Se človek ustraši, da ga sploh ni, tako zelo spremeno je – z menjalnikom vred – vtaknjen v skromno odmerjeno praznino za zadnjima kolesoma ter pokrit z zvočno izoliranim poklo-



Fiat 126 BIS

FIAT BY FSM

Nov motor v novem zadku

pcem v dnu prtljažnika, na katerega kljukah si že prvi hip polomiš nohte.

A je vse na svojem mestu: tudi vodni hladilnik s termostatskim

ventilatorjem (levo, ob motorju) in velik izpušni lonec, s katrako in pravokotno ukrivljeno cevjo, ki sili izpod zadnjega desnega vogala avtomobila.

Ročična gred motorja je vtaknjena v dva ležaja, odmična gred za vzporedno nameščene ventile je ob strani in gnana z verigo. Prostor na ljubo sta vodna in oljna črpalka nataknjeni na isto gred, eno z drugim pa je prispevalo tudi k ugodnejši, torej rižji teži celotnega pogonskega sklopa.

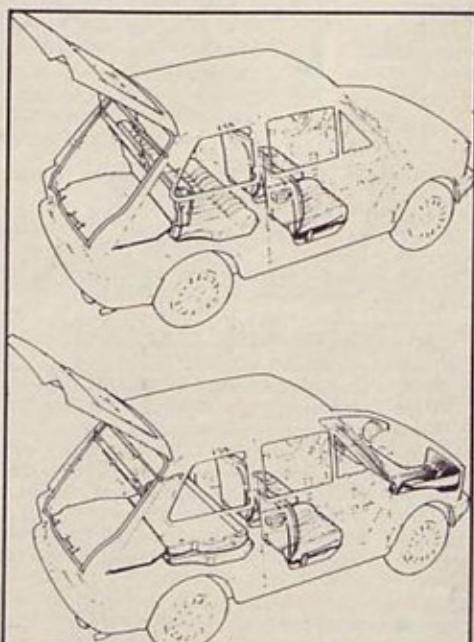
V primerjavi s svojim zračno hlajenim (prav tako dvovaljnijm) prednikom ima novi motor višjo kompresijo, ugodnejša izgorevalna prostora v valjih, dvojni padotni uplinjač, pa tudi večjo gibno prostornino (704 namesto 652 kubikov) ter obenem boljše zmogljivosti: največjo moč 26 KM pri 4500 vrtljajih v minutih in največji navor 47 NM pri ugodno nizkih 2000 vrtljajih v minutih.

Okrožen z vodo je seveda že po pravilu tišji kot zračno hlajeni motor, tako tih, da bi mu bile zvočne obloge, s katerimi so ga obdali, opazno kos, pa vseeno ni. Tudi nemiren je, predvsem takrat, ko se ob ročnem čoku šele ogreva, in nasploh, kadar njegovi vrtljaji niso lahkotno številni. A čeprav so štiristopenjskemu menjalniku (z ne-sinhronizirano prvo prestavo) namenili daljše prestavno razmerje v diferencialu, je 126 BIS odločno živahnejši kot je bil fiat 126 doslej, obenem pa tudi hitrejši. In tako je moč biti tudi s tem avtom povsem dobro kos zahtevnemu in hitro tekočemu mestnemu prometu. Na primer takšnemu kot je torinski.

Toda, pod naslednjimi pogoji: da kot voznik (ali voznica, da ne bo zamere) ne merite in višino kaj prida čez 190 centimetrov, da ste zmrni tudi pri širinskih centimetrih, da številka vaših čevljev ne



Prilagodljivo: zložljiva zadnja klop



Na novo ukrojeno: prtljažnik v zadku

presega velikosti 45, da znate kročiti zatikajočo se prvo prestavo, da vam ni odveč privzdigovati nog, zaradi preveč navzgor zakrivljenih pedalov, in, da ste naslopu zadovoljni z majhnimi rečmi.

Kajti: fiat 126 BIS je v celiem udobnejši od svojega prednika – na račun večjih koles in prilagojene prednje listnate vzmeti; na račun zobate letve, namesto polza v volanskem mehanizmu; na račun bogatejše armaturne plošče in modernejše notranjosti (s sedeži vred) v celiem; na račun boljšega ogrevanja notranjosti (ki ga omogoča vodno hlajenje motorja) in na račun že serijske in doplačljive opreme, ki obsegata tudi dvostopenjski ventilator za zrak v potniškem prostoru, brisalnik ter gretje

zadnje šipe, meglenke in tako dalje.

Ampak centimetri so centimetri in fiat 126 je še vedno prepriljivo najmanjši fiat ta hip. To morate vedeti, preden spoznate, da vas utegne žuliti. Je pa – v isti sapi in po mednarodnih merilih – tudi eden izmed najcenejših avtomobilov na svetu, pa naj gre za njegov nakup, ali za vožnjo z njim. S približno 60 kilometri na uro je moč voziti ob (tovarniško oznanjeni porabi) 3,5 litra navadnega bencina na 100 kilometrov, ta podatek pa je mogoče celo z jugoslovensko inflacijo nekako dohajati.

In zato se ob 126 BIS ne gre vnaprej namrdniti. Navsezadnje je z novimi plastičnimi obrobami, večjimi zadnjimi lučmi, z večjimi



zračnimi režami in vsemi že prej omenjenimi obliskovnimi posegi vred prav licenč avtomobilček za vsakdanje opravke. In ni prav dosti kriv, če je kdo prevelik, da bi zmogel udobno sedeti vanj.

Seveda je tudi za fiat 126 namejen predvsem mestnim vožnjam, pa je temu primerno tudi njegovo,

malce poskakujanje obnašanje na cesti. Lahek nos, v katerem je rezervno kolo in 55 litrov prtljažne praznine, se obrestuje pri lahkonosti volana s samo 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Teža v zadku pa je kriva za bočna drsenja na spolzkih tleh, pa tudi za prehitro željo po vožnji na samo dveh kolesih (iste strani vožila), če je ovinek oster in prehiter.

Tehnični podatki

Motor: dvovaljni – štitraktinski – vrstni – nameščen zadaj vzdolžno – vrtina in gib 80,0 × 70,0 mm – gibna prostornina 704 kubike – kompresija 8,6:1 – največja moč 18,5 kW (26 KM) pri 4500/min – največji navor 47 Nm pri 2000/min – ročična gred v 2 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – blok in glava iz lahke litine – dvojni padotični uplinjač (weber), z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 34 Ah – alternator 630 W

Prenos moči: motor zadaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski menjalnik, prestavnica ročica na teh – plastična 4.00B × 13 – gume 135/70 SR 13 (stomil)

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejaj prečna listnata vzmet, prečna vodila, teleskopska blažilnika, zadaj vijacični vzmeti, poševna vodila, teleskopska blažilnika – bobnaste zavore za vsa štiri kolesa, mehanska ročna zavore na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvi-

jo, 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

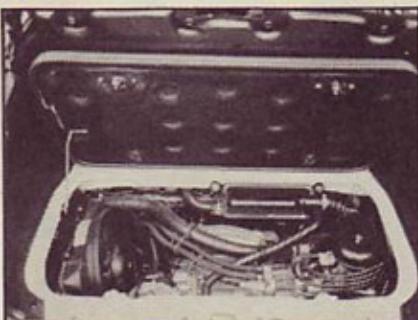
Mere in teže: dolžina 3,107 m – širina 1,377 m – višina 1,343 m – medosna razdalja 1,840 m – kolotek sprejaj 1,134 m, zadaj 1,169 m – rajndi krog 8,6 m – teža praznega vozila 620 kg – dovoljena skupna teža 965 kg – prtljažnik (tovarna) sprejaj 55 dm³, zadaj 110/500 dm³ – posoda za gorivo 21 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 116 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 33,0 s – poraba goriva (ECE): 4,4/–5,8 litra navadnega bencina na 100 km

Takšen kot je, bo moral 126 BIS ugajati kupcem vsaj tja do leta 1991, ko ga bodo pri Fiatu zamenjali s povsem novim modelom podobne velikosti. In dotlej bo osrečeval obe vrsti kupcev: tiste, ki ga ljubijo, ker večjega avta ne zmorejo kupiti, in tiste, ki lahko zrejo čez njega, saj so z žepr dosti zrelejšim vozilom. Na primer vrhunski limuzini iz iste (Fiatove) hiše, o kateri pišemo na naslednjih straneh.

Obrnite list, če vas zanima!

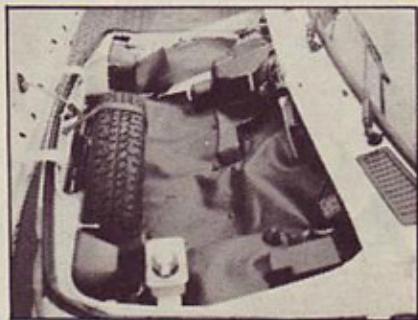
MARTIN ČESENJ
Foto SRDJAN ŽIVULOVIC



Skoraj skrito: motor pod prtljažnikom



Polepšano: notranjost, armaturna plošča



Podelovan: prtljažnik v nosu