

FIAT 128

Mot, ZR Nemčija

Oe novi fiat primerjamo s hroštem vrv, vidimo, da je zunaj skoraj 22 centimetrov krajši in 4 centimetre širši, notranjost pa je občutno prostornejša; celo daljša je od tiste, ki jo ima fiat 124 in le nezadnje ožja. V vsakem oziru pa je prostornejši od starega fiata 1100, ki je bil v svojem razredu kar udoben avto.

Prilježnik sicer ni velkanski. Nečak tekmecev v razredu 1100 kubikov ima večjega. Ima pa obliko, ki jo je mogoče dobro izrabiti.

Oprema nam je bila celo všeč, saj je po Fiatovi tradiciji, zelo bogata, poleg tega pa še skrbno in okusno izdelana. Vidi se, da fiat 128 sestavljajo v novi Fiatovi tovarni Rivalta, v isti, kjer sestavljajo kupa je s850v, ki so tudi znani po skrbni in lični končni izdelavi.

Motor – skrite rezerve

Vsi motorji nove Fiatove generacije so se dolgo otepal s težavami. Najbolj še s hladnim zagonom. Zato smo, polni nezaupanja, pobrali tovarne, kako je kaj s tem pri novem modelu.

«Kritike prejšnjih modelov smo si vzeli k srcu in sposobnost hladnega poganjanja smo preskušali celo v kanadski zimi. Kaže, da s tem ne bo več težav.»

Motor je prava poslastica — razvili so ga iz motorja »124 sporte z razliko, da ima le eno odlično gred v glavi. Prav ukrotiti so ga morali na 55 konjskih moči, kolikor jih ima v fiatu 18, v njem pa jih tiči še mnogo več, morda celo kakšnih 80. Zato nudi teh 55 s veliko lahkoto in je zadovoljen s čisto preprostim uplinjajem Weber 32 ICEV. Tujak Fiat ni naredil napake kot pri »124«, ko je eksperimentaliziral z ne dovolj preskušanimi horizontalnimi uplinjalci. 55 konj je za to vrsto avtomobila najbolj primerna moč, saj so se za njega odločili tudi drugi, n.p.r. Simca in Opel. To, da je motor nekoliko apriiduse, omogoča vožnjo brez mnogo predstavljaje, na drugi strani pa lahko motor zaradi sodobne zasnovne brez skrbi poganjamo do najvišjih vrtiljajev. V tretji prestavi fiat 128 lahko poženemo čez 120 kilometrov na uro. Tovarna je v tem oziru zelo samozavestna, saj je dala novinarjem, ki so avto preskušali, navodilo, oziroma dovoljenje, da motor poganjajo do



7200 vrtiljajev v minuti in še čez. Ob teh vrtiljajih doseže vozilo v prvi prestavi 50, v drugi 80, v tretji pa kar 122 kilometrov na uro. Njegova največja hitrost je — po katalogu — 135 kilometrov na uro, v resnici pa so vsa vozila, ki smo jih testirali, dosegla najmanj 139, največ pa 144 kilometrov! Od 0 do 100 kilometrov na uro potegne v 18 sekundah, če je vozilo obremenjeno z dvema osebamama.

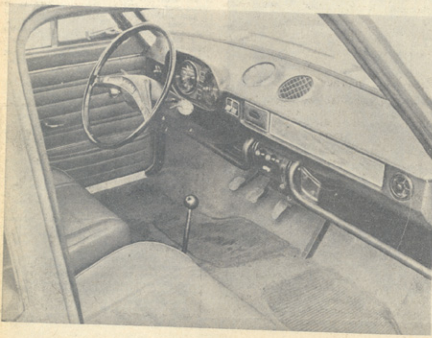
Beseda vriskotirane, ki je pred nekaj leti imela pri avtomobilih sva vsak dan negativni pomen in izražala nezaupanje, je danes kar pohvala. Vse takratne slabosti in negativne posledice visokih vrtiljajev so z novimi materiali in zasnovami odpravili. Motor, ki ma zadosten navor, omogoča čisto drugačen, prijetnejši, način vožnje. Lahko izbiramo med udobno ter prav športno in hitro vožnjo. To načelo so sprejeli skoraj vse velike tovarne, od Simce in Peugeotta do NSU-ja, čeprav morda v manj elegantni obliki kot Fiat, le še Volkswagen vztraja pri nizkih vrtiljajih.

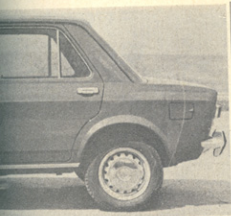
Tudi podvozje ne zaostaja

Tudi McPhersonove noge spredaj in posamična prečna vodila zadaj so zelo sodobna — s posamičnimi obesami zadaj je Fiat v primeri z lancio, primulo ali audijem naredil korak naprej, čeprav morda nepotreben. Toga zadnja prema je če ni obtežena z diferencialom, prav tako dobra, pri tem pa mnogo preprostejša od posamičnih obes. Fiatovi inženirji najbrž niso hoteli izpustiti iz rok prilike, da spet enkrat zabeleste: problem so rešili tako logično in »čisto«, da jim čestitamo. Obesa je podobna McPhersonovi, le da obe »nogice« sunke samo blažita vzmet pa je navadna, listnata, vpeta v dreh kočkah, tako, da deluje tudi kot stabilizator.

Celotno vzmetenje so izredno dobro uravnovesili, tako da pod vsakršnimi pogoji daje avtomobilu izredne vozne lastnosti. Ni tako mehko kot pri francoskih avtomobilih, zadaj celo precej trdo, pa kljub temu idealno prirejeno značaja vozila. Tako harmonijno vseh voznih lastnosti najdemo le še pri avtomobilu kot je na primer BMW.

Avto se imenito drži ceste. Teža smo pri vozilih s prednjim pogonom sicer že navajeni, ne pa v taki meri. Razdelitev teže med sprednjo in zadnjo premo, ki je pri





praznem vozilu 60:60 odstotkov, pri polno naloženem pa 50:50, je za tak avto idealna. Pomagajo seveda tudi še serijske pasaste gume 145 SR 13.

Fiat 128 izredno lahko vodimo: volan je neposreden, pa kljub temu lahkoten, natančen in zanesljiv. V ostrih ovinkih vse štiri gume glasno žvižgajo, nos avtomobila pa le zmerno sili čez sprednja kolesa, tudi zadnjega dela skoraj ni mogoče spraviti »iz tira«. S tremi in pol vrtljaji volana lahko fiat 128 obrnete v krogu s premerom 10,3 metrov. Potem ko je Fiat imel toliko težav z ročno, kolutno tavoro pri modelu 124, se je tokrat spot vrnil k stari in preskušeni kombinaciji: Koluti spredaj, bobni zadaj. Zavore so pri 128 tako dobre, da smo najprej mislili, da imajo servo napravo.

Res, pravi antivolkswagen

Avto v kategoriji 1100 kubikov seveda nikoli ne more biti tako tih kot velika vozila. To opazimo tudi pri fittu 128, posebno pri višjih vrtljajih. Ta glasnost pa nikakor ne presega tistega, česar smo navajeni v tem razredu — tudi to je korak naprej v primerjavi s fiatom 124—

Poleg novega gretja, ki so ga tudi preskušali in izpopolnjevali v kanadski zimi, je nova tudi izvrstna ventilacija. Velika fiatova prednost pred njegovimi neposrednimi konkurenti avtomobili BMC 1100 je preprosta in ločena konstrukcija motorja in menjalnika: pri Angležih je treba n.p. za popravilo sklopke ali menjalnika sneti in razdreti ves pogonski agregat, ki je v enem kosu, pri fiatu pa je tako popravilo tako preprosto kot pri vozilih s klasično zasnovo.

Fiat 128 tako zelo ustreza vsem našim zahtevam za avto razreda 1100 kubikov, da nam je bil izredno všeč že na papirju. Praktične preizkušnje so naša pričakovanja več kot izpolnile, bati bi se bilo le, da bo, tako kot fiat 124 in 125 novinec, imel kup otroških bolezni. Zaradi teh slabih izkušenj smo prepričani, da je bil Fiat tokrat mnogo bolj skrben in tudi naši vtisi to potrjujejo.

Ali bo na nemškem tržišču naredil »hroščar« za »polžar«? Glede zasnove, voznih sposobnosti in udobja prav gotovo pa bo izravnati še največjo hroščovo prednost, to je odlično in poceni servisno službo. Če mu to uspe, smo prepričani, da bo fiat 128 volkswagnu najbujši tekmeec.

Tudi
mo
plin
čiti
za
nam

Tek
trol

1/3

prit

prit

TP

(be

gub

pri

z

ver

kin

sev

pli

sel

bil

je

je

av

bi

ko

Pr

ni

kv

še

st

k

p

p

z

n

P

C

s

w

s

7