



Fiat 131 supermirafiori 1400 TC

Fiat mirafiori mi je bil že leta 1974, ob krstu, lju-bezen na prvi pogled. Pa ne zaradi rožic, ki so jih sadili na premierni dan, ampak zaradi tistega, kar je pokazal med vožnjo.

Saj je bil spodobna limuzina srednjega razreda, dovolj udobna in dovolj zmogljiva, po kompaktnosti in izdelavi pa – za tiste čase – precej nad Fiatovim povprečjem.

Soliden nadomestek fiat-124 torej, očem pa prijetnejši in skladnejši kot je bil fiat 132. Ker ni bil modna muha, mu kupcev še vedno ne zmanjka!

Seveda mu ves ta čas s stáranjem ni bilo prizanešeno, pa so ga kdaj pa kdaj malce oleptičili, da bi bil videti mlajši. Pritaknili so tudi luksuznejšo različico supermirafiori, nazadnje, za lanski avtomobilski salon v Ženevi, pa še po eno odmično gred v 1,4 in 1,6-litrska motorja.

Oldtimer

Družinska klasika za pet oseb – Navidezno športen motor – Solidnost, ki privlači kupce!

PRESKUŠENA FORMULA

Za fiat, ki smo ga tokrat prekusili, že v nadnaslovu zveste: da je bil supermirafiori, z okroglo rečenim 1400 kubičnim motorjem, in da je bil TC, kar pomeni dve odmični gredi v glavi. Formula je stara in trpežna: motor in menjalnik v nosu, pogon pa na zadnji kolesi; oglata karoserija, ki se ji moderno reče »triprostorska«, ker ni na pol kombijevska in je prtljažnik v klasičnem zadku trdno ločen od prostora za potnike; štiri vrata in dovolj

prostora za pet oseb; srednji razred, ki je po volji samcem in družinskim očetom. Nekakšen tipičen fiat pač!

Žal je karoserija starinsko oglata in tako iz dneva v dan bolj podobna bratskim ladam, obenem pa z »zračnim količnikom« 0,47 prov nezavidljivo neaerodinamična. To pa že zaradi modernih časov, ki ukazujejo varčnost z gorivom, ni dobro. Da je supermirafiori grd, bi bilo težko reči. Velike pločevinaste površine so delno zakrili s plastičnimi oblogami in robotima odbijačema, pristoja mu pa tudi motno

črna barva na posamičnih dodatkih. Prav simpatičen je pa zadek, malce privzdignjen in zapolnjen z velikimi lučmi.

Tudi očitkov za notranjost ni! K športnosti sodi širok sredinski greben, ki pokriva kardansko gred, podpira konzolo s prestavno ročico in je v nepoto srednjemu potniku na zadnji klopi. Je pa ta klop dovolj široka za tri ljudi in tudi pri vratih je dovolj udobja za vstopanje in izstopanje.

Oznaka »super« pomeni štiri zglavnike na nastonjalih, blago na sedežih in preproge na tleh. Pa še: magnetno ključavnico za vsa štiri vrata in prtljažnik ter električni pomik za šipi v prednjih vratih. Armatura plošča je pregledna, lična in brez bleščave, obsega za merilnike za hitrost, gorivo, temperaturo hladilne tekočine in vrtljaje motorja. Natanko na sredini je ura, vsa potrebna stikala pa so – po stari Fiatovi navadi – ob volanu.





K serijski opremi sodijo tudi avtomatski pasovi ob prednjih sedežih, zadnja meglenka, od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, varnostne utripalke, halogenski žarometi in vžigalnik. Razburi pa se človek, kadar odpira izrazito nepraktičen predal pod prednjo šipo, kadar ravna težko nastavljivo ogrevanje in zračenje notranjosti in kadar ugiha, kako bi zapicil ključ, da bi mu uspelo odpreti pokrov prtljajnika.

Prijeten je obroč volana, ki mu je moč izbrati pravšnjo višino, prijetna so pedala, ker so po italijansko »globoko« v vozilu in prijeten je voznikov sedež, ker omogoča nizko sede-

nje, čeprav s prekratko sedalnico površino.

Povem še, da je zadnja šipa ogrevana, da sta brisalnika učinkovita tudi pri večjih hitrostih in da se iz tega avtomobila nasploh dobro vidi na vse strani. Prestavna ročica je kratka, s kratkimi gibi in trda. Sinhronizacija je netemeljita in morate med pretikanjem v drugo prestavo vedno malce potrpeti. Sicer pa je počutje v tem avtu dosti bolj podobno sedenju v oplo ali fordu kot pa na primer v Fiatovem ritmu. Hočem reči, da ni črčkav, da se vrata čvrsto zapirajo in da vse, kar je v avtu, tudi deluje. To vem že od prej in sem tudi

ob vsaki priložnosti zapisal, da je mirafiori kompakten avtomobil.

Nisem vraževeren, ampak včasih verjamem, če kdo pravi, da gre v tretje rado. Supermirafiori sem prevzel v Trstu in doživel prvo težavo. Voznik, ki ga je peljal iz Torina, se je med potjo zaletel, zato je trajalo nekaj dodatnih ur, da so iz tovarne poslali drug avtomobil; potem je bil italijanski carinik zelo pomemben in mu ni bilo všeč moje vozniško dovoljenje, kar je pomenilo dodatni dve uri čakanja; tretje težave ni bilo: z avtomobilom sem prevozil 6500 kilometrov, ne da bi vraža prišla do veljave. A

je zadnji dan nekdo z ostrim šilom sunil v vsako gumo po enkrat in so lepa platišča sedla na asfalt. V tretje gre rado, vam pravim! A sem vseeno vrnil cel avtomobil!

NI VSE ZLATO KAR SE SVETI

Supermirafiori je bil paradno srebrn in motor v nosu je bil TC. Dve odmični gredi v glavi, lepo prosim. Pa pet prestav v menjalniku. Vse tako kot v dobrih starih časih! Kot pri fiatih 125 special in 124 special T ali pri tradicionalno športnih alfah. Človek bi rekel, ferrari v malem! Pa nič! Nič, če vam rečem! Saj, motor vžge kot iz topa. Tudi glas ima pravi, zamolkel, malce dirkaški. Ampak tudi sosedov poba z mojega stopnišča ne bo za klavirjem nikoli Pogorelič in na svetu je cel kup stvari, ki se svetijo, pa niso zlate. No, že res, da tale motor gromko teče in se rad vrti, ampak s 75 konjskimi močmi ne more biti ferrari, pa pika. In navsezadnje, v tej kategoriji to tudi ni nič hudega. Je pa dobro, če to veste.

Dve odmični gredi sta takaj pač zato, ker se to imenitno govori in sliši, pa tudi preprosto zato, da je krmiljenje ventilov natančnejše, ne pa zaradi dirk. Zato ta motor v celem ni kakšen biser, ampak čisto povprečen 1,4-litrski pogonski agregat, ki se pohvali s prekušenostjo in s trepnostjo, z zmogljivostmi in s varčnostjo pa ne. Tako sem brž ugotovil: da avtomobila nima nikarkršnega pravega smisla



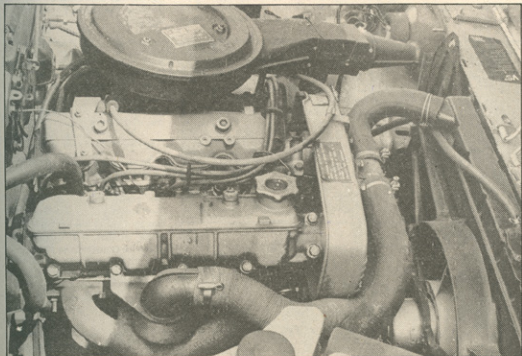
priganjati čez zgornjo dovoljno mero na merilniku hitrosti in da doseže največjo hitrost 157 km na uro (naša meritev) v četrți prestavi.

V peti prestavi običi kazalec na merilniku hitrosti pri okroglih 150 kilometrih na uro, je pa zato trušč malce manjši, poraba goriva pa tudi. Zgledno majhna pa žeya ni nikdar in čeprav smo vozili več po odprtih cestah kot po mestnih ulicah, testno povprečje ni omahnilo pod 10,8 litra goriva super na 100 prevoženih kilometrov.

Pri tem tudi meritev pospeškov ni bila prav nič osupljiva: saj je supermirafiori razmeroma težak avtomobil in doseže hitrost 100 kilometrov na uro šele po 14 sekundah polnega plina. Pa kaj! Človek se mora s tem pač sprizniti, obenem pa odkrije, da je moč pretikati navzgor tudi že pri 3000 vrtljajih v minuti, ne da bi odločno prizadejal hitrostno povprečje. In izkaže se, da je prožnost velika odlika motorja 1400 TC. Seveda za tiste voznike, ki jim je takšen avtomobilski značaj bolj po volji.

ZADNJI POGON

Toda po volji vam morata biti tudi trd volan in toga zadnja prema, potem vam bo ta



Motor: povprečnež z dvema odmičnima gredema v glavi

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiriktakti – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib **76,0 x 71,5 mm** – gibna prostornina **1367 kubikov** – kompresija **8,9:1** – največja moč **55 kW (75 KM)** pri **5800/min** – največji navor **110 Nm (11,2 kpm)** pri **3800/min** – ročična na gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – padotočni registrski uplinjač weber – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – mehanska črpalka za gorivo – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator **12 V, 45 Ah**, alternator **630 W**

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča **5J x 13, gume 165 SR 13 (pirelli)**

Voz in obse: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – pred-

nji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, vijajčne vzmeti, vzdolžna vodila, Panhardov drog, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj – ročna zavora (mehanska) na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levjigo, 3,5 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina **4,230 m** – širina **1,650 m** – višina **1,380 m** – medosna razdalja **2,490 m** – koloteh spredaj **1,375 m**, zadaj **1,320 m** – najmanjša razdalja od tal **0,12 m** – rajdni krog **10,3 m** – prostornina prtljavnika **400 litrov** (tovarna) – uporabna prostornina prtljavnika **320 dm³** (naša meritev) – teža praznega vozila **1060 kg** – dovoljena obtežba **400 kg** – posoda za gorivo **53 litrov**

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost **155 km na uro** – pospešek od 0 do 100 km na uro: **13,8 s** – poraba goriva (ECE): **7,0 (9,3) 10,1 litra na 100 km**

je včasih potrebno tudi parkirati, to opravilo pa v tem avtu ni za nežne roke. Nasploh je podvožje supermirafiorija robatejšee sorte; prvič zato, ker je bilo ob rojstvu premeško, kar se za fiat ne spodobi, in so ga potem nalašč otrdili, drugič pa zato, ker toga zadnja prema še nikoli ni razdajala velike nežnosti.

Ampak sam po sebi je supermirafiori varno zasnovan, z ojačanim prostorom za potnike, z mehkim nosom in zadkom, ki vsrkata glavne teže udarcev ob morebitnih trčenjih, in s čvrstimi kolesnimi nogami, tudi za divje vožnje. Sem štejemo še zavore, ki so spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste, kar pomeni, da se zadaj prej pregrejejo, ampak tako zgodaj spite ne, da ne bi bile kos vsakdanjim zahtevam. In pohvalim še stabilizatorja, ki preprečujeta »francosko« naganjanje sredi ovinkov. To, da karoserija »sedi« kot pravimo, mi je pri italijanskih avtomobilih (če pozabim na panto) že od nekdaj všeč.

V ravni smeri in na gladki cesti je ta fiat povsem ubogljiv in nezahteven avtomobil. Tudi moč motorja je tako zmerna, da s spodsnavanjem koles ni težav. Toda če je vožnja v ovinkih prehitra, bo spodneslo zadek, kar je klasičen primer iz šole dobre vožnje in čemur se da s tako neposrednim volanom, kot ga ima supermirafiori, z lahkoto sreči. Spodnašnje je toliko močnejše, kot je bolj grbava ali bolj spolzka cesta, ampak tudi to je že vnaprej jasno. Nič nevernega, nič nenavadenega! Raje bi rekel, da tudi ta fiat tebi skrjje svoje poreklo. Saj so bili pred pol-drugim desetletjem vsi fiati takšni! In mnogi še vedno prisegamo na klasičen zadnji pogon.

Na začetku sem zapisal: oldtimer! Pa nisem hotel reči, da je supermirafiori starinski avtomobil, takšen za v muzeji! Je pač tiste sorte, ko si zaradi odvečnih kilogramov in nezmerne bencinske žeje še nihče ni pullil las; ko so blestele še oglate oblike in se je zdelo, da kobmi-limuzine ne bodo preživele. Torej: oldtimer! Ampak v dobrem pomenu besede.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL