

FIAT 128

Čudežni otrok bo hud otrok!

Ante Mahkota, Andrej Sedej

Tridesetletno garanje, iskanje, pa dva milijona artov iz razreda 1100 kubikov, je rodilo senzacijo: fiat 128.

Čisto nova in moderna tovarna blizu Torina, v Rivalti, je naredila avtomobil, ki v ničemer ne skriva, da je Fiatovega očeta sin, pa vendar je tolikanj premakljen po stopnicah napredka navzgor, da mu gre po pravici silno zanimanje, ki ga je sprožil.

Novorojeni je pretrgal s klasično razdelitvijo — motor spredaj, pogon zadaj. Zraven te perspektivne spremembe pa je obdržal prav vse dobre lastnosti fiatov. Prav ta smisel: pogon spredaj in poprek postavljeni motor sta pripomogla, da se je vse trije okoli novince, ki so nam ga ponudili v preskus na testnem dnevu v Hockenheimu.

Neverjetni so ti isti prvi trenutki, ko stojite ob novosti v hipu udari v vas vse: navdušenje ali razočaranje, optimizem ali skepsa. In ta mali vragec je postal le hvale po vseh straneh katerega koli tiska. Tudi tistega, ki ni v italijanščini...

Za nas tri, ki smo prihili iz Ljubljane, je pomenil novi »128« še nekaj domnevnega. Sicer ne naglas povedanega, ampak prispevanega: Tole bo novi jugoslovanski avto... (in dvom: odkod, za vraga, vesti o jugoslovanskih 988 kubikih?)

Napreden se ga dotaknem, napreden ga poženo na preskusno stezo, slisimo tudi glavni adut, s katerim ga predstavljajo izdelovalci: »Fiat 128 je kot nalašč za vas! Z vročino vneto smo sedeli vanj, ironično smo se spraševali, da ni narejen nazadnje še po JUS-u!«

Ljubezen na prvi pogled

»Zakaj človek nikoli ne ve, kam Nemec tace moliti?« nam je prišepnil beograjski

avtomobilski poročevalec, češ ali ste tudi vi dobili poseben rdeči kupon za vožnjo s fiatom 128 in mercedesom 600? »Bojim se namreč,« je napletel, »da smo jih dobili samo Jugoslavlani kot da bi nam hoteli namigniti, naj vozimo avtomobila, ki naše ljudstvo najbolj zanimata.«

Neprestani dvom v stilu znamenitega medvedka Puja (pri čebelah nikoli ne veš), je bil seveda povsem zvit iz trte, zakaj šlo je le za avtomobila, ki so ju zaradi velikega zanimanja naknadno vključili v testni program, ker si pred tem, češ da nista novince frankfurtskega sejma, prostora v boksih na dirkališču nista zasužila. Toda gneča ob treh testnih fiftih 128 je pokazala, da se novince salona, pa že znanec italijanskih cest »128« zasluži prav takšno pozornost kot največje (beri: najdražje) novosti salona. Zanimivo: okrog fiatov 128 je bilo največ domačin, nemških časnikarjev. Zdi se, da je to 1100-kubični avto iz italijanskega koncerna (kot kaže se bojuje za primat v Evropi) takšen ptič, da bo tudi v Nemčiji omajal primat (Evropi) takšen prič, da bo tudi v Nemčiji omajal primat Volkswagrovega hrošča. Ne le po prostornini motorja, tudi s ceno krepko skače v hroščev željnik!

Ze prvo srečanje z modro rumenim novincem iz Italije je priložnost za ljubezen na prvi pogled. Smotrna oblika je postala Fiatova značilnost. Toda čeprav se zdi na prvi pogled skoraj pretirano preprosta in bi se kdo ustrašil, da je utrujajoče ponavljajoča se, so jo torinski stilisti prilagodili vsakemu fiatu posebej.

Tako je za fiat 128 še na pogled značilna velika medosna razdalja — zelo velika v primerjavi z dolžino vozila.

Ker nam je fiat 124 blizu, odkar se dobi tudi za dinarje, naj pri opisovanju zunanosti fiata 128 pokličemo na pomoč primerjave: karoserija 124 je 17 cm dalj-



ša, medosna razdalja pa skoraj 3 cm krajša (!) kot pri fiatu 128; Fiat 124, ki je videti izredno širok, je koraj 3 cm širši od »128«; čeprav »128« ni prav nič nižji kot daljši »124«, pa prav zaradi doge medosne razdalje izgleda bolj vitek in se ne zdi tako zelo kratek in visok.

Ocenjevanje s pogledom

Brž ko sem skozi široka prednja vrata sedel v avto, že se mi je priljubil. Obutek veliko pomeni, teže ga je definirati z nadrobnotimi. Pa naj zato začnem z njimi, z armaturno ploščo in z volanom!

Na lepo oblikovani, s črnim umetnim usnjem prevlečeni armaturni plošči sta okrogla, zelo pregledna merilnika. Na tahometru so značke za prestave — prva pri 45 km na uro, druga pri 75 in tretja





pri 115. (Značke smo omenili zato, ker se bomo k njim še povrnili, ko bomo opisovali, kako se da sodobno zasnovani motor brez težav siliti v še višje vrtiljaje).

Kombinirani instrument ima urico le za kontrolno bencina. Na preveliko temperaturo vode, preniček pritisk olja opozarjata kontrolni lučki. Na istem merilniku je tudi kontrolna lučka za dinamno.

Na levi, ob volanu sta vzvoda za stikala utripalk in za dolge ter kratke žaromete. Posebno priročna je ročica za brisalke, na desni ob volanu. Čeprav imajo brisalnik le eno hitrost, je prva stopnja na dvostopenjskem stikalu namenjena časovnemu regulatorju. Takrat so vključeni bri-

salniki tako, da zamahnejo najprej trikrat, nato pa v daljših presledkih zamahujejo še naprej. To pride prav, kadar rahlo rosi in še posebej pri mestni vožnji, ko zaradi majhne hitrosti na vetrni šibi ni veliko vode.

Sodobni armaturni plošči tudi očitamo: tja ne spada gumb za brisalke, kičasta se zdi plošča z imitacijo lesa pred sopotnikom in kljub prostornim poličkam za odlaganje drobnarij bi si želeli še predati. Pa spet hvala: prečka volana je oblikovana zelo funkcionalno in se krmilo udobno drži. Sploh je volan natanko na pravi mestu, ravno prav je velik, ravno prav nagljen. Nekoliko od rok je morda le stikalo za trobljo na sredini volana;

zvok sproži pritisk na ploščico z napisom sfiata.

Je pa najbrž zdaj že čas, da vžgemo motor. Fiat vztraja pri čoku in testno vozilo je imelo prosti tek nastavljeno tako natanko, da startne avtomatike tudi pri povsem ohlajenem motorju nismo prav nič pogrešali.

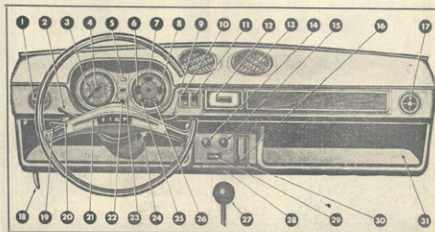
Potem pa se nam je pri vsej priročnosti volana in primernosti že nekajkrat pohvaljenih instrumentov prikraj zataknilo. Prestavna ročica na tleh ima namreč dolge poti, kot na primer fičkova. Preden smo se je navadili, nam je večkrat nastalo v prvo, ušla v tretjo, pa se zato pritožujemo nad zaporo prve prestave. Pri predserijskih modelih je bilo menda to še huje, pri avtu kot smo ga vozili mi, je pravzaprav potrebna le vaja, da pri prestavljanju v prvo in drugo prestavo tiščite prestavno ročico proti levi in ne tako kot pri večini avtomobilov, da sta prva in druga usmerjeni naravnost navzgor in navzdol.

Potem ko se voznik navadi, da je srednja prečka med sedežema sopotnika in soferja le karoserija v oporo ali pa nekakšna predelna stena med soferjevimi in sopotnicinimi nogami (se morda po tem pozna, da je avto iz strogo-moralne Italije) ne pa pedal za plin, zažvižga motor visoko pesem sodobnosti.

Prečno postavljeni, vrstni, štirivaljni motor je namreč povsem nova konstrukcija in je tehnično v sorodu z motorjem fiata 124 sport. Odmikna gred v glavi pogonja zobat jermen, na ročični gredi je — seveda! — pet ležajev. Ventilator vklaplja in izklaplja termostat, kar je jamstvo za toplotno zdravje motorja.

Pri povezavi motorja s prenosom moči so Italijani prekosili pionirje na tem področju, inženirje z Otoka. Pri austrijskih je namreč menjalnik, diferencial in motor v enem sklopu in če se karkoli pokvari, je treba razdreti ves agregat. Pri fiatu 128 pa lahko mehanik sname menjalnik prav tako brez težav, kot pri klasični, vzdolžni namestitvi motorja in menjalnika. Pri fiatu 128 sta namreč sklopka in glavna gred menjalnika v isti črti kot ročična gred s tem, da sta menjalnik in sklopka na levi strani motorja. Zaredi tega pogonski gredi prednjih koles nista enako dolgi; tega pa voznik pri vožnji sploh ne opazi in Fiatovi inženirji podčrtano poudarjajo, da različna dozil-

1 — premična šoba za zračenje, 2 — ročica stikala za parkirno, zasenčene in dolge luči, 3 — merilnik hitrosti, 4 — števec kilometrov, 5 — kontrolna lučka utripalk, 6 — kontrolna lučka za pritisk olja, 7 — kontrolna lučka za temperaturo vode, 8 — kontrolna lučka dinamno, 9 — ročica stikala brisalcev vetrne šipe, 10 — stikalo za luči, 11 — stikalo za osvetlitev armaturne ploščice, 12 — pepelnik, 13 — vrtiljiva šoba za ogrevanje in zračenje, 14 — ročni plin, 15 — čoka, 16 — ročica za regulacijo hlajenja, 17 — vrtiljivi gumb za odpiranje in zapiranje šobe za zračenje, 18 — ročica za odpiranje pokrova motorja, 19 — ročica stikala utripalk, 20 — gumb brisalke, 21 — troblja, 22 — kontrolna lučka dolgih luči, 23 — kontrolna lučka pozicijskih luči, 24 — stikalo za vžig in kličavica za volan, 25 — kontrolna lučka za rezervo goriva, 26 — merilnik nivoja goriva, 27 — prestavna ročica, 28 — loputa za zračenje, 29 — stikalo ventilatorja za zračenje, 30 — ročica za regulacijo greja, 31 — predal za drobno prtljavo.



na gredi nima nobenih kvarnih posledic. Mehanikovo srce se razveseli, ko opazi, da mu pri nastavljanju ventilov ne bo treba sneti odmične gredi, ampak si bo pomagal z natanko zbrušenimi ploščicami — to je pomembno za preprost servis in za natančnost opravljenega dela. (Italijani so takšno nastavljanje ventilov prvič uporabili pri »124 sport«)

Ko pritisnete pedal za plin, se o vseh teh tehničnih podrobnostih najbolj prepriča uho. V avtu je namreč zelo glasno in šofer nekam preveč sliši motor; toda: kakor je to slabo, je po drugi strani prijetno. Saj ugotavljate, kako poslušno motor uboga plin in kako sodobno krmitenje ventilov brez težav prenese izredno visoke vrtljaje, ne da bi se ventili obieteli.

Pa ne rečemo, da gre za tako visoko tu-ražen stroj, da bi se bali prezgodnje ob-rabe! 55 KM namreč zmore že pri 6000 vrtljajih v minuti. Na dirkališču pa smo ga nekajkrat pognali v nižjih pre-stavah tako visoko, da smo kasneje iz žagastega diagrama prestav izračunali vrt-ljaje okrog 7500 — pa se nam motor ni upri. Po že omenjenih značkah na me-rilniku hitrosti je že očitno, da Fiat pri-poroča vrtljaje med 6000 in 6500, v silii pa gre tudi više.

Zaradi dolgih avtomobilskih cest v domo-vini, kjer je avto rojen, je najbrž Fiat tu-di izbral razmeroma »dolgo« prestavno razmerje četrte prestave, ki pri največji hitrosti (resnični) 140 km na uro zahte-va le 5700 vrtljajev v minuti.

Pri tem je motor neoporečno prožen in ne zakašlja, če v četrthi prestavi vozite pri-bližno 40 km na uro.

Kot nalašč za neizkušene

Tudi pri zasnovi podvozja se Fiat ni za-dovoljil s starimi rešitvami. Ker gre za prvi fiat s prednjim pogonom, se je to-rinski velikan pri prednjih obesah zgle-doval pri pritlikavem pastorju — autobi-anchiju. Prednji kolesi sta na McPherso-novih nogah in prečnih vodilih, povezani sta z vzvojnim stabilizatorjem.

Zadaj so se odločili za novo pot. Čeprav bi prednjemu pogonu najbrž prijala tudi toga prema, ki jo ima Fiat nadvse rad, se niso zgledovali po audiju ali saabu, in tudi zadnji kolesi pritrdili na posamični obesi. Po svoje pa so ju le zvezali s prečno, listnato vzmetjo, ki je obenem tudi stabilizator. Da ne bo nesporazumov: to ni nihajna prema, saj sta kolesi naveza-ni na ločeni vzmetni nogi, pa se zato pre-vis koles veliko manj spreminja kot pri nihajni premi.

Sploh so vzmetje izredno uravnovesili. Te-že je razporejena pri praznem vozilu 60 odstotkov na prednjo premo, ko pa je fiat 128 polno naložen, se obremenitvi povsem izenačita. Ker je zraven vsega te-ga avto že serijsko obut v pasaste gume, in mu dolga medosna razdalja preroku-je odlično stabilnost, se prav zavidljivo dobro drži ceste.

Avto je v ovinkih povsem nevtralen. Vo-lan je sicer: nekoliko »nervozen« in avto včasih celo preveč neposredno uboga na vsak migljaj. Z razliko od večine avto-mobilov s prednjim pogonom ga ni tre-ba skoraj nič siliti v ovinek in na mejli

vsa štiri kolesa zdrstijo v smeri sredobezne sile. Zelo dobro se vzmetenje upira nagibanju v ovinkih. Tudi če posnemate neizkušenega voznika in sunkovito v ovinku odvzamete plin ali pa ga spet dodate, podvozje izravna napako. Tudi ko je kazalec za merilniku v bližini 160, avto na ravni cesti ubogljivo vztraja v smeri in potrebne so le neznatne korekture z volanom, če udari bočni veter.

Na ravnih odsekih smo preskusili tudi zavore (zadaj bobnaste spredaj kolutne) ter se prepričali, da regulator zavorne moči na zadnjih kolesih uspešno deluje in prepreči nevarno blokiranje.

Fiat 128! Fiat voluntas tua!

Prava poletna vročina na Hockenheimu in vročica zaradi presenetljivo dobrega avtomobila, sta nam pomagali preskusiti tudi odlično zračenje fiata 128. Dovod mrzlega zraka in seveda pozimi tudi topliega, lahko poljubno uravnavamo. Ventilator ima dve hitrosti. Zaroseno steklo posušite z vrtljivima šobama na sredini armature plošče. Obrnete jih lahko tudi proti notranjosti avtomobila. Ozeble noge si ogrejete, če odprete loputo pod armaturo (neenako pri zastavi 1300) za direktno zračenje notranjosti sta šobi na vsaki strani armature plošče, ki ju reguliramo z vrtenjem gumba v sredini šobe. S premikanjem cele šobe spreminjamo smer zračnega toka. Odvečni zrak odvajamo iz avtomobila skozi reže na spodnji strani zadnjega stekla. Reže so skrite le pod pokrovom prtljažnika. Če vas ta izdatna hladilna in ogrevalna naprava ne zadovolji, lahko odprete še stranska, trikotna okenca.

Potili smo se le v hrbet in od tam naprej zakaj, sedeži ki lepo oprimejo telo, so iz umetnega usnja. Pri tem sta pa v tolažbo izredno prostorna notranjost in raven pod; saj avtomobilu ne krade prostora predor za kardansko gred.

Nova zvezda na torinskem nebu torej nima lažnega sijaja. Veliko več prijetne toploti ji lahko zapišemo kot zločestih namigovanj. V dobro ji gredo: trdnost karoserije, preglednost, priročnost in okretnost. Pohvalimo lahko smotno izkoriščen prostor in dolžino notranjosti, ki je tolikšna, kot v precej večjih avtomobilih. Prtljažnik povsem zadovolji. Skozi široka vrata se prijetno vstopa in izstopa. Oprema je dovolj popolna, ni treba doplačati za pasast gume, za ležalnike... Avto zelo dobro pospešuje, dosega največjo hitrost nad poprečjem tega razreda, motor je pa varčen. Vzmetenje je prijetno, udobno, pa vendar voznik nikoli ne zgubi občutka za cesto. Dvokrožne zavore so zanesljive. Vzdrževanje avtomobila je omejeno na najnujnejše.

Grajiati moramo slabo zvočno izolacijo: glasen ni le motor, ampak tudi menjalnik. Pri fiatu 128 z dvoje vrati bi si želeli, da bi bilo mogoče pripreti zadnje okno. Pri modernem avtomobilu si želimo sodobnejšo brizgalko in veliko udobneje bi bilo, če bi se vrata bolj na široko odpirala.

Pri vsem tem pa lahko fiatu 128 proukujemo najmanj tako velik uspeh kot ga je dosegel znameniti «milcentos». In naslovi v francoskih in nemških časnikih, ki ne skrivajo navdušenja nad doslednostjo sodobne zasnove, se zde jamstvo, da bo «128» še kako zagrenil življenje konkurentom spodnjega, srednjega razreda.

Morda bo tale «128» prav tisto, kar je cilj Fiatovega upanja — najboljši avto za ceno, po kateri ga bodo prodajali. Za dinarje?

Prerez motorja, menjalnika in diferenciala. Posebnost prečnega motorja in pogona na prednji kolesi pri fiatu 128 je menjalnik in diferencial, ki ju lahko snamejo, ne da bi razdiral motor. Nenavadna je tudi tehnična rešitev pogonskih gredi koles, ki sta različno dolgi.

