

vozili
smo

FIAT 128 SPORT COUPE

Andrej
Sedej
fotografiral
Marjan Zaplatil

Štirinajst različnih
233. Fiatovega modela



Italijanski oblikovalci so s svojimi številnimi kreacijami na podvožju fiata 128, podrezali Fiatove konstruktorje, da so se zganili. Tako so za letošnji Torinski salon nove Fiatove stiskalnice izoblikovale model, ki je od leta 1899 že dvestotrinideseti po številu. V brošuri, kjer je Fiat prikazan v številkah, je ta avto uvrščen med športne automobile in to kot model št. 26 v svoji vrsti.

Fiat 128 sport coupé je peti kupe v Fiatovi zgodovini.

Huda konkurenca in pa različne možnosti ter s tem tudi različni okusi so Italijane prisilile, da so novi kupe izdelali v štirih inačicah z 1,1 litrskim in 1,3 litrskim motorjem. Razlika pa ne tiči samo pod prednjim pokrovom, vsako od izvedb so ponudili v dveh inačicah: S (normal) in SL (luxus). Razkošje kupeja SL je v atraktivnejši in bogatejši opremi.



Italijani imajo zagotovljeno podoben pregovor kot mi: „Dober glas seže v deveto vas“, zato so za tista, ki ta dober ali slab glas posejajo v svet, pripravili zanimivo spoznavno srečanje z novimi Fiatovimi športnimi kupci. Ti glasniki so bili tokrat le redki avtomobilistični novinarji.

Fiatova avtocesta

Počasi, da smo bili med izbranimi in neučakano redovni, da pobliže spoznamo Fiatove novice, smo po lestvovni avtocesti zapodili proti Šestovu, mestu od Sredozemskemu morju. Široke, moderne ceste je bilo kmalu potem, ko smo plačali cestnino, konca. Zadovoljiti smo se morali s podobno dvopasovnico, kot je naša avtocesta Ljubljana-Zagreb.

Nadvozi in podvozi, ki so tolikšni, da bi nad njimi ali pod njimi lahko tekla lestvovna cesta, so nam vtilili misel, da tudi Italijanom kdaj pa kdaj zmanjka denarja. Nekaj več kot 20 km od Torina pa smo ob naši polovici avtocesti zagledali še eno dvopasovnico, ki se je začela kar sredi polja. Table z oznakami metrov, pa so nam dale suptilni, da ima tu vmes prste Fiat. Nismo se zmotili. Ta, le šest kilometrov dolga avtocesta, je Fiatova pruskusa steza za meritve. Vse štiri inčnice novih kupaže so stale pripravljene in opremljene s posebnimi instrumenti, ki so z instrumenti na stezi zabeležili čas in hitrost po prevoženih 400 metrah, 1000 metrah in največji hitrost, ki so jo izmerili po 5000 metrah zastoja. Obenem pa smo s stoperico sam izmerili pospeške od 0 do 60, 80, 100, 120 in 140 km na uro. Rezultate meritev so nam izročili hkrati z aperitivom pred kosilom v Fiatovem dvorcu pri Torinu. Zapisani so bili v posebni mapi, kjer so bili zabeleženi vremenski pogoji, stanje ovčičke, skica preskušane steze in zemljevid trase, kjer smo preskušali vozna lastnosti novincev. Ta pot se je vila čez griče in skozi mesteca vinogradniške pokrajine, podobne naši Štajerski, v okrožju Piemonte. Temeljito

označena krožna proga, je le bolj zavita in ovinkasta kot cesta v Bohinj. Znana sodobna zasnova fiatov 128, ki je pri teh kupažih še izboljšana, je zgotovila, da smo dosegli zaviljivo poprežje. Ob tem je tarnal le naš fotoreporter, ki mu med vožnjo ni in ni uspelo zamenjati filma. Prednji pogon, izboljšani prednji obesi, odlično obeljeni zadnji kolesi in naporeden, natančen volan so omogočili, da smo bili kos vsem ovinkom. Pri ostri vožnji v ovinkih, zahtevajo ti kupci dodajanje volana in šale pri vrhnji meji zmogljivosti je 1300 kupaže v ovinku nekakjark vzdignili zadnje kolo. Prefinjeno uho uživa ob melodiji teh motorjev, ki tudi pri siljenju v prevleko vrtilje ni zbledela.

Ventili so odlično krmiljeni, saj se niso „podirli“ niti tokrat, ko smo motor zavrteli nad zgorjo mejo v rdečem polju merilnika vrtiljev (8000 vrtiljev v minuti). Veselje nad vožnjo so nam nekoliko zagrenili sedeži, ki vse premalo oprimejo telo, posebno v avtu, ki dovoljuje takšen tempo po ovinkasti cesti. Športni občutek vzbuja poleg zmogljivosti in pri SL izvedbah dokaj športna notranjost, tudi pedal za plin. Oblikovan je kot pri tekmovalnih avtomobilih, tako da omogoča tudi pri zaviranju dodajanje vmesnega plina. Zadnje okno je zaradi oblike zadnjega dela in prtljžnika, ki je samo za 20 litrov manjši od prtljžnika limuzine, precej neprijetno. Pri vzvratnem parkiranju morate, dokler se ne navadite avtomobila, biti kar previdni.

Po uhojeni poti

Uspeh, ki so ga pri Fiatu imeli z 850 kupažem, in pa 700 000 prodanih fiatov 128, je bilo zagotovo vodilo, da so tudi iz fiata 128 razvili kupaže. Prednik kupažev 1100 S in SL je bil fiata 128, iz fiata 128 rally pa so zasnovali 1300 kupaže S in SL. Fiatovo bogato paleto so spet popopčili s štirimi novimi modeli. Pa si oglejmo novice od blizu! Samončna karoserija je oblikovana v

kupaže, v katerem je prostor za štiri odrasle in še za velik prtljžnik. To je razumljivo: zaradi prečne postavitve motorja in prednjega pogona. Trdnost spodnjega nosilnega dela karoserije so povečali z vzdolžnimi, cevastimi nosilci, ki je električno privarjen. Nos avtomobila je nizek in ploščat in kar neverjetno se zdi, da sta pod prednjim pokrovom motor z vsemi pogonskimi in prenosnimi deli le akumulator in rezervo kolo.

Ozka maska z zarometi je podprtana z odbijcem, ki se vleče po vsej širini in se ovije okoli vogalov. Postavljen je precej visoko, v njegovem spodnjem robu sta pozicijski lučki in utripalki, zraven pa dva z gumijem obložena rogova. Stranska pasova karoserije se razširita nad zadnjim kolesom in se razširita z odsekanim zadkom.

Med streho, ki se začne s položno vetro šipo in zaključki s še bolj položnim zadnjim steklom in precej visokimi stranskimi pasovoma, so nizka, stranska okna. Nenavadno oblikovan zadnji del avtomobila, ki se odlikuje s širokim zadnjim delom, omogoča, da imajo ti športniki še vedno zelo porostorna prtljžnika.

Štirje Fiatovi asi

Razlika med izvedbo S in SL je vidna na zunaj in znotraj, začeti s maso, ki je pri razkošnejši SL inčnici opremljena s štirimi okroglimi instrumenti in kromiranimi letvami, ki obrobajo okna pri kupažu SL. Kromirane so pri tem modelu tudi kupaže in pokrov posode za gorivo. Kupaže z oznako S nimajo lučke za vzvratno vožnjo in treh črnih črt, ki so potegnene čez odsekan zadek pri modelu SL. Razkošnejša oprema pri SL je tudi bolj športna. Tako so jeklena platišča športno oblikovana in so brez lunekov. Tudi črni se zareze v notranjost, boste opazili, kakaj bo SL izvedba dražja. Volan je debelo obkrožen z umetnim usnjem, na motrni črni armaturni plošči je še instrumentov. Skromnejši kupaže S ima dva okrogla instrumenta, ki sta simetrično postavljena na os volana. V enem je merilnik

Prednji pogon, izpopolnjeno obeljenje koles in odlično zasnovani zadnja prenašajoča poskrbijo, da se novi kupci v ostrih ovinkih zelo stabilni. Z dodajanjem volana nove fiate zanesljivo vodite skozi ovinek. Levo: v ovinku S izvedba kupaže s štirioglatimi lučmi v maski; spodaj: v iztaku ovinkov kupaže SL s 1300 kubičnim motorjem, ki ima štiri okrogle žaromete.

hitrost in števce kilometrov, v drugem pa kazalo kubično goriva in kontrolne lučka za temperaturo vode. Pristik olja, dolgo, nezamrznjeno lučka polnjenja alternatorja. Pri kupažih S je v tem okviru merilnik vrtiljev, njegovi desni strani je majhno, okroglo kazalo za količino goriva, na levi strani merilnika hitrosti pa okrogel termometer hladilne vode.

Čok, ročni plin, stikalo za luči in ostale instrumente, stikalo za dvostopenjski ventilator in ročici za uravnavanje zračenja in gretja so zbrani v sredini armaturne plošče. O volanu so stikalo za preklop dolgih in zameženih luči, stikalo za utripalko, stikalo za brisalo in stikalo za vžig. Povsem na levi najdiete gumijasti gumbi naprave za pranje vetrove šipe.

Na vrhu armaturne plošče je rob, ki se vleče po vsej dolžini. Odlično služi za odlaganje drobnjarij. Te lahko odločite te le na polico pod armaturno ploščo na sopotnikovi strani in pri SL kolarico ob prestavi ročici, ki je nad dnu med sedežema. Izvedba SL ima preproge iz bučkijca in nasteljni za roke ter držala zadaj na stropu.

Krajiši in širši

Novi kupaže so postavljeni na izboljšano podvozje fiata 128. Za dobrih 21 centimetrov so skrajšali medosno razdaljo, koloteka pa je zaradi nove oblike platišč središaj za 17 mm širši, zadaj pa za 20 mm. Po fiatu 128 so podedovali več McPhersona, le da sta zamenjali vzdolžni vodilni vzvojni drog, ki je tudi vzdolžne sile pri pospeševanju in zaviranju in je bil hkrati tudi stabilizator. Na nihajoča kraka sta pritrjeni trdno, na podvozje pa elastično. V tem so dosegli boljše stabilnost smeri to so tudi zahtevali boljše pospeške. Vlogo stabilizatorja pa so prevzeli zato prirejane vzmeti.

Obeljenje zadnjih koles je nespremenjeno in je viden s prečno, listnato vzmetjo.

Dvokolični zavorni sistem zavira spredež s kolturnimi, zadaj pa z bobnastimi zavorami. Dodali so mu servo občutek valnik zavorne moči, prav tako kupaže.

Med preskušanjem Fiatovih novincev nas je pot vodila skozi vinogradniške predele v levmem zgorjem kotu italijanskega škorčnja. Toplo pozno jesensko sonce in preštevili ovinki so nas potopili no ogrel; debelo uro smo se podili po izredno dobro označenih, izbranih cestah. Postane dveh testnih avtov (levo) na razpotju. Modra puščica na rumečem polju ukazuje izbrano smer naprej.



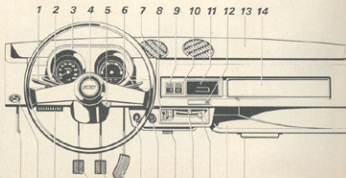


Na startu pred meritvami na 6 kilometrov dolgi preskusni stezi

Armaturna plošča kupeja SL



1 — stikalo za luči, 2 — stikalo utripalk, 3 — kombinirani instrument: števec kilometrov, merilnik hitrosti, zelena kontrolna lučka za pozicijske luči, zelena kontrolna lučka za utripalke, modra kontrolna lučka za nezasnečene luči, rdeča opozorilna lučka za pritisk olja, rdeča kontrolna lučka za polnjenje alternatorja, opozorilna lučka za previsoko temperaturo vode, kazalo količine goriva z rdečo opozorilno lučko za rezervo; 4 — troblja, 5 — stikalo za vžig, 6 — stikalo za brisalce, 7 — nastavljive zračne lože, 8 — stikalo za dvostopenjski ventilator, 9 — stikalo za luči, 10 — stikalo za osvetlitev instrumentov, 11 — pepelnik, 12 — lučka s stikalom, 13 — polica, 14 — prostor za radioparat, 15 — žep za dokumente, 16 — polica pod armaturno ploščo, 17 — ročica za doziranje toplega zraka, 18 — ročica za doziranje hladnega zraka, 19 — loputa za vstop zraka, 20 — ročni plin, 21 — čok, 22 — pedal za plin, 23 — zavorni pedal, 24 — pedal sklopke, 25 — varovalka, 26 — gumb za pranje vetrove šipe, 27 — zvzod za odpiranje pokrova motorja



TEHNIČNI PODATKI

	kupe S-SL 1100	kupe S-SL 1300	fiat 128 limuzina	rally 1300
Motor:	štirivaljni, prečni, glavna gred s petimi ležaji, odmična gred v glavi (zobati jermen)			
vrtna x giba (mm)	80 x 55,5	80 x 55,5	80 x 55,5	80 x 55,5
gibna prostornina kompresija	1116 0,8:1	1290 8,9:1	1116 8,8:1	1290 8,9:1
največja moč (KM/vrt./DIN)	64/6000	75/6000	55/6000	67/6200
največji navor (kgm/vrt)	8,3/3800	9,4/3600	7,9/3200	9/4000
uplinjač	Weber 32 DMTR	Weber 32 DMTR	Weber 32 ICEV	32 DMTR
Prenos moči:	štiristopenjski menjalnik, vse stopnje sinhronizirane, posamične obase, spredaj McPherson, zadaj teleskopske z listnato vzmetjo			
Zavore: spredaj kolutne, zadaj bobnaste volan z zobato levirjo radni krog (m)	servo	servo	—	servo
gume	145 HR 13	145 HR 13	145 SR 12	145 HR 13
alternator	400 W	400 W	400 W	400 W
kumulator (Ah)	45	45	34	45
Mere in teža: mehodsna razdalja (mm)	2223	2223	2448	2448
kolotek (mm)	1325	1325	1308	1308
spredaj	1333	1333	1313	1313
zadaj	3808	3808	3856	3886
dolžina (mm)	1580	1580	1580	1580
širina (mm)	1310	1310	1420	1390
višina (mm)	350	350	370	370
prtljažnik (litre)	S: 810 SL: 815	S: 815 SL: 820	805 820	820
teža vozila (kg)			4 vrata	
Zmogljivost: največja hitrost (km/h)	preko 150	160	140	150
specifična moč (KM/kg)	S: 12,6 SL: 12,7	S: 10,8 SL: 10,9	14,6	12,2
	po tovarniških podatkih			

NAŠE MERITVE

1300 KUBIČNI MOTOR

Pospeševanje	od 0 do 400 m	17,64 sek	121,2 km na uro
	od 0 do 1000 m	33,46 sek	148,5 km na uro
	od 0 do 5000 m	122,05 sek	164,8 km na uro
od 0 do	60 km na uro	5,0 sekunde	
	80 km na uro	8,3 sekunde	
	100 km na uro	13,1 sekunde	
	120 km na uro	17,5 sekunde	
	140 km na uro	29,8 sekunde	

Največja hitrost 164,8 km na uro

1100 KUBIČNI MOTOR

Pospeševanje	od 0 do 400 m	18,95 sek	112,3 km na uro
	od 0 do 1000 m	36,00 sek	136,8 km na uro
	od 0 do 5000 m	120,98 sek	157,2 km na uro
od 0 do	60 km na uro	6,2 sekunde	
	80 km na uro	10,1 sekunde	
	100 km na uro	16,1 sekunde	
	120 km na uro	24,3 sekunde	
	140 km na uro	42,1 sekunde	

Največja hitrost 157,2 km na uro



Prtljažnik novega kupeja je s svojimi 350 litri le za 20 litrov manjši od prtljažnika v limuzini fiat 128.

Fiat 128 pa ima na zadnjih kolesih omejevalnik zvozne moči. Ko smo zavirali z vso silo pri hitrostih nad 120 km na uro, so zadnja kolesa zabokirala šele prav na koncu daljšega zaviranja. Vse izvedbe novincev imajo 13-colska platišča in gume 145 HR 13. Posoda za gorivo, ki drži 50 litrov, je pod prtljažnikom, odprta za nalivanje pa zadaj, na levi stranski steni.

Športno srce

Iz 1116-kubičnega motorja fiata 128 rally so z izboljšavami izvele še več konj. Glavne prednosti teh sposobnih motorjev pa so ostale iste: super kvadratno razmerje gibe in vrtnice, kratak gib, nizke hitrosti batov, pet ležajev glavne gredi in odmična gred v glavi, gnana z zobati jermenom. Nastavljivi ventilji je poenostavljeno v Fiatovim patentnem. Ne da bi sneli katerikoli del, zelo hitro in enostavno zamenjajo ploščice med krožnicastimi dročniki in odmično gredjo.

Zobati jermen je tako kakovosten, da po tovarniških zagotovilih zdrži najmanj 60.000 kilometrov. Hladilni sistem je opremljen s metalnim termostatom, ki pospeji segrevanje vode in tudi segreje vodo daj časa odbrži pri ustreznih temperaturi. Obsa motorja sta z dvojnimi uplinječi približala na moč.

Druga izpusta se pri obih uplinječih odpra mehansko. Motor s 1116 kubiki zmora sedaj največ 64 KM pri 6000 vrtljajih, največji navor pa je 8,3 km pri 3800 vrtljajih v minuti. Motor je izredno

elastičen, saj je navor večji za 8 km od 2500 do 5500 vrtljajev v minuti. Prestavno razmerje menjalnika in diferenciala je enako kot pri fiatu 128. Največja hitrost je čez 150 km na uro. Motor s 1290 kubiki ima za 6 mm večjo vrtno pri enakem gibu, kot ga ima 1,1-litrski motor. Podatka 75 KM pri 6600 vrtljajih v minuti in največji navor 9,4 km pri 3600 vrtljajih v minuti sta dovolj izvorna. Prepričata nas, da je ta motor pravi športnik. Zelo ugodna krivulja navora (čez 9 km od 2600 do 5000 vrtljajev v minuti) označuje zelo elastičen motor.

Večja moč in za 10 odstotkov zmanjšan zračni upor pripomoreta, da kupe z 1,3-litrskim motorjem drvi dobrih 160 km na uro. Točke prestavljanja sta pri obih modelih skoraj pri enakih hitrostih: s prvo prestavo do 50 km na uro, druga do 80 km na uro in tretja do 120 km na uro. Pri konstruiranju teh hitrih športnih kupejev niso pozabili na varnost. Prostor za potnike je ojačan, da pri trčenju ostane cel. Os varnostnega volana je sestavljena iz treh delov. Vrata imajo trojni varnostni zaklop. Vsi stranski deli so obloženi. Pri karambolu notranje ogledalo samo od sebe odleti.

Sodobna zasnovana in preskušena odlične lastnosti fiata 128, združene v karoseriji lichega, prostornega štirisedalnega kupeja je v štirih izvedbah prijava oswestitev Fiatovega bogatega programa. Če se ozmemo nazaj, lahko pričakujemo iz te tovarne še spider 128. Zraven teh upljanj bi želeli še, da bi kude napisali, da bomo fiat 128 sport cupe v prihodnje kupovali tudi pri nas.

Vzdolžni prerez fiata 128 sport cupe SL 1100 in 1300. Iz prereza vidite funkcionalno namestitve motorja in ostalih prenosnih in pogonskih delov, položaj rezervnega kolesa, posode za gorivo in konstrukcijo varnostnega volana.

