



Fiat 127 sport

Fiatovci so srečni ljudje: Italijanskemu, pa tudi celo vrsti drugih ljudstev na svetu uspešno ponujajo dovolj avtomobilskih modelov, da pride na vsak ročni prst po eden. In če se pri kakšnem kaj zatakne, brž sežejo po motno črni plastički in po širših plastičkih skrbnejo nabrusajo motorno žezezo in pritaknejo oznako »sport«. Tega so se učili pri nekdanjem mojstru Abarthu in reči je treba, da jih gre delo dobro od rok. Fiat 127 sport, na primer, je prav posrečeno vozilo!

Športna frizura

Preskušen in znova spretno uporabljen recept za poživljvanje že rahlo osivelega modela – Športnik po videzu, truču in zmogljivostih

pika na i tega torinskega modela. Nekakšna smetana na torti, nekaj boljšega pač!

PIKANTNEŽ

Ta avtomobil je športno navdahnjenim očem takoj všeč: zaradi motne črnine, ki obroblja spodnje dele ritca, bokov in zadka, odeva pa tudi žaromet, brisalnike, zunanje ogledalo, in zaradi spojlerja na nosu in nad zadnjim šipo; zaradi nizkih in širokih Pirelli-jevih gum; in zaradi dirkaškega vzdušja za volanom, pred-

vsem na račun rahlo školjkastih prednjih sedežev, v usnje oblečenega volanskega obroča, serijskega merilnika vrtljajev in čokate prestavne ročicice. Seveda je med spiskom opreme tudi nekaj peska v oči: na primer plastični kolesni pokrovki, ki so od daleč kot lahka plastička, ali pa mrežasta zglavnika, ki ju (to je pri fiatih že nevarno razpasena navada) ni moč naravnati dovolj visoko.

Privlačno moderne so pa nekatere druge nadrobnosti: veliko zunanje ogledalo z notranjim nastavljanjem (reada je to nastavljanje italijansko

nenatančno, je pa!), digitalna ura z vgrajeno štoperico nad notranjim ogledalom in pregleđna razporeditev merilnikov – poleg tistega, za vrtljaje motorja, tudi za hitrost, temperaturo hladilne tekočine, pritisik olja in gorivo. Ročica čoka je vozniku skrita, tako globoko pod volanom je, so mu pa zato nemenili kontrolno luč, ki mu vsakič obudi spomin. In v okrili oglate armaturne plošče so tudi manj važna stikalna (vsaj pomembnejša so tudi pri tem fiatu ob volanu) pravilno dosegljiva in označena z vedno vidnimi simboli.

K serijiški opremi sodijo še brzalnik zadnje šipe z brizgalkom in ogrevalno napravo, zadnja mejenjalka in varnostne utri-paice. Pa seveda avtomatska varnostna pasova spredaj, vžigalnik in luknja za montažo radijskega sprejemnika.

Tudi Fiat 127 sport je kombi limuzina, ki ima ob dveh stranskih še vrata na zadku, pod njimi pa – zavojlo zložljive zadnje klopi – prilagodljivo prostorno priblažnik. Zadnja vrata so teleskopsko podprtia, polica pod šipo pa je z njimi v navaz, da se istočasno privzigne. Seveda jo je moč tudi odpeti ali povsem izvleči.

Eno z drugim: 127 sport posreže z dovolj pikantno opremo, da je moč reči dosti lepega o njem. Kajti toliko športnosti srcačamo ponavadi šele v srednjem avtomobilskem razredu, ta fiat je pa – če sodimo po njegovih merah – vsaj pol stopnice niže.

SUROVEŽ

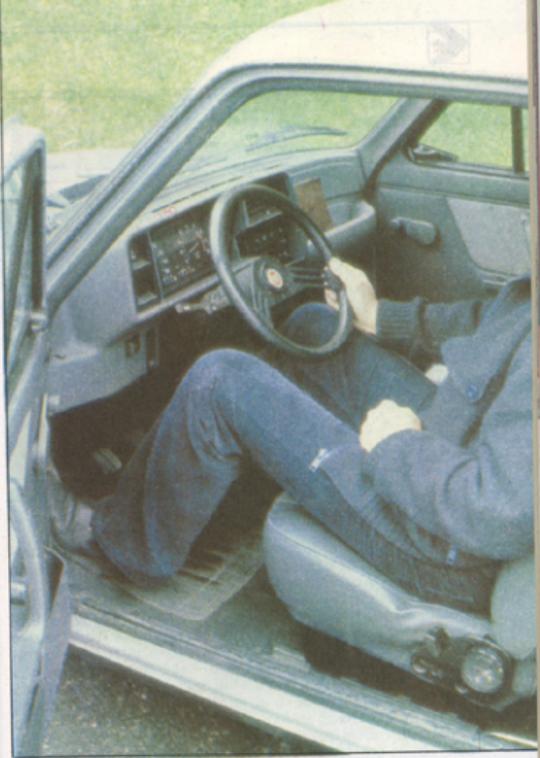
Je pa v njem tudi dosti surovosti. Na primer za volanom: če niste skromnejših telesnih mer, boste vsaj na vsako debelo uro vožnje potrebovali

razgibovalne vase. Sedeža namreč ni mogoče odrniti dovolj daleč nazaj (tako pridobiš varljivo kolensko prostornost pri zadnji klopi!), pa morate ves čas voziti z močno skrčenimi nogami in – zavojlo prizvidnjenih pedalov – tudi z navzgor zavihanimi stopalamo.

No, vsaj to: pedal za plin je dirkaško širok, gol in nalučjan. Namenjen je vožnji »prsti-peta«, seveda če ob razboleli desni nogi zmoretе še njeno svedrasto obraćanje.

In spet surovost: ko se oglaši motor! Ampak ta surovost prija. Preprosto pristoja celotni podobi vozila. Glas motorja je rezek, malce hreščč, ampak zdrav. Saj, to je zdrav motor. Poln moči! In ne pretirano požrešen.

To je 1,3-litrski štirivaljnik, z odmično gredjo v glavi, z zorbatoj jermenom, z lahko glavo in s petkrat vležajeno ročično gredjo. Gibi batov so znatno krajši od premera vrtlin, to superkvadratno razmerje pa, s celotno zasnovo vred, vzbuja veselje do vrtljajev. In ta motor se zares zelo rad vrti! Na merilniku se prepovedano rdeče polje sicer začne pri številki 6000, ampak to je zaradi dolgega življenja, ne pa zato ker bi ventili ne zmogli pekienske-



ga tempa. In ker se hkrati z vrtljaji veča tudi trušč, je dirkaško vzdusje skoraj povsem prepričljivo. Pa ne le vzdusje!

Ta avtomobilov zmore največjo hitrost 165 kilometrov na uro in pospešek z mesta do 100 kilometrov na uro v dvanaestih sekundah. Oba rezultata obeta tovarniški prospekt, a se na preskušnji izkažeta za resnična. Pri tem motorju veliko pomaga petstopenski menjalnik, s posebej posrečeno preračunano peto prestava.

Ta je enaki meri namenjena drvenju po avtomobilski cesti (ter doseganjem največje hitrosti) in ugodnejši porabi goriva.

Pri največji hitrosti in v peti prestavi se motor vrti s še varnim in po želji dolgotrajnejšimi 5575 vrtljaji v minuti (to ugodje za motor gre ne le na račun »daljše« petice v menjalniku, ampak tudi na račun ugodno »dolgega« diferenciala), med našo preskušnjo pa





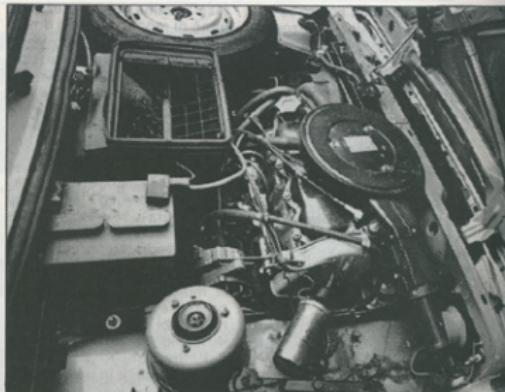
Notranjost: tesna, a športna

smo kljub športnim naprejanjem vozila zabeležili povprečje 8,5 litra goriva na 100 kilometrov, pri čemer se je potra sušala med varčnimi 6,5 in malce razdražajskimi 10,5 litri na 100 kilometrov poti.

Pet prestav koristi tudi pospeškom. Kdor zna biti surov s pedalom za plin ter sklopko in kdor bo pretilkal na zgornji tovarniško dovoljeni mejni, bo v posamičnih prestavah dose-

gal naslednje resnične hitrosti: 35, 70, 110 in 150 km na uro. Pri tem bo avtomobil že po osmih sekundah zmogel hitrost 80 kilometrov na uro, kar je za kratke razdalje zelo obetavni rezultat. Da ne pozabim: takšno priganjanje zna biti tudi odveč, če vam ni do divjanja, saj je motor dovolj prožen za povsem vskadajo v tekočo vožnjo. Le tih ne zna biti nikoli!

Autosport



Motor: glasen, a zmogljiv

NABRITEŽ

Če odštejem boleče noge, je vožnja s fiatom 127 sport vzpodbudna. Cistih 75 konjskih moči je za 775 kg prazne teže na vso moč prepirčljiv potek, kar se izkaže tisti hip, ko pohodite plin. Tudi z dobro lego se ta avtomobil lahko pohvali, saj so mu prednjo premo preuredili po vzoru zre-

lejšega ritma, svoj delež pa, jasno prispevajo tudi široke in dobre gume na kolesih. No, iz kože, ki pritiče prednjemu pogonu, ne more. Zato v zelo hitrih ovinkih trdovratno tiči nos k zunanjemu robu, kar zatehta včasih tudi bolj grobo dodajanje volana. Ga je pa mogoč z odzvemanjem plina v ustrezno nizki prestavni skorajilu na mig postaviti v pravo smer. Seveda se vam pri temlahko pripeti, da vas bo zadek hotel prehiteti, pretirano nevarna pa ta reakcija ni. S plinom in volanom boste to čedno igračko vselej ujeli. Volan uboga tudi med vožnjo naravnost in šele na zgornji hitrostni mejni postane živčno nemiren. Dobro pa ključuje tudi bočnemu vetru in voznikovim željam po ostrih zaviranjih.

Toda: ravno zavojlo športnosti je podvozje trdo in glasno. Udobna limuzina tale avto ni! Všeč bo pa – to jamčim – vsakomu, ki uživa, če je hitrejši in na ovinkih „ostrejši“ od mnogih večjih, bolj zaresnih in dražjih avtomobilov.

• • •

Športna firzura je torej znotra vzbogla. Se tudi ni bilo bat, da ne bo, saj so v Torinu pravi mojstri za takšne reči. Obvezljivo naj pa napotek: vsega, kar fiat 127 sport zmore, naj se loti le tisti, ki je mojster za volan in vožnjo, in takšnemu bo tudi takoj jasno, da je ta avtomobil zelo nabrit fiat!

MARTIN ČESEN
foto: MARJAN ZAPLATIL





Končna obdelava: dež v avtu



Oblik: kombi-limuzina

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjim pogonom – vrtina in gib 76,1-71,5 mm gibna prostornina: 1301 kubik – kompresija 9,75:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5760/min – največji navor 103 Nm (10,5 kpm) pri 3500/min – ročična gred v ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litije-

ne – dvojni padotočni upirilnjac weber – vodno hlajenje s črpalko, termostat in ventilatorjem – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W

Prenos moči: motor sprejed poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – plastična 4 1/2 Jx13 – gumice 155/70 SR 13 (pirelli cinturato P3).

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 3

vrat – samonosna karoserija vsa štiri kolesa na posamičnih obesih – sprejed vzmetni nogi, enojna prečna vodila, stabilizator – zadaj prečna listnata vzmet, trikotna prečna vodila, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, sprejed kolutne, zadaj bobnaste, servo, omjejevalniki moči zadaj, ročica zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 3,710 m – širina 1,535 m –

višina 1,370 m – medosna razdalja 2,225 m – kolotek sprejed 1,290 m, zadaj 1,300 – najmanjša razdalja od tal 0,13 m – rajdní krog 9,5 m – teža praznega vozila 775 kg – dovoljena skupna teža 1175 kg – prtljažnik 365/1070 litrov posoda za gorivo 30 litrov.

Zmogljivost: (tovarna): največja hitrost 165 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 12 s – poraba goriva (ECE): 6,1/7,7/9,9 litra na 100 km.