

JESENSKA KONFEKCIJA
IZ TORINA:

KLASIČEN KROJ
IN VŠTA
VARNOST

FIAT 131 MIRAFIORI

vozili smo



TEKST:
Martin Česenj
FOTO:
Tom Pleterski



Mirafiori — po videzu cvetlica. Takšna, ki čez zimo ne bi smela oveneti. Takšna, ki naj bi pomagala odtajati zalogo 300.000 fiatov, ki se kopičijo v Torinu. In ki bi dočakala pomladne vetrčice, da odpihnejo spomine na kisló jesen štiriinšedemdeseto, ki se je letos z vso težo obesila na prodajne grafikone. Fiat 131 so obkrožili trije sort ljudje: prvi, ki jim je bil avto preprosto všeč; drugi, ki so ga obsojali za svoje ožuljene dlani in tretji, ki so ob njem občudovali poslovno odločnost Giovannija Agnellija, glav nega Fiatovega šefa. Torej ni prav nič čudno, če je bil mirafiori primadona torinske avtomobilske predstave.

Še preden me ob uvodu kdo olšteje, da se na italijensčino ne spoznam kaj prida, povem, da nisem bil edini, ki je pred kratko preskušil Fiatovega novincebrskal po slovarju. Mirafiori je kraj, kjer fiat 131 izdelujejo; je pa tudi beseda, ki govori o cvetlicah in jo je težko prevesti v naš jezik. Poživila je Fiatov katalog, ki so ga doslej polnili le s pustimi številčnimi oznakami modelov iz Torina.

Avto na enajst načinov

Odkar so pred osmimi leti predstavili prvi fiat 124, so v Torinu izdelali skoraj dva milijona teh avtomobilov. Če pristejemo zraven še licenčne modele iz Fiatovih podružnic, dobimo številko, ki je zgovoren dokaz za uspešno kariero tega vozila. Fiat 131 mirafiori je njegov naslednik. Za zdaj ga ponujajo le na domačem trgu, spomladanski vlaki pa ga bodo odpeljali tudi v tujino.

Ta avto smo preskusili, še preden se je uradno rodil: šele naslednji dan so z njega potegnili premierno pladno in posadili vanj brhke manekenke v rdečem.

Vozili smo le eno od enajstih različic: fiat 131-1300 S. Avtomobil se ločijo po dveh motorjih (tretji motor, 1300 kubikov — 55 KM, ki je prilagojen nižjeoktanskemu gorivu, obeta tovarna le ob izvozu v tiste države — npr. v ZR Nemčijo — kjer je super bencin bistveno dražji od navadnega), po številu vrat (dvoje ali štiri), po oprepi (normal ali special), vsi modeli, razen 1300 S, pa so na voljo tudi kot Kombi (s petimi vrati na zadku). Vseh enajst modelov ostaje v oblikah družinske limuzine, oziroma družinskega kombija in prodajni referenti imajo nalogo, da z njimi navdušijo okuse in okvirju srednjega avtomobilskega razreda. Na oba športnika — fiat 124 kupe in spider — novost v programu ni vplivala: še vedno ju izdelujejo po osedanjem kopitu.

(Pre)velika številka

Zunanja podoba je lokavno zamišljena. Avto ne vzbuja pozornosti in v tolikšni meri spominja na fiat 132, da se le malokdo ozre za njim. Toda tabela pokaže, da je novinec za poldrug decimeter krajši, pa tudi v celem manjši od večjega brota.

Primerjajmo ga s fiatom 124! Mirafiori ni več tako oglat, je bolj eleganten.

Je približno 20 centimetrov daljši, 2 centimetra širši, 2 centimetra nižji, pa za približno cent težji. Medosna razdalja fiata 131 je 7 centimetrov daljša kot pri fiatu 124. Na račun teh števil je pridobil pri prostoru za noge potnikov, večji je tudi prtijažnik.

Special ima, za razliko od normalne različice, štiri okrogle faromete namesto dveh oglatih, izrazitejšo masko na nosu, več gurine na odbijačih in gumaste letve na bokih. V osnovni obliki sta enaka, le kombi ima podaljšano streho in prisakan zadek s petimi vrati.

Glede na čas, v katerem je ta avto nastal, bi fiatu 131 lahko očitali preveliko številko oblike. Želeje povprečnih kupcev, ki se sproti prilagajajo kupni moči, že lep čas niso več pohlepna na razkošne obline. Torej: novi fiat bi bil lahko manjši.

Ampak mirafiore so krojili tudi po ukazih varnosti. Te pa je težko zbržiti s skromnimi merami vozila. Odkvir na dnu karoserije in notilci strehe so sproti speti in tvorijo nekačen varnostni obroč, ki z vseh strani varuje potnike. Nos in zadek pa verjeka težo udara. Tudi odbijač je zasnovan tako, da brez škode prenese trčenje do hitrosti 4 km na uro in se pri tem za 6 centimetrov vda pritisku, ne da bi poškodoval karoserijo. Na račun varnosti je zasnovan le drog volana. 50-litrsko posodo za gorivo pa so vpeli v prtijažnik, tik za naslonjalom zadnje klopi. Precej nenavadno mesto, toda posoda je na varnem pred rezervnim kolesom, ki je v dnu prtijažnika, in bi jo pri sunku od zadaj lahko stlačilo in raztrgalo. Fiat 131 je po nalogu tovernikih menedžerjev obdržal mesto svojega prednika in znova zapolnil vrzel med modeloma 128 in 132. A se že hvali, da je varnejši od njiju.

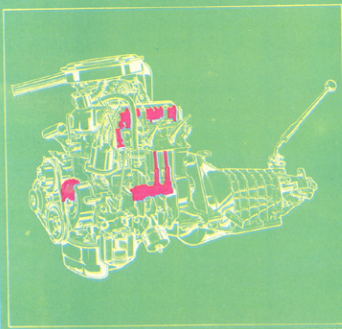
Mirafiori je bolj na varnem tudi pred rjo. Poleg običajne spodnje zaščite so vse, ogrožene praznine v dnu vozila napolnili z zaščitno snovjo, spodnji rob karoserije pa so do vrat in obeh odbijačev premazali s motno črnim lakom, ki varuje pločevino pred udarci kamenja in pred sojlo.

Po vzoru večjega

Po opreml, namenjeni potnikom, novi fiat skorajda ne zoostaja za fiatom 132. Dobil je zelo dobre sedeže — prednja je moč natanko nastaviti po dolgem in sta tudi ležalnika — ki pa so že zmeraj brez opornikov za glavo. Barvna soglasja laka, sedežev in preprog v avtu Italijanom že dolgo ne delajo težav, privlačnost armaturne plošče pa zavisi od tega, v katerem modelu jo ocenjujete. V normalni, po opreml skromnejši različici, je pretirano preprosta, zapolnjena s tremi pol-



Bežen pogled z boka ne opazi razlik med „131“ in „132“. Centimetri pa kažejo, da je novinec manjši.



Oba motorja fiata mirafiore se razlikujeta le po različno velikih vratih, izpušnih kanalih in različnih uplinjačih. Stranski odmično gred posajna zobati jermen. Konstruktorji so varčevali tudi pri zgradbi motorja: namesto visokih zmogljivosti obeta trpečnost in nezahtevno vzdrževanje.



V prtiljniku je po tovarniških podatkih za 400 litrov praznine. Kot pri večini fiatov je tudi ta prtiljnik mlatomarno oblikovan. Zadnje luči so zvojsvotno oblikovane, proti sredini avta štrlijo luči za vzvratno vožnjo.

Notranjost „Speciala“: lična in pregledna armaturna ploča, bogato obloženi sedeži, preproge. Oprema v „normale“ je bolj skopja, armaturna ploča pa manj prikladna.



TEHNIŠKI PODATKI
(fiat 131 — 1600 v oklopljih)

Motor: štirivaljni — štirivrtični — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in glo 76 x 71,5 mm (84 x 71,5 mm) — gibna prostornina 1297 kubikov (1685 kubikov) — kompresija 9,2 : 1 — največja moč 65 KM (DIN) pri 5400 vrtljajih v minuti (75 KM (DIN) pri 6400 vrtljajih v minuti) — največji navor 10,4 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti (12,6 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti) — ročična gred v 5 letjih — stranska odmična gred (zobati, jermen) — dvojni padalčni uprnikar weber 32 ADP (weber 32 ADP3) — vodno hlajenje s črpalko, termostatski in električni ventilator.

Prevoze mobil: motor sprejeda poganja zadnji kolesi — enokolna suha sklopka — črnatopojni avtomatski menjalnik — preostava ročica na tleh — plavišča 4/1/2 — 13 — pasaste gume 155 SR 13

Vozi la obase: limitirna za 5 oseb — dvo vrh ali štir vrta — samonosača karoserija — gredni kolesi na posamičnih obehax, vzmetne noge, enojna pržna vodila, predni stabilizator — zadaj toga prena na vialnih vzmetih, vzdolžna vodila, večna oprornika, Panhardov dvig, teleskopski blažnik — sprejeda kolotnje, zadaj bobnaste zavora, dvokrožna, servo-mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sediščema — volan na zapobje levo.

Meri la teže: dolžina 4238 m — širina 1,632 m — višina 1406 m — medosna razdalja 2460 m — kolotna sprejeda 1,372 m, zadaj 1,315 m — teža praznega vozila 975/985 kg — dvojniha odtisna teža 400 kg — gorilnik 400 litrov (bevmala)

Zmogljivosti: največja hitrost 150 km na uro (160 km na uro), tovarniški podatak — povprečna od 0 do 100 km na uro 18 sek (13 sek), tovarniški potizek — prednja potreba goriva 9—11 litrov na 100 km (9 do 12 litrov na 100 km), tovarniški podatak

Klasična zasnova s motorjem v nosu in s pogonom na zadnji kolesi. Prednja premo je opeta na vzmetni nogi, zadnja je tova, s štirimi vzdolžnimi vodili. Panhardov dvig je na ravninskih riski zakrit. Fiatove trijdro: posoda za gorivo je tam, kjer je najbolj na varen. Tovarna je varčevalna tudi pri zavorah, koloti so le sprejeda, kotna na zakrpnih kolesih kroti omejevalnik zavora ne moči.

okrogli merilnik, ki se avtu pravi nič ne podaja.

Special pa ima lepši obroč volana, in oglati nebežaste instrumente, ki so preglednejši in lepši. Žal je merilnik vrtljajev v obeh primerih la za doplačilo.

Razmerje, ki zanima voznika — sedež, pedala, volan — je v tem avtu netezavno. Velikemu sedežnemu pomniku pomaga še obroč volana, ki ga je moč nastavljati po višini (za približno 6 centimetrov). Iz pravnjega položaja potem ni težko doseči stikal na armaturni ploči in ročice za uravnarje notranje temperature.

Prestava ročica štrli polevno iz sredinskega grebena, športno ovita v skajasto matleto. Ob rjeji je pripravna, obrobjena palica za drobnarjenje. Dobrodolna posonetnost je „škatla“ z varovalkami in relaji, ki so jo pritrtili pod zaprti predal pred sovovnikom. Tam je res zelo pri roki.

Motor: korak nazaj

Pri zasnovi motorja (oba motorja sta po konstrukciji in lastnostih enaka) so se inženirji odkrili izkušnjam, ki so jih pridobili s hitro vrtečimi se motorji, kakršna poganjata modela 128 in 132. Zavrnili so eno ali celo dve odmični gredi v glavi tor se odločili za tehniško starejši in hkrati manj zahteven motor. S tem so potegnili glavno značilno potezo svojega novinca. Motor z glavo iz lahke kovine, s petkati vrženo glavno gredjo, s stransko odmično gredjo, ki jo poganja zobati jermen (Fiat je pri stranski odmični gredji tokrat prvi zavril verigo), in s kratkimi giji batov je podedoval mnogo glavnih značilnosti motorja fiat 124.

Ta motor ni namenjen dirkaškim rekordom, ampak razmeram časa. Navpovedna hitro, kultivirano delovanje, nezahtevno vzdrževanje in razmeroma skromno porabo.

Razlika med 1300 in 1600-kubičnim motorjem gre na račun večjih vrtn, zglednih izpušnih kanalov in različnih uprnikav. Manjši motor zmore 65 KM pri 5400 vrtljajih v minuti, večji pa 10 KM več pri enakih vrtljajih. Največja navora 10,4 kpm obično, 12,6 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti obetata dobro pržnost.

Prekusi smo manjši motor in predvidevanja so se uresničila. Svoje prednosti je motor dokazal med tekočo vožnjo, saj je vozniku dolgo pržanalas s pretikanjem nevzdol. Med meritvami pospevkov, ko smo motor priganjali do zgornje meje ertorikali smo pri približnih hitrostih, 50, 95 in 125 km na uro) pa je povzdignil gine in ventili so le s težavo sledili voznikovi noji ne plinu. Rezultati naših meritev, brez potrebnih priprav, le z uro, so nenačani, za približno takšni, kot jih obeta tovarniški. Od 0 do 100 km na uro je fiat 131-1300 S pospešil v približno 16 sekundah, po približno trikotrmetrskem zaletu je kazalec na merilniku hitrosti obital pri številki 155. Voznik fiata 131 torej ne sme zahtevati dvajsetih čudežev, lahko pa pričakuje tpržnost, ki jo obeta Zensova motorja.

K obema motorjema vgrajujejo natančen štiristopenjski menjalnik, ki so ga z diferencialno vred presadili iz fiata 132. Pstopenjski menjalnik (pri 1600-kubičnem motorju pa tudi avtomatika) je le za doplačilo; mudi nanj ne gre zavečji, saj si pameten voznik povrne stroške še s prihranjenim gorivom, pa tudi z daljšim življenjem motorja.

Športniki, roke proč!

Ne le motor in oblačnjena notranost, tudi podvozje je ugljeno na udobje. Prednjo premo so na novo zasnovali (vzmetne noge, enojna prečna vodila, stabilizator), vendar ne predstavja posebnega tehniškega dosežka. Zedaj je prevladala klasika: toga prema s štirimi vzdolžnimi vodili iz Panhardovega drogm. Mehko vzmetenje so uravnovesili s podaljšano medosno razdaljo in z razmeroma veliko težo vozila. Tako je mirarioje precj mehkejšo od drugih fiatov in z večjo lahkoto klijubaje neravninam na cestici. Vseeno pa zadnja prema na ostrih valovih pokaže robe, in zadek odskoči. Skozj gladke ovivke sili nazven najprej nos in voznik mora krepko poprijeti preveč trd volan. Ko pa nazadnje spodevne zadek, mora voznik do kraja odvesti volan, še hujaše so težave med vijuganjem skozi več zaporednih ovinkov. Spodnjažnja zadka, ko se avto postavi preppek, pa povzročijo prejojnjo izgubo hitrosti, ki ji nezaživen in za te reči okoren voznik ni kos. Ni dvoma, z novincem poskočni 124 special T še zdaleč ni dobil naslednika. Fiat 131 ni namenjen športnikom in to na casti takoj pokaže. To pa še na pomeni, da je avto slab. Šaj navsezadnje postaja hitavo drvenje vse bolj področje tistih, ki brez zadrege segajo v žep, pa si lahko privoščijo tudi zmogljivost in dražji avto.

Fiata 131 mirarioje stane v Italiji — glede na vse porujene različice — od 2 300 000 lira do 2 850 000 lira. Kupec lahko doplače še za zaporo v diferencialu, vrtljačih iz lahke kovine, merilnik vrtljajev, ogrevano zadnjo šipo, avtomatsko ogrevanje in hlajenje notranosti, itd. O možnostih nakupa tega avta v Jugoslaviji ne vemo le nič ržnega, kar bi mho zapeljalo.

Večja pa: fiat mirarioje je konfekcija boljše sorte. Je uspel kompromis: med večeri, danes in jutri. Je klar: po obliki in zasnovi, z všto varno — in modernimi detajli. Inženirji so varčevalni tam, kjer avto najmanj škodi. Ne bo ostal brez kupcev, dvomim pa, da bo na mah relati Fiatovo stotico. Leto, ki mu odtevačemo dni, je stanilo tudi kupce. Ne okragi vrtav, čez žep!

V Torinu pa pravijo: „Signor Agnelli že ve!“