

AVTO test

Fiat 131 S – 1600 mirafiori



Tekst Martin Česenj, foto Marjan Zaplatil

Z nekaj sreče (in denarja) ga boste celo lahko kupili

Srednji razred

Slišim tiste, ki očitajo: prekušate avto, ki ga pri nas ni moč kupiti!

Ta hip je res tako. Toda zastopnik obljublja, da je med letošnjimi uvoznimi načrti Rdeče zastave tudi fiat mirafiori. Kdaj? Koliko? Po čem? Tega še ne vedo. Mi tudi ne...

Torej o možnostih nakupa tega fiata v Jugoslaviji ne vemo niti za trohico več kot predzadnji jesen, ko smo ga – kot salonskega novinca – navdušeno podili po okolici Torina.

Takrat smo zapisali: fiat mirafiori je konfekcija boljše sorte. To se zmeraj drži. A takoj povem, da mi je bil zdaj, ko sem sedel vanj več dni zapored, še bolj všeč kot takrat, po nekaj urah vožnje. Kot naslednik fiata 124 je mirafiori modernejši, varnejši in udobnejši. Kot manjši brat fiata 132 je prikupnejši in primernejši za družinsko rabo. Po velikosti je nekje na sredi med obema avtomobiloma. Izdelan je natančno, da ponuja občutek solidne limuzine.

Torej je res škoda, da ga pri nas (še) ni moč kupiti.

Rešilna bilka

Fiat 131 so izdelali z jasnimi cilji: da bi krivulje na prodajnih diagramih zavijali navzgor. Avti so ostajali v skladiščih, delavci so strajkali, toda glavni šef Agnelli je trmoglavil: hotel je avto, ki bi bil všeč kupcem po vsem svetu.

Inženirji so torej izdelali mirafiori: škatlasto limuzino, vozilo za štiri ali pet oseb, ki bi bila na pogled in po zasnovi prav lahko tudi iz nemške, japonske, britanske ali celo ameriške avtomobilске tovarne. Zato ni naključje, da je ugleden ameriški novinar, ki tudi testira avtomobile, vzkliznil:

„Hvala bogu, to je slednjič fiat, ki noče biti dirkalnik formule II!“ S tem je povedal, da mu je novinec všeč.

Mirafiori je družinski avto – z vsem tistim, kar mora za takšne namene imeti, iz z oglatimi merilni-



ki na armaturni plošči. Oglati merilniki v Italijanskem avtu? Zakaj pa ne, so verjetno menili pri Fiatu, saj tistega, ki ima rajši, da avto razganja od športnosti, nihče ne sili, da kupi ravno ta model!

Zdaj že lahko rečemo: Fiat se je, tudi s pomočjo 131, izkopal iz največjih težav. Mirafiori – nežno oveličeno ime, namesto robate italijske oznake – jih je pripeljal v lepko pomlad.

Model z vrha

Fiatov 131 je cela vrsta. Ločijo se po dveh različno velikih in močnih motorjih (1300 kubikov, 65 KM in 1600 kubikov, 75 KM), po obliki (limuzina ali kombi), po številu vrat (dvoja, štiri, tri ali pet) in po količinah vgrajene opreme. Fiat 131 S-1600, ki smo ga preskusili, čepi na vrhu lestvice vseh teh različic.

Oznaka „S“ pomeni: dvojne žaromete, gumaste letve ob bokih, gu-

meste vogale odbijačev, športno ukrojena platišča brez pokrovov, večjo zalogo instrumentov in bogatejšo notranjo opremo.

Pri zasnovi mirafiorija so tehniki posebej pazili na varnost. Dno karoserije in ojačitve v strehi sestavljajo „varnostno kletko“, nos in zadek pa imata nologo, da branita potnike pred vzdržalnimi udarci. Odbijača sta tako zasnovana, da se pod

pritskrom vdeta za 6 centimetrov, ne da bi poškodovala ploščino – torej brez težav prenašata blazje udarce na parkirščih. Posoda za gorivo so namestili pokončno nad zadnjo opremo, da je čimbolj na varnem pred poškodbami.

Pritožim se le nad zavorami: namesto štirih koltnih, kot pri fiatu 124, so zadaj bobnaste. Omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih sicer uspešno preprečuje prezgodnje blokiranje koles, toda bobnaste zavore se pri pogostem zaporednem zaviranju dosti prej grejejo.

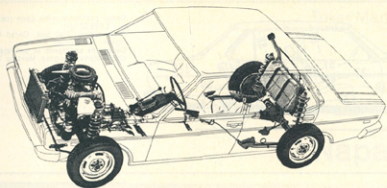
Kaj pravi Ona?

Takoj pohvali obliko, barvo in notranjo opremo. Jezi jo, kar mora prtljajnik odpirati s kličučem. Na vozniksem sedežu zlahka najde pravi položaj in dobro vidi na vse štiri strani.

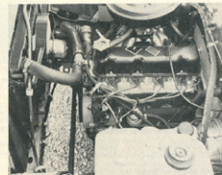
Ne mara pa prestavne ročice, ki je trda in se rada zatika. Med parkiranjem toži nad pretežkim volanom.

Za varčneže

V primerjavi z manjšim imta 1600-kubični motor le večje vrtna valjev, drugačen uplinjač in zgledne izpušne kanale. Po zasnovi sta enaka. Inženirji so tokrat pretrgali tradicijo motorjev z visokimi vrtljaji, ki smo jih pri fiatih vajeni že nekaj let. Motor mirafiorija je tako kot pri fiatu 124 zgrajen po starejšem re-



Fiat mirafiori: motor spredaj, pogon na zadnji kolesi, spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore. K vštiti varnosti sodi tudi premišljeno nameščena posoda za gorivo. Notranjost: lična, okusno opremljena, z dobrimi sedeži, z nastavljivim obročom volana in s preglednimi instrumenti.



Motor: trpežen, vzdržljiv podoben kot v fiatu 124 in z vseh strani lahko dostopen



čepu: sicer z glavo iz lahke kovine in s petimi ležaji za rolično gred, toda s stransko odmično gredjo, ki jo namesto verige poganja zobati jermen.

Že podatek o največji moči ne obljublja presenečenj. Mirafiori 1600 S je avto za umirjene voznike, ki jim tudi na avtomobilskih cestah ni do pretirano velikih hitrosti. Oddolži se pa s prožnostjo: voznik lahko celo pri polnem avtu dolgo časa odlaša, preden pretakne v nižjo prestavo.

Petstopenjski menjalnik, ki smo ga dobili v testnem avtu, mora kupec doplačati. Ko sem se v fiatu 131 sprizajzil s tem, da me užene marsikak avto s šibkejšim scem, sem vse pogosteje pretikal v peto prestavo. Prestavne razmerja so tako izračunana, da doseže avto največjo hitrost v četrti (direktni) prestavi, čeprav kazalec na merilniku vrtljajev tudi tedaj ne kaže v prepovedano območje, ki se začne pri številki 6200.

V peti prestavi je bil testni mirafiori za 6 km na uro počasnejši.

Toda območje vrtljajev motorja je pri tem povsem nenevarno, to pa se pozna tudi pri gorivu. Poraba na avtomobilski cesti je kljub razmeroma visokemu hitrostnemu poprečju dovolj zmerna.

(Pre)mehke noge

Premehke pravim, ker pri fiatih nisem vajen tako udobnega podvozja. Menda so mirafiorijeve „noge“ zasnovani na kožo motorja. Prednja prema se opira na vzmetni nogi, zadaj je ostala klasika s togo premo in s Penhardovim drogom. Večja medosna razdalja (če mirafiori primerjam s fiatom 124), teža vozila in mehke vzmeti zdaj z roko v roki premagujejo tudi zelo grobe neravnine, ne da bi bilo občutje potnikov kaj prizadeto.

Udobno podvozje pa ima tudi svojo slabo plat: nos avta na valovitem cestišču preveč nakliva, ves avto pa se na ostro voženih ovinkih

precej bolj nagiba, kot smo pri fiatih vajeni.

Lega na cesti se v celem sklada z mirafiorijevim značajem: ta avto ni navdušen nad športnimi željami voznika. Na začetku ovinka so težave z nosom avta, ki sili nazven in zahteva dodajanje precej težkega volana. Potem spodnese zadek. Ta ima še zmeraj vse lastnosti toge preme, zato na neravninah odskoči, v ovinku pa zdrsne. Na vrsti je torej odziveness volana.

Razumljivo, to so težave, ki jih mora voznik premagovati ob zelo hitri vožnji. Pri tem si z motorjem ne more kaj dosti pomagati, saj je ta prešibek, da bi avto lahko učinkovito izvlekel iz ovinka. Zmernožen, ki jim ni do divjega vijuganja, bodo te težave prihajane. Fiat 131 pač ni namenjen športnikom in to tudi tako pokaže.

Dorasila notranjost

Več dobrega ponuja mirafiori znotraj, kjer je vse tako kot v

limuzini višjega razreda. Voznik dobi pregledne instrumente in nastavljiv (čeprav malce prevelik) obroč volana, pripravno prestavno ročico in flatovsko razmeščena stikala in ročice.

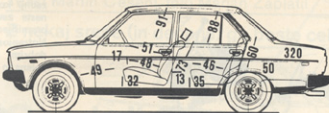
V avtu je dovolj prostora za štiri do pet potnikov; z blagom prevlečenimi sedeži so udobno oblikovani, na prednjih naslonjajih sta opornika za glavi.

Grajamo: majhne brisalnice za prednjo šipo, tresoče se notranje ogledalo in slabo sinhronizacijo menjalnika: dokler se olje v menjalniku ni ogrelo, v drugo prestavo sploh nisimo mogli pretakniti.

Še enkrat povem: fiat mirafiori je avto za tistega kupca, ki išče kompaktno družinsko vozilo brez vrhunskih zmogljivosti motorja. Dobil bo prostorno, natančno izdelano limuzino, prijetnega videza in z varno zasnovano.

Fiat 131 S - 1600 stane v Italiji približno 3 milijone lir. Preprost izračen napave, da pri nas ne bo ravno poceni.

Notranje mere (prednja sedišta u zadnji leg) u cm: širina pri koleničkih sedišta 142, 230x141; širina prednjega sedišta 87; zadnje klop 127; notranja došina od armature ploče do zadnjega naslonjaca pribli 165; pomik prednjega sedišta 13; doporna vis (visina u širini) srednjaj 90 (u zadnjaj 90 u 75; uporabna prostornina prtljajnika 320 cm (merjeno s kockami).



Tehniški podatki

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrtni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in glj 84 x 71,5 mm — gibna prostornina 1588 kubikov — kompresija 9,2:1 — največja moč 75 KM (DIN) pri 5400 vrtljah v minuti — izravska moč 47,9 KM (DIN) na liter — največji navor 12,8 kNm (DIN) pri 3000 vrtljah v minuti — ročična gred v 5 letjih — stranska odmična gred (zobni) — armaturna — dva z lahkega — višje ventil — padočni registeri uplinjač weber 32 ADF3, a startno avtomatsko — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem loku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorom — akumulator 12 voltov, 46 amperskih ur — alternator 770 vatov — svedice maršali CW 7 LP, champion NGV ali bosch W 200 T 30.

Prekora moč: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolutna suha sklopica — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na levi — prestavna razmerja: 3,612; 2,045; 1,357; 1,00; 0,876; vzvratna 3,244 — diferencijal s hipoidnim ozobljenjem, pestavno razmerje 3,9:1 (10/39).

Kolesa: platišča 4 1/2 x 13, jeklena prestava — gume 155 BR 13 (michelin za) — britski spredaj 1,4; zadaj 2,0 km/h. Voz na obsevi: limuzina za 5 oseb — štiri vrsta — samonosa karoserija — prednji kolesarji s samostojnim vzmetnim noge, enojna prednja vodila, prednji bilabizer — zadaj toga prema na ravnostni zračni, zračna sprejoda, vzdoljna vodila Pantardov drog, teleskopski blaziniki.

Zavora: spredaj kolutne, zadaj bobnaste dvovaljni zavorni sistem — sivo — omejenjalni zavorne moči na zadnji kolesi — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedezema.

Volan: prenos z sobota letvijo — varnostni drog volana — rajdni drog 10,8 mm — 3,4 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke, obroč volana pomičen v navpični smeri.

Oprema: brisalica z dvema hitrostima — električna brisalica za pranje prednje šipe — ogrevalna zadnja šipe — dvoventilni ventilator — luči za vzvratno vožnjo — halogeni žarometi — preproge — vžigalnik — varnostni pasovi — oporniki za glavo na prednjih sedezih — pomožni nastavljalni prednjih sedezeh.

Mer in teža: došina 4,264 m — širina 1,642 m — višina 1,400 m — medosna razdaja 2,490 m, kolotek spredaj 1,372 m, zadaj 1,315 m, najmanjša razdaja od tal 0,12 m — prostornina prtljajnika 300 litrov (uporabna, prostornina na 300 mm) — teža praznega vozila na 995 kg — dovoljena otežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1395 kg — dovoljena teža prikloleca brez zavora 480 kg, zavora 800 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 50 litrov — kanter s filtrom 4,2 litra, menjava na 10 000 km — menjalnik, 1,8 litra, menjava na 30 000 km — diferencijal 1,0 litra, menjava na 30 000 km — podvožje brez mazak — hladilni sistem (z grelcem) 7,4 litra.

Zmogljivost: teoretična hitrost pri 1000 vrtljah v peti prestavi: 32,3 km na uro — moč na tono praznega vozila, 14,4 vozilni, 70,1 KM (DIN); teža na KM: 14,2 kg — moč na tono polno natočevanega avtomobila 53,7 KM (DIN); teža na KM: 18,6 kg — moč na tono (tovarna); v 4. prestavi: 100 km na uro, v 5. prestavi 150 km na uro — pospešek od 0 do 100 km na uro: 16,5 sek. — pospešek od 0 do 100 km na uro: pribl. 6 do 12 litrov na 100 km (po ceni)

Cena: zastopnik nima cene (cena v Italiji: 9.085.000 Lit).
Proizvajalec: Fiat SpA, Corso Giovanni Agnelli 200, Torino.
Generalni zastopnik in prodajalec: Zavstava-impex, Beograd, Marsala Tita 19.

Naše meritve

Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 8200 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 161 km na uro (zajel 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospeški:

0 — 40 km na uro: 3,0 sek
0 — 80 km na uro: 5,5 sek
0 — 80 km na uro: 8,9 sek
0 — 100 km na uro: 14,0 sek
0 — 120 km na uro: 20,2 sek
0 — 140 km na uro: 36,3 sek
400 m brez zavleta: 19,0 sek
končna hitrost 139 km na uro)

1000 m brez zavleta: 36,1 sek (končna hitrost 139 km na uro)

Prožnost: kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 37,7 sek
končna hitrost 134 km na uro), v peti prestavi: 41,2 sek (končna hitrost 124 km na uro).

Poraba goriva:

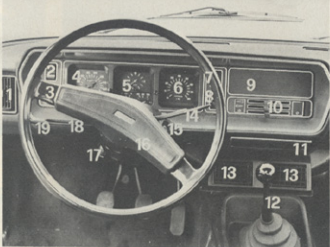
Na navadnih cestah najmanj 8,9 litra goriva super na 100 km (izmerno, nikoli brez 100 km na uro, največ 14,2 litra na 100 km (zelo ostra vožnja).

Na avtomobilski cesti: 9,9 litra na 100 km (poprečje 110 km na uro) oziroma 13,8 litra na 100 km (poprečje 145 km na uro).

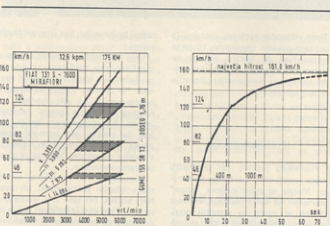
Po mestu: 11,1 do 14,3 litra na 100 km. Poprečna poraba na testu: 12,9 litra na 100 km

Poraba olja:

0,3 litra na 1000 km. **Natančnost merilnika hitrosti:** kazalec na 40, resnična hitrost 37 km/h; kazalec na 80, resnična hitrost 56,5 km/h; kazalec na 80, resnična hitrost 76 km/h; kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h; kazalec na 120, resnična hitrost 115 km/h; kazalec na 140, resnična hitrost 134 km/h.



1 — reža za dovajanje hladnega in toplega zraka; 2 — stikalo pozicijskih luči in žarometov, 3 — stikalo stikalo, 4 — merilnik hitrosti, številca kilometrov, kontrolne lučke, 5 — ura, merilnika goriva in temperature hladilne tekočine, 6 — merilnik vrtiljajev, kontrolne lučke, 7 — stikalo ventilatorja, 8 — stikalo naprave za ogrevanje zadnje šipe, 9 — prostor za radio, 10 — ročica za nastavljanje hlajenja in ogrevanja notranjosti, 11 — pepelnik z vžigalnikom, 12 — prestavna ročica, 13 — reži za hlajenje in toplak zraka, 14 — ročica brisalnikov in naprave za pranje prednje šipe, 15 — stikalo vžigalnika in ključevnice volana, 16 — trobilja, 17 — vijak za nastavljanje višine obroba volana, 18 — ročica utipaik, 19 — ročica pozicijskih luči, kratkih in dolgih žarometov



Zaradi pete prestave je diagram menjalnika bogatejši za peto premo. Motor je dovolj prejen, da je v peti prestavi moč voziti s hitrostjo samo 50 km na uro, vendar to nima pravega smisla. Peta prestava je namenjena potovalnim hitrostim testom ako s peto prestavo doseglj največje hitrosti 155 km na uro, kar pomeni le 5000 vrtljajev motorja. Na račun kratkih gibov valjev je srednja hitrost batov pri teh vrtljajih le 11,9 s sek. Kar se pa motor ob peti prestavi še adalče ne približa vrtiljajem, pri katerih doseže največjo moč, amo največjo hitrost izmerili v četrti prestavi. Pri meritvah pospevkov pa smo silili čez 5200, kjer se na merilniku vrtiljajev začne nepredvideno območje. To pomeni v posamičnih prestavah naslednje namirne hitrosti: 46, 82 in 124 km na uro. Prispevajo meje pa motor fiat 131 — 1600 tudi v četrti prestavi ne doseže? Motor ponuja meje več prostosti kot pospečnosti, v peti prestavi pa se pohvali tudi kol varčnosti z gorivom.

Hvalimo

- pregledna in skladna karoserija
- kultiviran, tih in prostorn notranjost
- udobna, dovolj prostorna notranjost
- veliko oprema
- nastavljalni volan
- udobno podvožje

Grajamo

- nehaliven motor
- nenatančen volan
- premajhni brisalniki
- nenatančno nastavljanje hlajenja in ogrevanja notranjosti
- ni zunanje ogledalo