



festy

TEKST / TOM PLETERSKI. FOTO / MARJAN ZAPLATIČ



# MALČEK V NEMILOSTI

Fiat 127, majhen avto brez velikih pomanjkljivosti

Kadar govorimo o majhnem avtomobilu v isti sapi govorimo tudi o Fiatu. Torinski velikan že dolga desetletja potrjuje, da mu ni para v velikem vojskovanju z majhnimi avtomobili. To počne brez omahovanja; pravočasno in brez obotavljanja postreli tudi lastne vojake, kada lih mineva bojaželnost.

KODAK SAFETY FILM

H 5





Tako se je zgodilo tudi, ko je prečna namestitvev motorjev, ki poganjata prednja kolesa, dokazala prednosti pred motorji v zadnjih večerajšnjih malih fiatov.

Pri majhnih avtomobilih je seveda še posebej pomembna izkoriščenost prostora pod skopo odmerjeno ploščevino. Zato je dobil fiat 127, ki je leta 1971 nadomestil generacijo „850“, predvsem novo, prednjemu pogonu prilagojeno karoserijo, medtem ko ima pod ploščevino spretno uporabljeno učnost in material iz prejšnjih modelov. Fiat namreč izdeluje tudi razmeroma najcenejše avtomobile v Evropi in zato redko naredi avto, ki bi bil nov do zadnjega vijaka. Tako se fiat 127 vozi na podvozju, ukradenem v fiatu 128 — poznamo ga z zastave 101, žene pa ga motor kupeja „850 sport“.

### Uspel kraj

Ker sodobni majhni avtomobili nočejo biti navadne, pomanjšane kopije velikih, je tudi fiat 127 zahteval od oblikovalcev karoserije „čira — čara“ s prostorom. Poleg tega Italijani ne bi bili Italijani, če vsakdanje uporabne karoserije ne bi skušali, kolikor se je pač dalo, urezati dopadljivo očesu. Kot vedno — stvar okusa, vendar so nam pripombe naključnih firbceev obeh spolov in večne telefonade v redakcijo zadosten dokaz, da je kraj uspel.

Glede čaranja s prostorom pa takole: v fiatu 127 se lahko štirje potniki tudi na daljših poteh razmeroma dobro počutijo, dobri odnosi mer na sedežu pred volanom pa tudi vozniku zagotavljajo zelo dobro počutje.


Kar največ je tudi v prtijažniku. Tovarna je skrojila dva zadka, enega z navadnim prtijažnikom in 230 litri uporabne prostornine (merjeno z našimi kockami), in drugega s tretjimi, dviznimi vrati in zložljivo zadnjo klopio, ki pogoltno tudi več kot tisoč litrov (hladilnikov, pralnih strojev, televizorjev in krompirja). Prtijažnik ni velik samo po prostornini, marveč mu tovarna dovoli (če je za volanom samo voznik) še obtežbo 330 kg. Za napako „poskrbi“ samo precej visok rob prtijažnika, ki nagaja pri tvorjenju velikih predmetov.

Skratka, zunaj samo 3,60 metra dolg avto, znotraj pa nikakršen maleček.

Bolj v slogu majhnega avtomobila je narejena notranja oprema, ki izdaja dolge prste tovarniških rezerentov za varčevanje. Tako so

sedeži videti majhni in tanko oblažinjeni, vendar pa svojo nalogo zelo dobro opravljajo. Niso pretrdi in tudi telesa se dovolj dobro oprimejo. Špartanska, deloma tudi primitivna je oprema armaturne plošče, vendar pa to ne velja za velika okrogla instrumenta, ki združujeta vse potrebne kontrolne lučke, ki so tudi spodobno velike in vsiljivo opozorijo na morebitne napake v motorju.

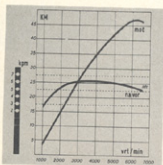
### Zaščiten ploščevina

Star Fiatov greh so primitivne črpalke za pranje vetrne šipe. Gumijasti gumb zahteva večkratno pritiskanje s palcem, preden z muko iztisne na vetro šipo boren curek vode; povrh ga privezan voznik še težko doseže. 

KODAK SAFETY FILM

H S

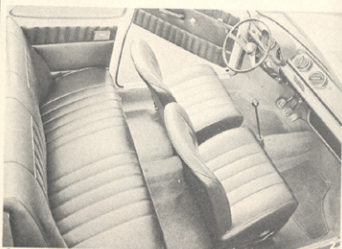




Motor fiata 127 doseže največjo moč visoko pri 6200 vrtljajih v minuti, vendar mu ugodna krivulja navora, ki je na širokem območju med 2700 in 5000 vrtljaji v minuti blizu največjemu navoru (pri 3500 vrt/min), zagotavlja prožnost in varčnost.

drobne dokaze tradicionalne fiatove površnosti. Tako nagajajo trdi mehanizmi za odpiranje oken, a tračnice prednjih sedežev so slabotne in se pod težo obilnih voznikov krivijo.

Po drugi strani tovarna od lanskega septembra pomanjkljivosti poplača z zelo dobro zaščito pločvine, ki še ni v navadi niti pri veliki večini krepko dražjih avtomobilov. Karoserije so barvane po novem postopku, ki poleg fosfatiranja in barvanja z elektroforezo vsebuje še posebno anti-korozijsko osnovno barvo. Poleg tega že v tovarni prekrijejo podvozje z vinilskim premazom in



Oprema notranjosti fiata 127 je precej skopa, vendar za avtomobil tega razreda zadovoljuje.

Glede brisalnikov s priročnim stikalom pri volanu, ki smo ga vajeni tudi z drugih fiatov, pa je škoda, da imajo eno samo hitrost. Za drobno rosenje je prehitra, za naliv pa prepočasna. Tovarna bi tudi že lahko spremenila naprave za zračenje svojih avtomobilov in sicer odpiranje loput, skozi katere priteka zrak k nogam. Privezan voznik jih doseže samo z nogo, s čemer pa seveda avtomobilu ne izkazuje nežnosti. Zračenje tudi sicer ni najboljšo. Kadar je v vozilu več potnikov, prezračevanje ne zadošča, v skisanem vremenu pa se stranske in zadnja šipa zarosijo prej, kot bi se smele. Še dobro, da so na voljo trikotna okna (sicer vstopna viza za vlomilce), še bolje pa bi bilo, če bi imeli „127“ serijsko zadnja stranska okna, ki jih je moč odpreti z izmikanjem navzven. Glede nepridipravov še to: če bodo cene bencina naraščale v sedanjem tempu, bodo morale tovarne tudi pri majhnih avtomobilih zaklepati posode za gorivo, pri modelu na tri vrata pa bi imeli radi pokrov nad prtljago, da bi bila skrita tatinskim očem. Med testom smo odkrili tudi

zaščitijo pred rjavenjem tudi vse votline v strukturi karoserije. Pa truda še ni konec: platišča so zaščiteni z zapečenim prahom epoksidne smole, a blatniki so znotraj zoper sol in kamenje pokriti s plastično maso. Kaže, da je Fiat sklenil narediti konec očitkom na račun slabega lakiranja in daje za lak tudi garancijo.

#### Nenavadni konji

Štirivaljnik, ki žene fiat 127, je star znanec. Tovarna ga je vzela iz pokojnega fiata 850 sport coupe in mu izpregla pet konjev, tako da jih je zdaj „samo“ 47, s tem pa mu je nekoliko podaljšala poskočno življenje.

Prav presenetljivo! Motor, ki mu po precej zastareli zgradbi s stransko odmično grednjo, ki odpira ventile s posredovanjem dolgih dročnikov in se povrh vrti samo v treh ležajih na glavni odmični gredi, ne bi niti v sanjah prisodili veselja do vrtljajev, se vrti skoraj do 7000 vrtljajev v minuti, ne da bi se mu zmešalo v glavi. Za nameček je še prav prožen, tako,

da osreduje tudi voznika, ki mu je pretikanje menjalnika v nadlego. Človek bi dejal, da motor vsega tega ne more kaj dolgo prenašati, toda zgodi se prav nič, le da nad 5000 vrtljaji v minuti prevpije normalen pogovor potnikov in bolj ko se vrtil, bolj je neznošen. Tovarna se za dušenje ropota ni kaj prida pobrigala. Ker bodo glede trpežnosti hitrega motorja še vedno pomisleki, dodajmo, da je že nekaj avtomobilističnih revij fiat 127 gnalo na testih vzdržljivosti, pa je bil motor po 50 000 prevoženih kilometrih kot nov.

Tovarna tudi v svojih navodilih ne predpisuje nikakršnih omejitev glede dolgotrajne potovalne hitrosti. No, za dobro počutje motorja vseeno raje priporočamo nekoliko nižjo trajno potovalno hitrost, kot pa jo fiat 127 zmore s polnim plinom.

Še večje je presenečenje pri črpalnikih za gorivo. Avto, ki se po zmogljivostih kosa s sorodniki spodnjega srednjega razreda, potrebuje izjemno majhne porcije hrane. Tudi pri gredem priganjanju težko porabi več kot 10 litrov na 100 km, medtem ko voznik, ki pazi na porabo goriva, pride tudi pod 7 litrov na 100 km. Tudi nekoliko večja poraba olja (blizu pol litra na 100 km) ne spremeni ocene, da je fiat 127 pri gorivu zelo varčen.

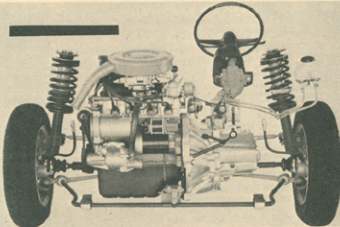
Nihče ni popoln – zato motor fiat 127 v vlažnem in hladnem vremenu včasih neogret nerad steče.

Pa še to: kljub temu, da je stlačen na majhen prostor, so bistveni deli za vsakdanje vzdrževanje mehanikom rokam lahko dostopni.

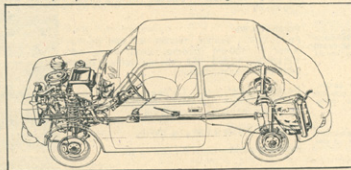
Manj srečne roke pa so bili inženirji pri menjalniku. Prestavnost ročica je precej nenatančna in sinhronizacija druge prestave zahteva od voznika nekoliko tankočutnosti.

#### Zaljubljen v ovinke

Podvozje, na katero se opirajo posamično obsežna kolesa, vsi zelo dobro poznamo z zastave 101. Tudi fiat 127 pomaga, da se drži ovinkov brez napake. Za prednji pogon značilno siljenje nosu nazven je opazno šele pri hudem pretiravanju, na hiter odzvem plina (kar je normalna, čeprav ne vedno pravilna reakcija voznika v škripih) pa se zadek ravno toliko razbremeni, da se avto lepo obrne v smeri ovinka. Na ravnem in pri velikih hitrostih se „127“ izkaže z zvestim držanjem smeri, da bi čutil bočni veter, pa mora pihati že prava burja.



Prednja prema s prečno postavljenim motorjem močno spominja na zastavo 101 (fiat 128) in peugeot 104: kolesa na enojnih prečnih vodilih, ki jim pomaga tudi stabilizator, so opirta na Mc Phersonove vzmetne noge.



„Rentgen“ fiata 127 razkriva čaranje s prostorom. Pogonski agregat je postavljen prečno, zadnja prema s prečno listnato vzmetjo tudi zavzema malo prostora, posoda za gorivo je sploščena čez, rezervno kolo (ni na sliki) pa je spravljeno pri motorju. Vsa zasnovana se je zgledovala po fiat 128.



Medtem ko ima navaden fiat 127 precej skop prtijažnik, je šlo v testni avto, ki je imel tretja vrata na zadku, pri podrti zadnji klopi kar za 1150 litrov – merilnih kock.

Testni „127“ pri nas ni okusi snega, vendar je na blatu in pesku pokazal, da je na spolzki cesti prav tako dober kot druga vozila s prednjim pogonom.

Fiat 127 je tiste vrste avto, ki vozniku na ovinkih cestah dovolj veliko varne športne zabave. Pri tem v enaki meri sodelujejo natančen, dovolj neposreden in lahkonosen volan, resne dobre zavore, živahen motor in varno podvozje. Fiat 127 ni doma na Francoskem in zato tudi nima tako mehkih in udobnih vzmeti, vendar pa je še daleč od tega, da bi rekli, da je predr. S kratkimi in dolgimi neravninami na cesti opravi tako dobro kot poprečno evropski velikoserijski avto. Pri vozni lastnosti in udobju pa imamo pripono, ki zadeva vidljivost. V lepem vremenu na vse strani pregleden avto, ki ga pri parkiranju tudi kratek poseven zadek nič ne moti, se v dežju in umazaniji zadaj umaže z neprosojnim „premazom“, ki bi mu bil kos temo brisalnik na zadnji šipi.

#### Dobro postane slabo

Fiat 127 je majhen avto brez velikih pomanjklivosti in velik pri varni leži na cesti, zmogljivosti, vršnih porabi goriva in tudi pri prodajni ceni. Vse te lastnosti pa mu, kot kaže, pri nas precej škodijo. Za precejšnje število kupcev, ki se spogledujejo z zastavo 101, bi bil fiat 127 povsem zadovoljiv avto, in povrh še občutno cenejši.

Najnovjših cen fiat 127 sicer nimamo, ker ga tudi ni naprodaj. Nazadnje, proti koncu lanskega leta, je stal fiat 127 preračunano v dinarje slabih 40 000 dinarjev, izvedba s trojnimi vrati pa okoli 2000 dinarjev več in to z všteti vsemi dajatvami in zaslužkom uvoznika. Tudi z zadnjo podražitvijo fiatovih vozil dvomimo, da bo v bodoče prekoračil mejo konkurenčnosti na tržišču.

In v tem grmu tiči zajec. Kot smo zvedeli, je še močno dvomljivo, ali bo uvoznik, ki je Crvena zastava, poskrbel za uvoz tega avtomobila. Točnega odgovora žal nismo dobili pravi čas. Je pač tako, da Crvena zastava rajši gradi v Zagrebu tovarnico za sestavljanje luksuznega fiata 132, kot pa da bi poskrbela za skromni fiat 127, ki bi v večjem številu poleg napada na Zastave lastne avtomobile pomenil tudi skrb za servise in rezervne dele.

„Vsakdo pač dela po svoji nori glavi,“ pravi tudi generalni direktor Crvene Zastave v intervjuju na naslednjih straneh te številke Avta. Ali: tudi bog je najprej besno brado ustvaril!



## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štiritaktni — vrtni — nameščen predno predno prednje — vrtna in gib 85 x 66 mm — gibna prostornina 903 kubni — konjske sile 9,1 — največja moč 47 KM (DIN) pri 6200 vrtljajih v minuti — litrsko moč 52 KM (DIN) na liter — največji navor 6,3 km (DIN) pri 2500 vrtljajih v minuti — ročna gred v 3 ležajih — stranska odmična gred (veriga) — viseci ventili, vzporedni — glava iz lahke litine — enojni padaločni upinjak **weber** IBA 22 z ročnim tokom — mehanična šrpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpaliko in termostatom, ekspanzijska posoda — električni ventilator s termostatskim sklopom — svečke meralli CW 78 L9, **champion** N7, **bosch** W 215 T 30 ld, — akumulator 12 voltov, 34 amper-skih ur — dinamo 230 vatov (nekatera vozila: alternator 400 vatov)

**Frenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolna suha sklopka — štiritopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: 3,636; 2,055; 1,348; 0,963; vzvratna 3,615 — diferencial s spiralnim ozobljenjem, prestavno razmerje 4,692:1 (13 61)

**Kolesa:** platforma 400-17, jeklena prslana — gume 135 9R 13 — pretok 1,27, zadaj 1,9, atram.

**Voz in obesa:** limuzina za 4-5 oseb — dvoja vrata (različice a tretrojni vrata na zadku) — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, enojna prednja vodila, vzmerene na prednji stabilizator — posamično obesani zadnji kolesi, prečna vodila, teleskopski blaziniki, prečna listovna zmet (deluje tudi kot prečni stabilizator).

**Zavore:** spredaj kolturne, zadaj bobnaste — dvokročni sistem, omejevalnik zavorne moči zadnjih zavora glede na obtežbo vozila — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeli.

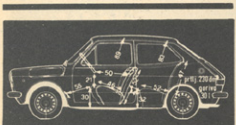
**Volan:** na zobato letev — rajdni krog 9,5 metra (med pločniki), 10,2 metra (med idovci) — 3,5 zavrtaja volana od ene do druge skrajne loke.

**Oprema:** dvotopenjski ventilator — enostopenjski brisalnik — prijematska šrpalka za pranje šipa — nastavitev višine žarometov glede na obtežbo (modeli na tri vrata) — zanke za vleko vozila

**Meri in teže**  
— ročna 3,595 mt — širina 1,527 m — višina 1,325 m — ročna 3,595 mt — širina 1,527 m — višina 1,325 m — medosna razlaga 1,2225 m — kolotek spredaj 1,280 m, zadaj 1,295 m — najmanjša razdalja od tal (obtežba) 0,13 m — prostornina prtljavnika 365 litrov (tovarna), uporaba prostora 330 litrov; model na tri vrata — podltni sedeli 700 litrov (do začnoga okna), 1150 litrov (cela prostornina) — teža praznega vozila 705 kg (na tri vrata 710 kg) — obtežba 480 kg — dovoljena skupna teža 1105 kg (1110 kg) — dovoljena teža priklole brez zavore 390 kg, z zavoro 800 kg.

**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 30 litrov — karter (s litrom) 3,9 litra, menjava na 16.000 km — menjalnik z diferencialom 2,4 litra, menjava na 30.000 km — mazaki podvožja nima — hladilni sistem z grelcem 5 litrov (vodl)

**Zmogljivosti:** teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt./min: 22,2 km/h — moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kg) 60 KM (litri); teža na kilo 15,3 kg — moč na tono polno obteženo vozila 42,4 KM; teža na KM: 23,6 kg — največja hitrost (tovarna) 140 km/h — km brez zaleta (tovarna) 40,5 sek — normalna poraba po CUNA (tovarna) 7,2 l/100 km.



**Notranje meri** (prednji sedeli) v zadnji legi v cm: (k) širina pri kolenih spredaj 127, zadaj 126; širina prednjega sedela 49, zadnje klopi 124; notranja dolžina od arm. plošče do zadnjega naslonjala pribl. 165; pomik prednjega sedela 12; podltna vrat (višina/širina) 92/94; uporabna prostornina prtljavnika (merjena s kockami 1 dm³) 230 do 1150 dm³ (na tri vrata), (k) pri modelu na tri vrata so mere zadnje klopi nekoliko drugačne.

## NAŠE MERITVE

Testni avto je bil premerjavni prevozi 4950 km. Meritve so bile opredeljene z dvema osebama.

**Največja hitrost 139 km na uro** (zaleet 3 km, povprečje štirih meritev)

**Pospečki**  
0—40 km na uro: 3,5 sek  
0—60 km na uro: 6,6 sek  
0—80 km na uro: 10,9 sek  
0—100 km na uro: 17,4 sek  
0—120 km na uro: 31,0 sek

**400 m brez zaleta: 19,8 sek** (končna hitrost 100 km na uro)

**1000 m brez zaleta: 38,4 sek** (končna hitrost 124,5 km na uro)

**Prožnost:** kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi — 40,5 sek (končna hitrost 120 km na uro)

**Poraba goriva:** Po običajnih cestah: najmanj 6,7 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h), največ 10,2 litra na 100 km (zelo ostro po ovinkastih cestah).

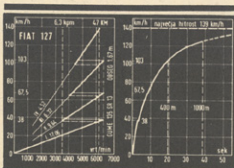
Na avtomobilski cesti: 7,8 litra na 100 km (povprečje približno 100 km/h), oziroma 9,1 litra na 100 km (povprečje okoli 120 km/h)

**Po mestu: 7,6 do 9,1 litra na 100 km**  
**Povprečna poraba testa: 8,4 litra na 100 km**

**Poraba olja: 0,40 litra na 1000 km**

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 60, resnična hitrost 57 km/h  
kazalec na 80, resnična hitrost 75,5 km/h  
kazalec na 100, resnična hitrost 94,5 km/h  
kazalec na 120, resnična hitrost 113 km/h  
kazalec na 140, resnična hitrost 133 km/h



Za klasično zgradbo s stransko odmično gredjo in tremi ležajji glavne gredi je motorfičarja 127 nenavadno poskočen. Vrtoglavica se ga loteva šele blizu 7000 vrtljajev v minuti. Pri meritvah pospeškov smo pretikali pri 6500 vrtljajih v minuti, medtem ko je v vsakdanji vožnji avto poskočilo tudi brez priganjavanja čez 6000 vrtljajev. Motor je tudi prav presenetljivo prožen, pri čemer mu pomagajo tudi prestavi »kratka« nastavnega razmerja. V četrni prestavi prav lepo potegne že od 40 km/h naprej. Posledica kratkih potegov so razmeroma visoki vrtljaji pri največji hitrosti (6250 vrt./min); trajna potolavna hitrost, ki je za kakih 10 km/h nižja od največje, motorju daljša življenjsko dobo. Motor 127 je za svojo živahnost izjemno varčen pri največji hitrosti, kompromis med varčnostjo in poskočnostjo bo ugoden a posebej enakovreden do največ 5000 vrtljajev v minuti (30, 50, 80 km/h v spodnjih treh prestavah).

## HVALIMO

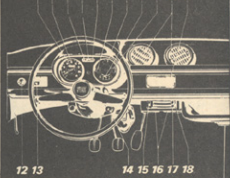
izjemna prostorna notranjost za majhne zunanje mere  
odlične zmogljivosti motorja  
zelo majhna poraba goriva  
brezhibna lega na cesti  
odlične zavore  
okraten avto, dober volan  
dobra vidljivost (razen v slabem vremenu)  
konkurenčna cena (kljub vsemu!)  
model na tri vrata: volik prtljajnik pri podni zadnji klopi.

## GRAJAMO

utrudljiv ropot nad 5000 vrtljajev v minuti  
premato natančne in predré prestavna ročica  
v slabem vremenu so maže zadnje šipa  
slaba brzgalica za šipo  
v vlažnem vremenu včasih nagaja vžig  
model na 2 vrata: prtljajnik za štiri potujoče premajhen

cena: ta čas še ni znana, avtoz je za letošnje leto še vprašanje  
zavarovanje: obvezno 825 din  
kasko: brez franšize 3821 din  
s franšizo 4000 din—407 din  
cestnina: 2400 din  
proizvajalec: FIAT Spa, Corso Giovanni Agnelli 200, Torino  
generalni zastopnik in prodajalec: Zavodi Grevna Zastava, direkcija za zunanjno trgovino, Beograd 29. novembra 12 in filijale »Crvene Zastave«

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



12 13

14 15 16 17 18

1 — števec kilometrov, 2 — merilnik hitrosti, 3 — kontrolna lučka pozicijskih in kratkih luči, 4 — kontr. lučka ultrapl. 5 — kontr. lučka dolgih luči, 6 — kontr. lučka dinama, 7 — kontr. lučka temperature motorja, 8 — merilnik goriva, 9 — kontr. lučka pritiska olja, 10 — dovod toplenga in hladnega zraka, 11 — pepelnik, 12 — brzgalica za pranje šipe, 13 — glavno stikalo luči, 14 — čok, 15 — stikalo ventilatorja, 16 — dovod zraka k nogam, 17 — ravnatelj zračenja, 18 — ravnanje gretja.