



Fiat 130 Nekateri so za hladno

Tom Pleterski

Ceprav naši sosedje odstran Jadranskega morja ne lenarijo, ko si izmišljajo nove avtomobile, so morali petični Italijani, ki jim ni bil povšeči ugled v obliki dragocenih športnih avtomobilov, po prestiz na štirih kolesih čez mejo. Celo direktorji na razne načine „naj...“ koncerna Fiat so se morali voziti le z vozili gornjega srednjega razreda, kot sta bila preminula fiat 1800 in 2300.

Lani so Torinčani na Ženevskem salonu predstavili svoj „130“ in tako vstopili v maloštevilni klub, ki mu sveti, ve se, Mercedesova zvezda.

Toda tudi ko se čez nekaj mesecev prestižni začeli zapuščati tekoče trakove, se je zdelo, kot da ne morejo najti poti na ceste. Celo na italijanskih avtomobilskih cestah je bil fiat 130 nenavadno redek.

Letos, ko je fiatov 130 videti precej več, je tudi očitno, da so si v Torinu svoj veliki met prvič odmerili prekratko. Tono in pol težkemu novorojencu so namenili le 140 konjev.

Vremenska napoved po želji

Fiat hvalim, odkar sem se pri 32 C vročine peljal iz Ljubljane v Beograd. In avtoštopar, ki sem ga pobral v Zagrebu, tudi.

Carovnjica se imenuje klimatska naprava, aircondition, ki so si ga izmislili onkraj luže najprej za hiše, potem pa je za avtomobile. V avtu bi rekel napravi kar zasebno podnebje.

Z gumbom na oplati osrednje konzole sem si nameščel lahko po mili volji, kot si pravila radijski sprejemnik, pričaral prijetno klima-

dansko klimo brez vetra. Če sem vključil štiristopenjski ventilator, pa tudi z vetrom.

Pravijo, da „aircondition“ n' dravo nasavnati hladneje kot pet stopinj Celzija pod zunanjo temperaturo. Jaz sem si „ustvaril“ hladnejše podnebje. Čeprav sem bil dva dni prehladen, sem ostal, ko sem avto s privatnim podnebjem vred spet predal Kompasovi službi rent-a-car enako navdušen. Škoda, da klimatske naprave v evropskih avtomobilih capljajo za razvojem drugih delov avtomobila. Tudi ni čudno. Za zasebno podnebje je treba namreč doplačati (v Nemčiji) 6 600 din. Za fiat 130 nisem plačal najemnine. Denar torej ni skalil navdušenja, tudi ko sem plačeval 18 do 20 litrov goriva na 100 kilometrov.

No, smetana potrošniške družbe, ki pri kupovanju ne gleda na denar, si s fiatom 130 kupi še marsikaj posebnega.

Na primer premečen volan. Ko popustite ročico na ohlajšo, ga lahko pomaknete naprej, nazaj, gor in dol. Če dodam, da je sedeže moč premakniti tudi po višini, ni treba posebej poudarjati, da si vsak voznik lahko počise najugodnejši položaj za volanom.

La dolce vita

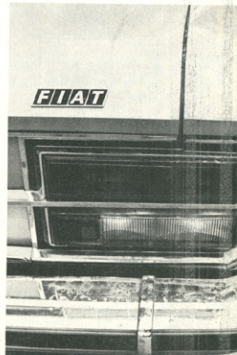
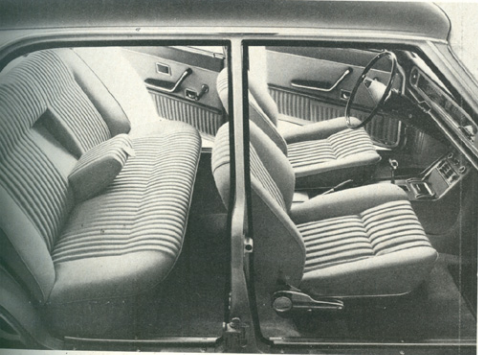
Da bi bilo življenje s fiatom 130 še lahkotnejše, skrbi več manjših „prijetnosti“. Vetro steklo pere električna naprava, „peri-briši“ brisalnik imajo za nameček „timer“; v rahlem dežju jih lahko vključite tako, da se sami sprožijo v daljših časovnih presledkih. Troljba ima dva tona: rezke fanfare za avtomobilske ceste in pritajeno troljbo, ki jo vključite s

pritiskom na tipko za vožnjo po mestu. Če pripeka sonce od zadaj, se potniki na zadnjih sedežih lahko zaščitijo s prozornimi zavesami, ki jih potegnejo iz naslonjala in zataknejo na rob zadnjega stekla. V robovih vseh štirih vrat so rdeče lučke, ki zasvetijo takoj, ko so vrata odprta.

Na armaturni plošči so razen merilnika hitrosti še merilnik goriva, pritiska olja, termometer, ura in vseobsegajoča zbirka velikih in majhnih signalnih luči. Ne manjka niti merilnik vrtljajev, le da je ta majhen in nepregleden. K serijski opremi fiat 130 sodi tudi tristo-penjski Borg Warnerjev samodejni menjalnik, zato je merilnik vrtljajev postranskega pomena, saj pretika avtomatika sama od sebe: pod rdečim poljem vrtljajev, ki se začne pri 6000. Do teh vrtljajev se motor zavrti le, če voznik pohodi pedal za plin („kick down“), in ga tišči do konca, dokler menjalnik ne preskoči v višjo prestavo. Seveda pa pride merilnik vrtljajev prav, ko voznik pretika ročno, ali pa če si je namesto samodejnega menjalnika izbral petstopenjski običajen menjalnik, ki ga tovarna vgradi na željo kupeca, ki ne mara avtomatike.

Lepe torinske navade

Odkar so v tovarni povečali moč 2866-kubičnega, šestvaljnega motorja „V“ s 140 na 160 KM (DIN), se fiat 130 lahko kosa s svojimi konkurenti. Tovarna navaja največjo hitrost 185 kilometrov na uro in pospešek do 100



kilometrov na uro: 9,5 sekunde s klasičnim in 10,5 sekunde s samodejnim menjalnikom.

Če na naših zamašenih cestah nisem mogel izkoristiti vse moči, pa sem se lahko prepiral, da se tudi največji avtomobili z dobro uglasljenim podvozjem odlično držijo ceste. Fiat 130 ima zadnja kolesa na posamičnih odlično priljepljivih ovinkih, na ravnem pa pelje kot po tračnicah.

Kar zadeva udobje, bi lahko fiat 130 očitali v primerjavi s podobnimi vozili pretrde vzmeti, vendar tu priskočijo na pomoč več kot odlični sedeži, ki blažijo včasih nekoliko ostre (za ta razred) reakcije podvozja.

Največji fiat je udoben tudi za voznika. Servo skrbi, da volan vrti z mezinem in da je pedal zelo zanesljivih kolturnih zavor peresno lahek.

Velikost vozila niti v prvih trenutkih ne poroča preglavic. Tovarna namreč kljub prestiznim ambicijam ni pozabila lepih navad: kar zadeva čiste linije in dobro izkorisčen prostor. Tako je tudi superfat pregleden na vse strani. Avto na zunaj ni videti velik in v oči ne bode bolj, kot se spodobi za pravo mero dobrega okusa.

X X X

iz tega, da je fiat 130 grajen s poudarkom na udobju in uporabnosti in da je reprezentanca, vsaj kar zadeva videz, šele na drugem mestu, kuje nemška podružnica Fiata spretno reklamo. "Fiat 130 je lepoteč, ni pa bahač, oblen je za ples milijonarjev."

Vstopnice za ples milijonarjev ne delijo zastoj. V Italiji stane „130“ s klimo približno 3.500.000 lir. V Nemčiji (torej za izvoz) 20.800 mark. Preračunano tudi samo sedem milijonov starih dinarjev. Samo pravim zato, ker pri nas za ta denar še najdražje zabe ne dobi. In po novi tarifi stane toliko celo BMW 2000.

Reprezentanca južnoslovenskih podjetij (mislim reprezentanci fond) bo torej rešena šele z zastavo 130. Montažni ugled . . .

TEHNIČNI PODATKI

Motor sprobočaj poganja zadnji kolesi

MOTOR

| | |
|-------------------|---|
| Valji | — šest, -V-, 60° |
| Glavni ložaji | — 4 |
| Hlajenje | — vodno, električni ventilator, termostat |
| | — 96 mm |
| Vrtna | — 2006 kubikov |
| Gib | — 2, v glavi (zobati jermen) |
| Gibna prestornina | — 9/1, gorivo super |
| Odmična gred | — dvojni padotolci, Weber 46 DFC |
| Kompresija | — 22 kpm (DIN) pri 3400 vr./min |
| Uplinjalec | — električna |
| Črpalka za gorivo | — v glavnem toku |
| Oljni filter | — 160 KM (DIN) pri 5800 vr./min |
| Največja moc | — 35,8 KM/litar (DIN) |
| Specifična moč | — 22 kpm (DIN) pri 3400 vr./min |
| Največji navor | |

PRENOS MOČI

| | |
|--------------------|-----------------------------------|
| a) ali avtomatika | Borg-Warner tip 35, tristrupenski |
| Prestavna razmerja | tretja 1:1 |
| | druga 1,45:1 |
| | prva 2,39:1 |
| | vzvrtna 2,09:1 |

b) ali sklopka

| | |
|--------------------|---------------------------------|
| Menjalnik | — enkolturna, suha, hidravlična |
| Prestavna razmerja | — petstopenjski, sinhroniziran |
| | — gata 0,874:1 |
| | četrt 1:1 |
| | tretja 1,29:1 |
| | druga 2,08:1 |
| | prva 3,574:1 |
| | vzvrtna 3,66:1 |

Diferencial

| | |
|--|------------------------------------|
| | hipoidno ozobljenje 3.73:1 (11/41) |
|--|------------------------------------|

VOZ

| | |
|------------|-----------------------------|
| Oblika | — limuzina, 4 vrata, 5 oseb |
| Karoserija | — samonoša |

OBESE IN VZMETENJE

| | |
|---------------|--|
| Pređnje prema | — posamične prečne obese, vzvojni vzmeti, prečni stabilizator |
| Zadnja prema | — posamične obese, poševna in prečna vodila, vijčne vzmeti, prečni stabilizator. |

VOLAN

| | |
|--------------|-------------------|
| Konstrukcija | — s polžem, servo |
| Rajdni krog | — 10,9 m |

ZAVORE

| | |
|---------------|--|
| Konstrukcija: | dvočrčni zavorni sistem, kolturne zavorne na vseh štirih kolesih (primer koluta spredaj 27,5 cm, zadaj 25,25 cm) |
| | — vakuumski |
| Servo | — na zadnjih kolesih |
| Ročna zavora | |

KOLESA:

| | |
|----------|---------------------|
| Platišča | — iz lahke litine |
| Gume | — pasate, 185 HR 14 |

OPREMA

| | |
|---------------------------|---|
| Akumulator | — 12 voltov, 55 Ah |
| Alternator | — 900 vatov |
| Zarometi | — 4 halogenski |
| Zadnje luči | — 4, vgrajene luči za vzvratno vožnjo |
| Parkirne luči | — 2, sredaj in -timer- |
| Brisalniki | — 2 hitrosti in -timer- |
| Karjera | — električna naprava -peri brišni- |
| | — običajna, radiator, ogrevano zadnje steklo za doplačilo |
| Notranjost | — prevleke in preproge iz tekstila, za doplačilo usnjene prevleke sedežev |
| | — prednapeta, lepljena |
| Vetna šipa | — za doplačilo (obemem z okni, ki izolirajo) |
| Klimatska naprava | — za doplačilo |
| Varnostni pasovi | — za doplačilo |
| Električno odpiranje oken | — za doplačilo |
| Zaščita podvozja | — nerjaveče jeklo |

MERE IN TEZE

| | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| Dolžina | — 4730 mm |
| Širina | — 1800 mm |
| Višina | — 1475 mm |
| Medosna razdalja | — 2720 mm |
| Kolotek | — 170 mm |
| Najmanjša razdalja do cestišča | — spredaj 1448 mm, zadaj 1457 mm |
| Prazno vozilo | — 1530 kg (pripravljeno za vožnjo) |
| Dopolnjena | |
| skupna teža | — 1950 kg |

VZDRŽEVANJE

| | |
|------------------|---|
| Pasode za gorivo | — 60 litrov |
| Hladilnik: | — 15,5 litrov |
| Karter | — 5,65 litrov, menjava na 10.000 kilometrov |
| Mazalke | — ∅ |

ZMOGLJIVOST

| | |
|--|----------------|
| Hitrost v diralniki | — 80 km/h |
| prestavi pri 1000 vrtljajih/min | — 15,5 litrov |
| Srednja hitrost bata pri maksimalni moči | — 32,0 km/h |
| | — 12,73 m/s |
| Moč na tono praznega avta | — 12,73 m/s |
| — voznik (75 kg) | — 100 KM (DIN) |
| Moč na tono polno natovorenega avta | — 82 KM (DIN) |