

Ko sem pred mnogimi leti prvč sedel za volan dizelskega osebnega avtomobila, se mi je zdelo kot da bi bil zmenjen z Bržitko, pa bi dočakal Belmonda... Tako zelo surov je bil tisti motor!

Potlej so se časi spreminali in dizli z njimi. Dandanašnji so že tako uglajeni, da jim preostanka slabosti ne gre več tako resno zameriti. Tudi naftni fiat 127 je dokaz za to...

Vmesne možnosti kljub temu ni: dizelski motor v osebnem avtomobilu je moč le ljubiti ali sovražiti. Saj so celo zapriseženi avtomobilski tehniki zaradi tega razdeljeni na dva tabora! In graje tistih, ki so »proti«, so slišati enko prepričljive kot pohvale tistih, ki so »za«. Najovejše dizelske ponudbe pomenijo morda popuščanje napetosti, spreobrnite na »sovražni« strani pa zagotovo še ne.

TRŽNA ANALIZA

V Torinu so zabrenkali na varčevalno struno, melodijo pa uglasili z izkušnjami, ki jih premrejo na področju majhnih avtomobilov. In teh izkušenjih se zdaleč ni malo! Tako je novi fiat 127 diesel v vrsti dizelskih fiatov 132, 131 in ritmo najmanjši pri hiši, obenem pa je ta hip – tudi najmanjši na svetu. Zato zna biti ponudba še toliko zanimivejša!

Fiate 127 so začeli izdelovati pomladi leta 1971, odtej pa so jih prodali že skoraj pet milijonov, polovico vseh v Italiji. Zdaj so Fiatovci spremno izrabili povpraševanje po dizelskih avtomobilih in se zanašajo na podatke, ki pravijo, da je bila leta 1973 dizelska udeležba med osebnimi avtomobili na italijanskem tržišču le 1,2-odstotna, lani pa že osemodstotna, in da je zanimanje za naftni pogon enako odločno poraslo tudi v celi Evropi, ter celo v ZDA, kjer še pred petimi leti niso hoteli točiti v osebne automobile drugega kot benzina.

Tržna analiza je novincu obetača tudi zato, ker se je znašel tako rekoč brez tekme-

Fiat 127 diesel

Premišljena poteza

Za zdaj posebnost: dizelska ponudba v nižjem avtomobilskem razredu – Novo srce: za star avtomobil in za nove kupce!



ca – v razredu, kjer dizli še niso v navadi, bi pa utegnili zamikati kupce. Zato tovarna tudi razglaša, da s fiatom 127 diesel ni potrebno ravnavati nič drugače kot s tistim, ki ga poganja bencinski motor. S tem hočejo povedati, da so novo vozilo prilagodili dizelskemu neznanju voznikov, ki jim je namenjen.

Varčen je ta dizel že v tovarni. Za sestavljanje motorja uporabljajo isti montažni trak kot za bencinski štrivaljnik s

1050 kubiki, ki je namenjen »brazilskemu« fiatu 147, kakor je po zadnji modifikaciji ime južnoameriški različici fiata 127.

PREPRIČLJIVE ZMOGLIVOSTI

To je seveda zavidljiv proizvodni prihranek, saj je celo glava dizelskega motorja močno podobna tisti od bencinskega, le da so ji vtisnili

izgorevalne predkomore in zapolnilni vrtine, namenjene svecicam. Blok je tako kot pri bencinskem fiatu 127 iz litega železa, s petimi ležaji za ročično gred, odmična gred je v glavi in z zobatim jermenom.

Izgorevalna predkomora za ta dizel je Fiatov izum in se odlikuje z nizkoturbulenčnimi tokovi – primerjavi sicer visokoturbulenčnimi predkomorami, ki so v rabi za hitro vrtče se dizle. Predkomora je skoraj cilindrična, z malce zamknjenimi polmerom, prispeva pa k dobrim zmogljivostim motorja. Ta majhen, komaj 1,3-litrski štrivaljni dizel zmore prepričljivo specifično moč 25,5 kW/liter (34,6 KM/liter), kar sodi med boljše dizelske podatke in se približuje celo tistim, ki jih beležijo dizli s turbinskimi polnilniki goriva. Če ste dobrega spomina, potem veste, da je bila tolkska litrska moč pred poldrugim desetletjem hvalje vredna celo pri beninskem motorjih.

Spretna zasnova je temu motorju omogočila tudi izredno tih in miren tek, obenem pa zgledno čiste izpušne pline. Izgorevalna komora je obdelana z nikljevo-nioblidbenovo-kromovo zlitino (ta je zaslovela pri reaktivnih motorjih), kar omogoča velike rezerve v topločnih obremenitvah.

Nova za takšne dizle je tudi namestitev ventilov (pod koton dvanaestih stopinj), eno z drugim (omenim naj samo še posebej) zasnovane vzvojne blažilnike tresljajev na ročični gredi pa pomeni izredno priken pogonski agregat, ki ga celo vajeno uho na »prvi pogled« ne spozna kot dizelski.

Ravnjanje z njim je preprosto: vžge na zasuk ključa, če je mrzel s pomočjo ročnega čoka, in, če so vrtljajti preniki, s pomočjo ročnega plina. Malce





robost se oglesi le med zaganjanjem in preden motor steče. Toda ko vrtlaji zrastejo nad številko 600 v minutu, se motor vrli kot bi ga gnal bencin in se docela umiri. Dobro počutje ob njem gre tudi na račun dogrnane zvočne izolacije, ki je iz sodobnejših materialov in debelejša kot običajno. Povrh vsega tehta celoten motor le 115 kilogramov, kar je samo 17 kilogramov več od 1,3-litrskih bencinskih različic.

V razvojnem obdobju so z njim opravili preko 1000 »laboratorijskih« ur, kar pomeni skoraj 130.000 prevoženih kilometrov, pa tudi 100.000 kilometrov različnih poti, s poudarkom na tistih, v zelo mrljih krajih.

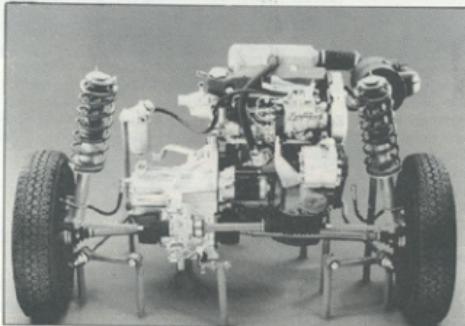
Rezultat je na dlan: zmogljiv motor omogoča zadostno največjo hitrost, dovolj živahne pospeške in potnikov ne utruja s tistim, kar je pri dizilih največja slabost: mislim na trušč in tresenje.

Menjalnik, ki so mu ga pritaknili, so si sposodili pri flatu 128 in mu podališali četrtu predstavo. Ta je zdaj v velik prič varčnosti. Porabe goriva sicer nismo imeli priložnosti preverjati, ampak nikakršnega razloga ni, da bi ne verjeli normalno izmerjenim številкам in tovarniškemu podatku, ki pravi, da je poprečna poraba le 6,4 litra plinskega olja na 100 kilometrov.

PRIKRITA PRILETNOST

Karoserija fiata 127 je že v letih, torej po malem tudi »odpisana«. Kljub temu je to še vedno lica in uporabna kombilimuzina s tremi vratimi, z dobro vidljivostjo na vse strani, in z novo polepšano zunanjino podobo. K polepšavam so dajo plastična odobja (prednji je podaljšan v spojler pod nosom), motno črna maska z vtisnjenima žarometoma in z vogalnima utripalkama, večji zadnji luči, bočni obrobi in širša platišča s širšimi gumami. Motno črni so tudi brisačniki in zunanje vzvratno ogledalo, k serijski opremi pa sodijo še zglavnika na prednjih naslovnjakih, varnostni pasovi, vžigalnik in trikotna okena na vratih.

Modernejša je tudi armatura na plošča z merilnikom hitrosti, števecem kilometrov ter merilnikom pritiska olja v motor-



Prednja prema: vzmetni nogi, prečna vodila, poprek nameščen motor

ju, goriva v posodi in temperatu hladilne tekočine. Čok in ročni plin sta pod volanom, ki je mehko tapeciran in ima v prečki iz enega kosa trobljo in dve stilistični, sicer pa nepripravnici.

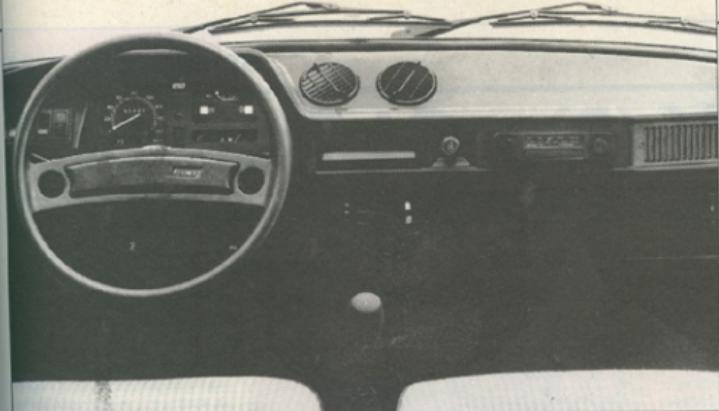
Seveda pa fiat 127, četudi modificiran, ne more iz koče in je še vedno razmeroma utesnjén za (pre)velikega voznika in v podrobnostih malomarno obdelan, ker je pač majhen flat.

K prilagajanju sodi, da sta prednja sedeža visoka in ju ni moč dovolj daleč odriniti, da se vrata pločevinasto zapirajo in da preproga ni po meri urezana.

Ampak, prosim lepo, ta avtomobil sodi v nižji avtomobilski razred (tudi po ceni), torej je muzika v njem le toliko kot je za ta razred prípad, če pa upoštevam kakovostni dizel, jo je pa še dosti več. Finejše kot sicer so tudi barve, v katerih je na voljo: ferrarijsko rdeča, alpsko bela, dolomitiko peščena, tirenško modra in temno modra. Na sedežih je blago, pri vseh različicah s kahirastim vzorcem.

KOMU ZVONI DIZEL?

Takšnemu fiatu je fiat 127 diesel se v Braziliji reče fiat 147 in ga prilagajajo tudi na alkoholni pogon. In opravljajo je Fiatova vrsta že priletna, še ni za v muzej, z dizlom v nosu pa sploh ne! Dizelski različici podvozja niso spremiščnali (spredaj sta ostali vzmetni nogi, zadaj pa prečna listata vzmeti, ki uspešno nadomešča tudi stabilizator), za spoznanje trše so le vzmeti. Kljub temu se – desetletje dol-



Armatura plošča: lepša in opremljena z vsem potrebnim

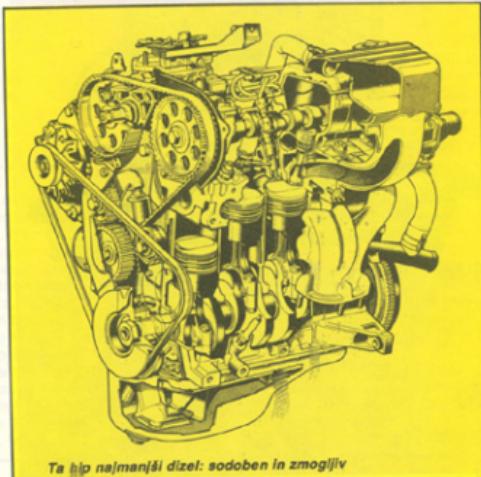
gim vožnjam navkljub – nadlego na cesti ne gre pritoževati, nad zavorami tudi ne in nad okretnostjo v mestu še manj!

Dizelski fiat 127 čisto natanko cilja na tiste kupce, ki so majhni avtomobilov navajeni, pa jim ni za velike potovanje hitrosti, ampak za poceni vožnje po opravkih, teh pa človeku nikoli ne zmanjka.

In ko sem se s tem prikupnim vozilom hitro metal po torinski mestni gneči, se mi je milo storilo ob misli, zakaj neki so se v Kragujevcu ubadali z jugom, ko pa bi lahko »posvojili« kar fiat 127, z vsemi ponujenimi motorji vred, zdaj tudi z dizom.

• • •

Kajti: po nekajletni Fiatovi dirki s Volkswagnom, ko je



Ta je bil najmanjši dizel: sodoben in zmogljiv



wolfsburški golf (bencinski in dizelski) preprčljivo vodil, se je Fiat prav s tem vozilcem odločno primaknil k ciljni črti in zadevi volksvagnovcem nekaj povsem novih skrb. Vprašanje zanje se glasi: kako narediti majhen in zmogljiv dizel?

Fiat 127 diesel je torej premišljena poteza, če pomislimo na Evropo in svet. Le pri nas smo se ga, žal, že vnaprej otrešli. Tistih nekaj primerkov, ki jih bomo ob uvozu predraga plačali, pač ne bo znanilo varčevanju za zgled!

MARTIN ČESENJ
foto: PAVLE TOMERSKI

Tehnički podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – štiritaktni – dizel – nameščen prečno nad prednjo premo – vrtina in gib $76,1 \times 71,5$ mm – globina prostornina $1300,8$ kubika – kompresija 20:1 – največja moč $33,14$ kW (45 KM) pri $5000/\text{min}$ – največji navor $74,5$ Nm (7,6 kpm) pri $3000/\text{min}$ – ročična gred v 5 ležajih – odmčna gred v glavi (zobati jermen) – vbrizgovanje goriva s pomočjo Boscheve rotacijske črpalk – vodno hlajenje – akumulator $4 \text{ B} \times 13$ – gume $145 \text{ SR } 13$

Prenos moči: motor sprejed pogonja prednji kolesa – enokulutna suha sklopka – štiristopreniski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – plastična $4 \text{ B} \times 13$ – gume $145 \text{ SR } 13$

Voz in obese: kombilimuzina – tri vrata – pet sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejed vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj trikotna prečna vodila, prečna listnata vzmet (tudi kot stabilizator), teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, sprejed kolutne, zadaj bobnaste, omrejevalnik moči zadaj – mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,4 zavritjaja, rajdni krog 9,1 m

Mere in teže: dolžina $3,745$ m – širina $1,545$ m – višina $1,410$ m – medosna razdalja $2,225$ m kolotek sprejed $1,270$ m, zadaj $1,300$ m – teža praznega vozila 835 kg – dovoljen obtežba 420 kg – prtičajnik $312/1176 \text{ dm}^3$ (tovarniška) – posoda za gorivo 42 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 130 km na ura – 0 do 100 km na ura: $23,5$ s – norma poraba goriva po ECE: $5,1/7,7/6,5$ litra na 100 km