

AVTO **test**

Fiat 128 3p – 1100



Pol kupe, pol kombi

Bratranec iz Torina



Ne ve se še, koliko bo stal pri nas. Tudi to ne, kdaj natanko ga bo moč kupiti. Ljubek zastopniški glasek je prosil: »Nikar ne ugibajte cene! Da nas ljudje potem ne bodo zmerjali, češ v »Avtu« je pa pisalo, da ne bo tako drag!« Lepo prosim, kaj bi ugibali! Kako pa naj vem, po čem bodo avti prihodnje leto, ko še cenam čebule komaj sledim? Vse, kar lahko trdim, je tole: Fiatov kupe, zlahtnik naše zastave 101, je od poletja preoblečen, tudi s ceno po novi meri. V Torinu mu pravijo športnik za množice, pri nas bo pa za tiste, ki se bodo znašli pravi hip v pravi vrsti. In, seveda, z denarjem v roki.

Ko sva pred štirimi leti s kolegom za tole revijo podila premierna fiata 128 sport coupe mimo vinogradnih gričev Piemonta, sva v avtih našla takšna lističa: „Pravkar vozite dvestotrintrideseti Fiatov model.“ Štetli so začeli leta 1899. In fiat 128 kupe je bil že šestindvajseti športnik po vrsti. Tako je, če te preganjajo močni tekmeči in zahtevni kupci.

Spomnim se samo malih kupejev iz Torina — uspešnic, ki pišejo tradicijo: fiat 600 coupe abarth, fiat 850 coupe in spider — oba sta razneževala žensko in moško mladež — pa fiat X 1/9, ki je zanimiv in prisrčen, a predrag in premalo uporaben. Na to struno, o uporabnosti, so zabrenkali tudi poleti, ko se je rodil fiat 128 3 p (— tre porte, tri vrata). V tovarni so pridali še oznako „berlinetta“, avto pa je odmev na tisto obdobje, ko je

kriza grozila, da bo športnikom, vsaj ne najbolj ekskluzivnim, odklenalo. Novi kupe je tudi kombi, torej ni več le v užitek očetu, ampak je praktičen za vse sorte družinskih prevozov. Mladičiči pogum! Saj je še zmeraj dovolj tipičen športnik, da se zaljubljeni frčafeli ne bo treba razjokati, češ, v kino greva, pa si prišel pome s tovarnjakom ...

Nova oblika — nov avto

Podvozje je tudi po natančnih merah prav takšno kot prej, v primerjavi z zastavo 101 pa za dobra dva decimetra krajše in za pičla dva centimetra širše. Novi kupe ponujajo le v dveh različicah. Prej je bil na voljo z dvema motorjema in z dvema različnima „paketoma“ opre-

Kaj pravi Ona?

Ne ve, kaj hoče: saj so ji nizki sedeži všeč, kadar sedi, nerga pa, ko leže iz avta — menda se ji res vidi pod krilo. Za volanom hoče, da bi več videla naprej in nazaj, všeč ji je

pa notranja oprema. Tudi kontrolna paličica za olje je preveč od (žanjskih) rok. Na bencinski črpalki potrebuje kavalirja, da ji odklene posodo za gorivo. Barva testnega avta ji ni všeč: temu fiatu pristojajo temnejše barve.

me, zdaj imata pa oba avta, ne glede na velikost motorja (1116 ali 1290 kubikov), enako opremo. Glavna novost je torej nova karoserija, ob kateri pa marsikakšen slučajen gledalec zavzdihne in pravi, da mu je bila prejšnja z zavirjenim zadkom, bolj všeč. Fiat 128 3 p je dobil položnejši zadek, zaradi katerega je zadnja klop malce daljša, strop je pa višji in potnikov zadaj ne tolče po glavah. Zaradi tretjih vrat, ki povlečejo za sabo tudi polico pod zadnjo šipo, in zaradi zložljive zadnje klopi je zdaj tudi napol kombi. Zadnja vrata zadržuje teleskopski opornik, odpirajo se pa dovolj visoko, da se med nakladanjem ni treba sklanjati. Ob štirih potnikih v avtu je prtljžnik (po tovarniških podatkih) celo manjši kot v starem kupeju: 320 litrov. Ob prevrnjeni zadnji klopi in izvlečeni polici pa obljublja tovarna 920 litrov prostornine. S kockami smo izmerili 260 oziroma 750 dm³ uporabnega prostora. Hkrati z drugačnim krojem zadnjega dela karoserije so spremenili še masko na nosu avta, iz katere gledajo štirje halogenski žarometi. Ostale novosti: posamične, preje grade kot lepe luči na zadku, gumaste letve na odbijačih, športna platišča brez okrasnih pokrovov (platišča iz lahke kovine ponuja tovarna za doplačilo) in plastičen pokrov posode za gorivo, z vdolano ključavnico (ki se kar naprej zatika).

Polepsana je tudi notranjost, ki se, zaradi daljše strehe, zdaj prostornejša, kot je v resnici. Pred voznikom prevladujeta velika, okrogla merilnika hitrosti in vrtljajev, z obeh strani sta vtisnjena v armaturno ploščo precej manjša, tudi okrogla merilnika goriva in temperature hladilne tekočine. Žal sta ta merilnika velikokrat v senci volana in ju voznik težko vidi. Obložen obroč volana je prijetno majhen, ob njem so značilne fiatovske ročice: za utripalce in luči ter za brisalnice, s prekinjevalnikom teka. Ostala sta tudi



čok in ročni plin, serijsko je ogrevanje zadnje šipe. Notranja lučka je nameščena v sredino armaturne plošče, kot nalašč za branje zemljevidov, je pa zoprn, ker sveti vozniku v oči. In ogrevanje je kljub dvostopenjskemu ventilatorju prešibko (hlajenje v mrazu nismo preskušali): dve reži, ki pihata k šipi, premalo zaležeta, pa tudi noge so ves čas na mrazem.

Vsa pohvala gre sedežem. Ta avto je namenjen štirim potnikom, seveda, če sta dva pripravljena za plezanje na zadnjo klop. Le-ta je oblikovana v dve skledi in je dovolj dolga. Zmanjkuje le prostor za kolena, ki zaradi nizkega sedeža silijo k bradam. Prednja sedeža sta prav tako zelo pri tih, toda za noge je dovolj prostora, glavi pa varujeta nastavljava opornika. Voznik, ki najde pravniji položaj, bo trdno obsedel tudi med

ovinkasto vožnjo. Tanki sedeži niso krojeni za udobje, so pa športno oprijemljivi. Razen na robovih, so prevlečeni z blagom škotskega vzorca, ki nevsiljivo pristaja k črni notranjosti. Ker bo tudi italijanski zakon kmalu zahteval varnostne pasove, jih bodo verjetno pristieli k serijski opremi. V testnem avtu so bili vgrajeni običajni pasovi (kot črka Y), toda, ker ob robu vrat ni čvrstega mesta za pritrditev, je zgornji krak pasu pritrjen niže od sedeža in voznika vleče k tlom. Zaradi tega počutje ni najboljšo.

Poskočno srce

Po konstrukciji sta oba motorja zelo podobna tistemu iz zastave 101, ta, ki smo ga preskušali, pa je bil enak tudi po gibni prostornini. Dodatnih 10 KM

gre na račun dvojnega uplinjača, „ostrejšo“ odmične gredi in izpopolnjenega izpušnega sistema. Motor fiata 128 3 p — 1100 zmore torej 65 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti. To je za 1 KM več od motorja v starem kupaju 128; razliko so pridobili z drugače oblikovanimi zgorevalnimi prostori v valjih, da se je povečalo kompresijsko razmerje (prej 8,8 : 1, zdaj 9,2 : 1). To pomeni ugodnejši krivulji moči in navora, ki je zdaj pri nižjih vrtljajih večji. Motor se hvali z že znanimi odlikami: s kratkim gibom (superkvadratno razmerje vrtnine in giba), z nizkimi hitrostmi batov, s petkrat vlezajeno ročično gredjo in z odmično gredjo v glavi (z zobatin jermenom). Tudi ta motor je v veselje tistim, ki ne poznajo usmiljeno gredjo od pedala za plin. Na merilniku vrtljajev je rumeno opozorilno

Vse v nosu: poprek nameščen motor, prenosni mehanizem in rezervno kolo. Ta razmestitev je najbolj v prid razmeroma veliki prostornosti Fiatovega kombi-kupeja.

Ob prevrnjeni zadnji klopi ponuja prtljažnik za 750 dm³ uporabne prostornine. Seveda je ta prostor bolj namenjen velikemu kot pa težkemu tovoru.

polje zarisano od 6500 vrtljajev naprej, pri 6800 vrtljajih pa se začne prepovedano rdeče območje. Do tam smo motor priganjali med meritvami. Toda ventili so tako odlični krmiljeni, da niti na koncu skale, pri številki 8000, ne izgubijo ritma. Tovarniške obljube so se med preskusom zmogljivosti uresničile: avto doseže hitrost od 0 do 100 km na uro natanko v 15 sekundah, največja hitrost je pa celo večja od napovedane: 155 km na uro. Štiristopenjski menjalnik ima enaka prestavna razmerja kot pri zastavi 101, le „daljša“ četrta prestava je prilagojena večji končni hitrosti. To hitrost avto doseže, še preden je kazalec na merilniku nad rumenim poljem, torej je dovoljeno dalj časa drveti. Žal pa tudi ta menjalnik ni boljši od tistih, ki jih poznamo iz fiatov te velikosti: pretikanje je nenatančno in težavno, predvsem v prvo prestavo. Ročica zahteva precej vaje, da med pretikanjem v vzvratno ne zahaja več v četrto prestavo. Ker je sredinski greben precej nizek, je tudi ročica zelo pri tleh, daleč od obroča volana.

Tovarniška napoved zelo zmerno porabe goriva se izkaže kot resnična: čeprav smo avto večidel testa temeljito priganjali, povprečna poraba ni presegla 10 litrov na 100 km. Zmerna je bila tudi poraba goriva na mestnih voznjah, čeprav smo motor, zaradi mraza, vsakič ogrevali s pomočjo čoka.

Na trdih nogah

Tudi podvozje je skoraj enako kot pri zastavi 101, s kolnutnimi zavorami na prednjih in z bobnastimi na zadnjih kolesih. Namesto prečnega stabilizatorja na prednji premi so pri 128 3 p natezne opore; zadnji kolesi se opirata na prečno listnato vzmet. Če še enkrat primerjam s stoenko: kupe je bolj pri tleh, vzmeti so trše. Avto se hvali z

Dvakrat po tri luči (tudi za vzvratno vožnjo) po obliki niso najbolj uspele. Celoten zadek je bil za veliko okusov pri starem avtu lepši.

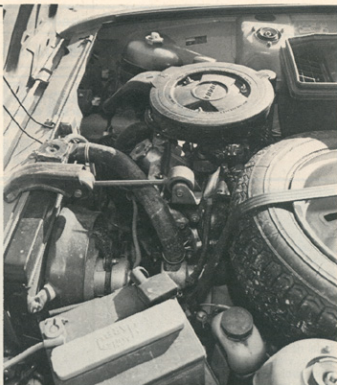
zelo dobro lego na cesti. Med hitro vijugasto vožnjo zahteva dodajanje volana, če pa se vozniku zljubi igračkati, si, predvsem na gladkih tleh, lahko spretno pomaga z ročno zavoro. Prestava volana omogoča dovolj neposreden stik s kolesi, hkrati pa ni tako „kratka“, da bi bil volan pretežak. Avto je z vsemi štirimi kolesi dolgo časa na tleh, le ob pretiravanju v zelo ostrih ovinkih dviga „tačko“, torej zadnje notranje kolo.

Ko se voznik sprizajni z visokim nosom, ki mu zastira pogled tik pred avto, se ugodno počuti: sedi nizko pri tleh, zlahka najde pravi položaj rok in nog, avto je gibčen in ubogljiv. Zaradi posebnega zadka je vidljivost nazaj precej slaba; dobrodošlo je zunanje ogledalo, parkiranje zahteva vajo.

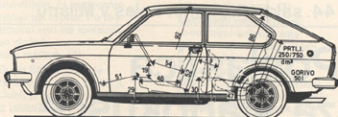
Tudi ta kupe, ki je obenem kombi, je po srcu in podvozju športnik, ki ne razdaja udobja, ampak tudi z glasnim motorjem (zvok je z vsako stopnjo vrtljajev nad številko 4500 neznojniji) oznanja, da ni limuzina. Za štiri je dovolj prostora le med krajšo vožnjo, obtežbe se mora zavediti tudi voznik, saj se zadek močno povesi, teža v njem je pa v ovinkih odveč.

Za dva odrasla in kvečjemu še dva otroka pa je to dovolj hiter in primeren avto tudi za dolge poti — če so vsi v njem pripravljeni sprejemati udarce od spodaj, kot davek za športen značaj.

Fiat 128 3 p je posrečen kupe s prostornim, prilagodljivim prtljažnikom in s tretjimi vrati, ki so zdaj moda pri takšne sorte avtih. Hkrati je to nov uspeh torinskih inženirjev, ki pridno ustvarjajo različice osnovnega modela — fiat 128. Kljub žlahti v Kragujevcu bo to avto iz uvoza. Kadar bo, če sploh bo. In nobenega upanja še ni, da bi lahko (z veseljem) zapisal: pred vami je različica zastave 101. ☒



Nabranje mase [prednja sedišta v zadnji legi] v cm: širina pri kolovih sprejeda 126, zadaj 124; širina prednjega sedišta 50, zadnje klopi 116; notranja dožina od amblurine plošče do zadnjega naslonjaka pribl. 110; pomik prednjega sedišta 14; odprtina vrat (višina x širina) 87 x 100; uporna prostornina prtljžnika 200—750 dm³ (merjeno s kockami)



Cena: zastojnik še nima cene
Zavarovanje: obvezno: 542 din
kasko brez franšize: 7984 din *
kasko s franšizo 4000 din: 870 din *
Casnina: 500 din
Prodajalec: FIAT Spa, Corso Giovanni Agnelli 200, Torino
Generalni zastojnik in prodajalec: Zastava-impex, Beograd, Maršala Tita 19

* predpostaviti malo vrednosti razred od 85.000 do 95.000 din

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni — štirilitrski — vrstni — nameščen pokrek nad prednjo premo — vrtna in gib 80 x 55,5 mm — gibna prostornina 1116 ccb/ob — kompresija 9,2:1 — največja moč 85 KM (DIN) pri 6000 vrt./min v 4100 — litrsko moč 58,2 KM (DIN) na liter — največji navozi 8,8 km/h (DIN) pri 6100 vrt./min v 4100 — ročna gred v 5 letzijah — odmična gred v glavi (zobati jermen) — glava iz lankne litine — visoki ventili — dvojni padotčni upljinjak weber 32 DMTR 32, z ročnim čokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 45 amperokuh ur alternator 460 vatov — svečice champion N 9 Y ali marelli CW 7 LP ali bosch W17S 730

Prenos: motor spredaj pogonja prednji kolesi — enokolovna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menialnik — preslavinna ročica na tiah — preslavinna razmerja: 3,583; 2,236; 1,454; 1,042; vzvratna 3,714 — diferencialna razmerja: 4,077; 1 (13 53)

Kolesa: prtljašča 4 1 2 x 13, jeklena prtljana — gume 148 9R 13 (michelin 2X) — pritlak sprejeda 1,8, zadaj 1,7 atm
Voz in obesa: kupe za 4 osebe — 3 vrata — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih ribarjih vzmetne noge, prona vodila, natezne opore — zadnji kolesi na posamičnih obesah, prednja lajnata vzmet, prednja vodila, teleskopski blažilniki

Zavora: spredaj kolovine, zadaj bobnaste — dvokrojni zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

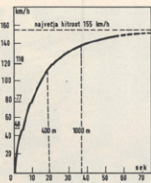
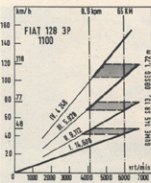
Volani: prenos z zobato letjivo — varnostni drog volana — radijski krog 9,8 m — 3,4 zavrtljiva volana od ene do druge skrajne točke

Oprema: brisalnici z dvema hitrostima — električna brizgalica za pranje prednje šipe — ogravana zadnja šipa — dvo-stopenjski ventilator — zunanje vzvratno ogledalo — luč za vzvratno vožnjo — preproge — vžigalnik — varnostni pasovi (tašni avto) — nastavljeni naslonjaki prednjih sedežev — opornika za glavi na prednjih sedežih — halogeni žarometi

Mere in teža: goščina 3,826 m — širina 1,566 m — višina 1,310 m — medosna razdalja 2,223 m — kolotok spredaj 1,325 m, zadaj 1,333 m — najmanjša razdalja od tal 6,130 m — prostornina prtljžnika 200—800 litrov (uporabna prostornina 260—750 dm³) — teža praznega vozila 850 kg — dovoljena obtežba 800 kg — dovoljena skupna teža 1170 kg — dovoljena teža prikolice z zavoro 585 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 50 litrov — karter s filtrom 4,25 litra, menja na 10.000 km — menjalnik in diferencial 3,15 litra, menjava na 30.000 km — podvoze brez mazalce — hladilni sistem (z grelcem) 6,5 litra

Zmogljivost: teoretična hitrost pri 1000 vrt./min v minuti v četrti prestavi: 24,4 km na uro — moč na tono prevoze vozila (voznik 75 kg) 70,3 KM (DIN); teža na KM: 14,2 kg — moč na tono polno napolnjenega avta 85,4 KM (DIN); teža na KM: 18,0 kg — največja hitrost 150 km na uro (tovarna) — pospešek 0 do 100 km na uro: 15,0 sek (tovarna) — normalna poraba goriva po DIN: 7,8 litra na 100 km



Sodoben in tehniško popoln motor omogoča dobre zmogljivosti. Čeprav se niti daleč v rdečem polju ne upira vrtiljem, smo ga med meritvami pripravili le do dovoljene meje: pretkali smo pri 6000 vrt./min v minuti. To pomeni, v posamičnih prestavah, naslednje resnične hitrosti: 48, 77 in 118 km na uro. Seveda za tekočo vožnjo zadošča tak prelivanje v zmernejšem območju, vendar ne dosti pod številko 3000. Motor je razmeroma prožen, a ima vseeno naje višoke kot pa nizke vrtiljege. Zaradi zelo kratkega giba je vrednja hitrost batov pri največji moči majhna: 11,1 metra na sekundo. Zato tudi voznja z največjo hitrostjo, ki jo motor doseže le malo nad temi vrtiljevi, torej pod rumenim poljem, ne škoduje.

Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 14.000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 155 km na uro (zalezi 3 km, povprečje širih meritve)

Pospaški:	0—40 km na uro:	3,5 sek
0—80 km na uro:	6,4 sek	
0—80 km na uro:	10,2 sek	
0—100 km na uro:	15,0 sek	
0—120 km na uro:	22,5 sek	
0—140 km na uro:	40,0 sek	

400 m brez zaleta: 19,6 sek (končna hitrost 112 km na uro)

1000 m brez zaleta: 37,0 sek (končna hitrost 136 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 39,2 sek (končna hitrost 130 km na uro)

Poraba goriva:

Po navadnih cestah najmanj 8,6 litra goriva super na 100 km (zmarica, nikoli čez 100 km na uro), največ 11,3 litra na 100 km (zelo ostro vožnja).

Na avtomobilski cesti: 8,8 litra na 100 km (poprjeje 115 km na uro) oziroma 16,7 litra na 100 km (poprjeje 140 km na uro)

Po mestu: 8,5 do 11,2 litra na 100 km

Poprječna poraba na testu: 9,7 litra na 100 km

Poraba olja: 0,4 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

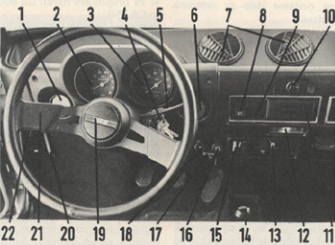
kazalec na 40, resnična hitrost 35,5 km/h
kazalec na 60, resnična hitrost 59,0 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost 79,5 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost 98,0 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost 117,0 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost 136,0 km/h

Hvalimo

- prilagodljivi prižigalnik, treble vrata
- dobre vozne lastnosti
- tehniško popoln in zmogljiv motor
- bogata oprema, dobri sedeži

Grajamo

- glasen motor
- nenadano pretkanje
- brdo vzmetenje
- slabotno ogrevanje



1 — menilnik temperature hladilne tekočine, 2 — merilnik hitrosti, števec kilometrov, kontrolne lučke 3 — merilnik vrtiljev, kontrolne lučke 4 — stikalo vziga, vključavnica volana, 5 — ročica brisalnikov in brizgalke za vodo, 6 — merilnik goriva, 7 — meč za hlajenje in topli zrak, 8 — glavno stikalo luči, 9 — prazen prostor za stikalo, 10 — vžigalnik, 11 — pepelnik, 12 — notranja lučka, 13 — ročica za nastavljanje ogrevanja in zračnika, 14 — prestavna ročica, 15 — stikalo ventilatorja, 16 — ročni plin, 17 — stikalo in kontrolna lučka ogrevanja zadnje šipe, 18 — čok, 19 — trojica, 20 — ročica za odpiranje prednjega pokrova, 21 — ročica utrajka, 22 — ročica pozicijskih luči, kratkih in dolgih žarometov in svetlobnega signala