



vozili smo



TEKST: Martin Česenj
FOTO: Tom Pleterski

**NAMESTO PISMA
DEDKU MRAZU:
PRESKUSILI
SMO MALI FIAT**

Fiat je ena izmed tistih tovarn, ki sklepajo z majhnimi avti velike kupčije. Prodali so 4 milijone fiatov 500. Potem so — pred dvema letoma — zasnovali močnejši, postavnejši in za las večji fiat 126. Zdaj prodajajo oba.

Tudi fičko je nastal v Torinu. Ampak v Italiji ga je odpihnil čas. Kragujevska Crvena zastava se napreduku ogiba: avto je avto, kar fičko naj bo! Jugoslovanskega kupca nihče nič ne vpraša: če ni belega, je črn kruh najboljši. Hočeš, nočeš — kupi: zastavo 750!

vzdolž obeh bokov. Nos z vdrtimi žarometi je odsekan, zadek pa položen, skoraj tako kot pri fiatu 127. Vdrta platišča dišijo po športu. Nos in zadek sta zadolžena, da ob trčenju požreeta najhujše udarce, okrepitve v vratih branijo voznika in sopotnika pred bočnimi poškodbami; tridelen drog volana se ob čelnem naletu zlomi in zmakne, posoda za gorivo je na varnem, pod zadnjo klopio.

— Ko bi ljudje zmogli urejati lastno usodo, bi se zaletavali le z velikimi avti, pravijo

FIAT 126

Kratek in jednat

Fiat 126 je po merah močno podoben angleškemu miniju. V primerjavi z najmanjšo zastavo je za četr metra krajši, sedem centimetrov nižji in en milimeter ožji. Ohranil je vse glavne značilnosti fiata 500, le oblika je sodobnejše in koristnejše zamišljena. Kakšna zagnana frčatela se resda utegne namrdniti — češ, ko je pa vse tako majhno — a vozniku ostane vsaj tolažba, da je pri tem mislila na avto.

Narediti velik avto ni več umetnost, stlačiti v komaj trimetrsko vozilce vse, kar je treba, pa meji na mojstrovinu. In danes je že veliko ljudi, ki lastnega ugleda ne merijo več z velikostjo avtomobilske pločevine. Sir Alec Issigonis je že pred poldrugim desetletjem začrtal prvi mini-avto. Njegova zamisel še zdaj ni od muh: na račun prometne gneče in bencinske draginje.

Fiat 126 je navzven preprost in prijeten: prednji pokrov, ki se odpira po vsej širini, je navdihnil ploščata utora

zdravniki, ki celijo rane ponosrečenim avtomobilistom. Priporočilo, ki je majhnim avtom na pisano na kožo, se torej glasi: niso primerni za trčenje!

Toda fiat 126 je, kar tiče varnosti, dolg korak pred fiatom 500 in fičkom. Tudi streha je okrepljena z žilavimi profili in notranjost je na oglatih mestih oblažinjena. Pač pa so sedežna naslonjala še zmeraj prenizka, da bi varovala hrbtenico, in varnostni pasovi so, tudi v Italiji, le za doplačilo.

Štirisedežni dvosed

Notranjost je spretno izrabljena do zadnjega koristnega centimetra. S Tomom Pleterškim sva vsaj za glavo nad višinskim poprečjem, pa sva se v malem fiatu kar udobno vozila. Blatnika prednjih koles resda preveč silita v notranjost in odrivata noge, toda prednja sedeža se umakneta dovolj daleč nazaj, da je drža sproščena. Zaradi motorja v zadku je zadnja klopi preblizu prednjima sedežema,

**Zares nam je žal!
Novoletno darilo na
naslovnici je le igračka
za 800 lir. Celu
cvetličarska pentlja
je večja od avtomobilčka
za otroke.**

**Dedek Mraz je zmignil
z rameni. Saj ni on kriv,
da je tako. Fičko alias
zastava 750 si bo letos
naprtil že drugi križ.
Dvajset let, ljudje moji!
Pa ni nikakršnega
zanesljivega obeta,
da bi ga vrgli v staro
šaro.**

**Fiat 126, ki smo ga
vozili v Torinu, ni bil
igrača. Bil je avto —
za vsak žep!**

da bi bilo v avtu dovolj prostora za štiri odrasle ljudi. Tudi plezanje čez prevrnjena sedeža je težavno. V tem si fiat 126 in naš fičko podajata roke.

Voznikov delovni prostor je večji, kot bi prisodili po zunanjih merah avta. Tudi dolgonožez najde pravšnje »ravnotežje« med razdaljami sedež — volan — pedala. Sedežnemu naslonjalu ni moč spreminjati nagiba, pa tudi skromne notranje širine se je treba privaditi. Ob volanu so,

600; voznik mora obrniti kontaktni ključ, nato pa povleči ročico med sedežema. Na osrednjem grebenu so še ročica ročne zavore, mehka, pripravna, a ne preveč natančna prestavna ročica, čok in pletek predal za ropotijo. Za večje kose prtljage je na voljo prostor pod prednjim pokrovom, kjer je po tovarniških podatkih za 100 litrov praznine, po naši približni oceni pa za 60 dm³ uporabnega prtljažnika. Povsem v nosu sta akumulator

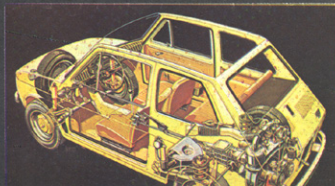


kot pri vseh fiatih, pripravne ročice za luči, utripalke in brisalnice. Na progasto oblaženi armaturni plošči so v istem ohišju: merilnika hitrosti in goriva, števec kilometrov in kontrolne lučke. Zraven sta stikalo žarometov in primitivna gumasta črpalka za brizganje vode na šipo.

Vžig motorja gre po istem kopitu kot nekaj pri fiatih

in pokonci vpeto rezervno kolo.

Zračno hlajeni motorji so že po pravilu glasni in tudi pri fiatu 126 so izolacijske obloge prešibke, da bi utišale hrup. Toplotne napeljave v prostoru za potnike so sicer popolnejše in bolj domiselne kot pri fičku, pa še zmeraj zelo preproste. Spet na račun te vrste motorja: ogrevanje zamuja, predvsem pri mestnih vožnjah.



Motor s kratko sapo

Dvovaljni, vrtni motor je po tradiciji najmanjšega fiat a ostal v zadku. Motorju z gibno - prostornino pičlih 500 kubikov, ki je poganjal fiat 500, so povečali vrtni na 594 kubikov (takšen motor z 18 KM pri 4000 vrtljajih v minuti poganja zadnji dve leti tudi fiat 500). Potem so izboljšali odmično gred in sistem ventilov; motor fiata 126 zmre 23 KM pri 4800 vrtljajih v minuti. To ni konjurnica za postavljanje rekordov. Zračno hlajen motor teče hropeče, tresljaji ob nizkih vrtljajih stresajo ves avto. Pretiranega siljenja čez 5000 vrtljajev ne mara. Navor 4 kpm pri 3400 vrtljajih v minuti je preskromen da bi zagotavljal dobro pržnost. Zato ima glavno vlogo menjalnik, ki so ga v celoti presadili iz fiata 500. Kratki prvi prestavi omogočata presenetljivo dobre pospeške in hitrost 50 km na uro smo dosegali že po približno sedmih sekundah. Nad to hitrostjo postane avto manj živahen. Z mesta do 100 km na uro smo izmerili približno čas 55 sekund. Zelo dolga četrta prestava (razmerje 0,875:1) omogoča, seveda na račun pržnosti, razmeroma velike hitrosti brez škode za motor. Pri hitrosti 100 km na uro se glavna gred zavrti le 4500-krat v minuti in niti pri največji približni hitrosti 110 km na uro motor ne preseže 5000 vrtljajev. Kadar smo hoteli pogonski agregat v celoti najbolje izkoristiti, smo pretikali pri hitrostih 35, 55 in 80 km na uro.

Prva prestava ni sinhronizirana — med vožnjo zahteva mojstrstvo pretikanja z vmesnim plinom. Pa takšno pretikanje skoraj ni potrebno, saj zmore motor tudi v drugi prestavi hitrost peša.

Motor fiata 126 je namenjen predvsem mestnim vožnjam. Tamkajšnjemu tempu sledi brez tožav. Na odprtih cestah zahteva premišljeno vožnjo in izkoriščanje zaleta, saj vozniku v kočljivi situaciji pri zgornjih hitrostnih območjih krejta prestava prav nič ne koristi.

Tudi podvozja inženirji niso spreminjali, le prestavili so

ga iz fiata 500. Spredaj je ostala prečna listna vzmet, zadaj so posevne, nihajne obese. Zasnova že sama po sebi napoveduje občutljivost na bočne vetrove, motor v zadku pa spodnjašanje zadnjega dela v ovinkih. Motor in podvozje sta po svoje ugašena: ne marata zasebnih dirk. Pasaste gume dobijo italijanski kupci brez doplačila.

Boljši od fička

Kar tiče vozne lastnosti, se fiat 126 ne more primerjati z večjimi in zrelejšimi brati.

Prodajajo ga tistim kupcem, ki avta ne potrebujejo za drvenje, ampak za vsakdanje opravke. Kot takšen pa je v osnovi boljši, varnejši, kulturnejši in za vožnjo pripravnejši od zastave 750.

Če verjamemo tistim avtomobilističnim revijam, ki so ga preskušale več tednov, ne le tri dni, se hvali z izjemno skromno porabo goriva in z nizkimi vzdrževalnimi stroški. Fiat 126 je prikupen in lično izdelan avto in če sodimo po prodajnih številkah, je takšen mnogim všeč.

Za zdaj fiat 126 v Jugoslaviji še ni napradaj. O tem, ali sploh bo, ne vemo še nič natančnega.

Možnosti je več: na mohtajnih trakovih v Kragujevcu bi z njim odrinili fička; ali pa bi ga uvažali iz Poljske (fiat 126 p) ali kar naravnost iz Italije.

Fiat 126 stane v Italiji lir 1.187.200. Kvalificiran italijanski delavec mora odšteti zanj štiri mesečne zaslužke, gimnazijski profesor pa le dve in pol. Boljši italijanski novinar ga postavi v lastno garažo, če žrtvuje enomeščni dohodek.

Zdaj si lahko sami izračunate, kako in kaj. Jaz moram sešteti osem mesečnih "plač" potem si lahko kupim fička in ne preveč drago kravato.

TEHNIŠKI PODATKI

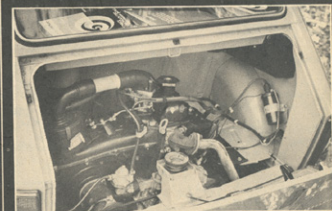
Motor: dvovalejni — štirivaljni — vrtni — nameščen vzdolžno — vrtna in giza 73,6 x 70 mm — glava prostornina 594 kubikov — kompresija 7,5:1 — največja moč 23 KM (DIN) pri 4800 vrtljajih v minuti — največji navor 4,0 kpm (DIN) pri 3400 vrtljajih v minuti — topla gred v 2 letih — stroška odmična gred (venija) — enojni pedalni uplinalni weber — zračno hlajenje z ventilatorjem in termostatom — akumulator 12 voltov, 36 amperiskih ur — dinamo 230 voltov.

Prenosna moč: motor zadaj poganja zadnja kolesa — enokobinski suhi sklopka — štiristopenjski menjalnik v istem ohišju z diferencialom — prva prestava ni sinhronizirana — prestavna ročica na tleh — palčica 43 — 12 — pasaste gume 135 SR 12.

Vozni obseg: limitirani — dvoje vrat — 4 sedeži — samonosna karoserija

— prednji kolesi na posamičnih obesah, prednja vodila, prečna lotovata vzmet, teleskopski blažniki — zadnja kolesa na posamičnih obesah, poševne nihajke, vjadčne vzmeti, teleskopski blažniki — bobnaste zavore na vseh štirih kolesih, dvojni zavorni sistem — mehanska ročna zavora na zadnja kolesa, ročica med sedežema — volan s prilizem.

Mere in teže: dolžina 3,054 m — širina 1,377 m — višina 1,335 m — medosna razdalja 1,840 m — kolotek spredaj 1,142 m, zadaj 1,203 m — 322 kg praznega vozila 595 kg, dovoljena obtežba 135 kg — prtiložnik 100 litrov (tovarna) — Zmogljivost: največja hitrost, več kot 105 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 54 sek. (tovarna) — nomina poraba goriva po DIN: 5,4 litra navadnega bencina na 100 km.



Motor je nameščen vzdolžno, za zadnjo premo. Ploščevinasti pokrov se odpira od zgoraj navzdol in obvisi na žični vrvtici.

Dve valja v vrsti, zračno hlajenje, stranska odmična gred, visoki ventili. Ko so motor presajali iz fiata 500 v fiat 126, so mu povečali vrtno in zvišali vrtljaje.

Prtiložnik je širok in plitki: približno 60 dm² uporabne prostornine. Povsem v nosu avta je rezervno kolo.

