

FIAT ABARTH 131 RALLY

# S KONFEKCIJO NAD LOVORJE

Zalogaj užitkov –  
Gospod Agnelli se spozna  
na kupce

Zglajeno avtomobilsko cesto, ki se v nežnih lokih ogiba za-  
livom Zenevskega je-  
zera, sem na lastno  
pest spremenil v dir-  
kališče in pustil, da se  
je motor v vsaki pre-  
stavi zavrtel do skraj-  
ne mere. Natančni  
Švicarji so – še v  
mejah vjudnosti –  
vrtali po čelu, da bi  
vedel, za koliko drvim  
čez dovoljeno hitrost,  
le Bavarec v vozilu  
BMW je užaljeno tro-  
bil; kaj ne bi, saj se je  
moral ogniti plebej-  
skemu mirafioriju.



Konfekcija iz naslova takoj prekličem! Od fiata 131 mirafiori (test: Avto, 1976/3) je ostala le karoserija, pa še tej so sneli odbijače in odvečno kramo ter ji nataknilli tri spojlerje: pod nosom, na strehi in na repu. Avto so križali z Abarthovo mehaniko in nastal je 131 rally, vmesna postaja k dirkalniku grupe 4 (specialni GT avtomobili). Fiat abarth 131 rally je novinec letošnje pomladi: V Fiatovi tovarni Rivalta so izdelali 400 primerkov, potrebnih za homologacijo tekmovalnih vozil. Dirkalnike z enako velikim, a z mnogo močnejšim motorjem (215 KM pri

ci, ki poskajo fiatom na zavitih alpskih cestah in ferrarijem na gladkih dirkališčih — obenem pa lahko iz lastnega žepa kupijo avto slavnega imena in ga postavijo v domačo garažo.

Mirafiorijevi karoseriji z dvojnimi vrati so nataknilli škatlasto izbujiene blatnike, ki so tako kot prednji in zadnji pokrov izdelani iz plastike. Vrata in streha so iz aluminija z močnimi podkožnimi ojačitvami, reži pred zadnjimi kolesi sta za hlajenje zadnjih zavornih kolutov. Avto privlači poglede še s širokimi platišči iz lahke kovine, ki jih že v tovarni obujejo v Pirellijeve gume z nizkim prese-

kom in oznako P 7. Vsakdanja je ostala le notranjost: armaturna plošča je kot v mirafioriju, v blago oblečenim sedežem so nataknilli opornike za glave potnikov, dodali pa so športen, z usnjem preoblečen volan in živobarvne črte na sedežih. Avtomatski varnostni pasovi in merilnik vrtljajev so vštet v ceno, ki je (v Italiji) skoraj dvakrat večja od običajnega fiata 131 — 1600: nekaj manj kot 8 milijonov lir. Nepoučeni sopotniki niti ne vedo, v čem sedijo, saj je notranjost kot v povsem običajni limuzini. Veselje se začne šele, ko voznik obrne ključ in zažene motor.

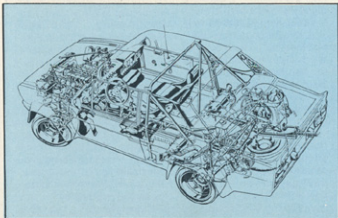
Motor useka z ostrim glasom, ki razveseli avtomobilističnega športnika v isti meri, kot raznežijo spretni prsti, ki ubirajo preludij, predanega glasbenika. Noga na plinu je taktirka in kazalec na merilniku vrtljajev se spremeni v najbolj živahen delček avta. Dvoilitrski motor polnita dva dvojna uplinjača, dva odmični gredi v glavi skrbita za ritem šestnajstih ventilov (po štiri na valj), ki so kos vrtljajem še precej nad spodnjo mejo rdečega polja na merilniku (pri



7000 vrtljajih v minuti), so pred mesecem dni prepuščili tovarniškemu voznikom Marku Alen and Co., fiat abarth 124 spider (6. mesto na letošnjem rallyju Monte Carlo) pa so z lorviji vred zapeljali v muzej.

#### ZABAVA ZA 8 MILIJONOV LIR

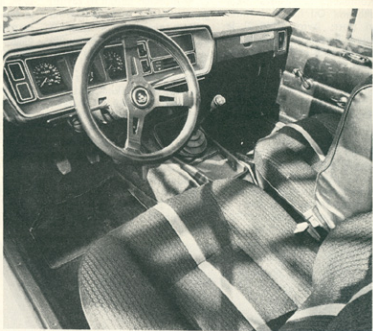
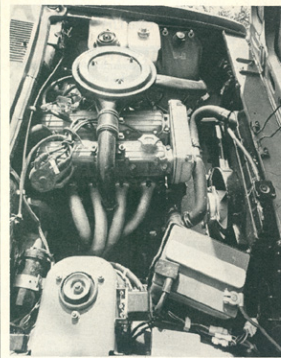
Diskretne upokojitve proslavljenega spiderja so se razveselili predvsem cestni dirkači. Agnelijev koncern je s skromno serijo športnih limuzin spretno zakoketiral z vsemi tistimi kup-



Rentgenska risba kaže preseki fiata abartha 131 rally, kakršnega so namenili tovarniškemu voznikom (motor: 215 KM)

številk 6500). Motor zmore 140 KM (DIN) pri 6400 vrtljajih v minuti in požene avto z mesta do 100 km na uro v približno 9 sekundah. Med meritvami pospeškov (le s štoperico, brez petega kolesa) sem prekalil pri 60, 110, 150 in 190 km na uro.

Pestopenjski menjalnik je preračunan tako, da doseže avto največjo hitrost v četrti prestavi (po merilniku 210 km na uro, v resnici približno 195 km na uro), zato pa je v peti prestavi moč dolgotrajno drveti s hitrostjo 185 km na uro. Sklopke se je treba privaditi že ob prvem startu: prijemlje ostro in na kratkem območju pedalovega



Notranjost: kot v limuzini, le s športnim volanom (ZGORAJ). Motor: odlično krmiljenje šestnajstih ventilov, visoke zmogljivosti (LEVO)

giba. To je dobro vedeti tudi pri večjih hitrostih, še posebej med pretikanjem iz višjih v nižje prestave: če je mera plina preplačla, kolesi v trenutku zdrsneta in na vrsti je delo z volanom.

spodnesti zadek, da avto zdrsi skozi ovinek. To mi je najlaže uspelo na peščenih tleh; na asfaltu se gume držijo cestišča kot klop. Sodobna mirafiorijeva karoserija je ohranila dobro vidljivost, voznik pa, ko si nastavi pravošnjo lego sedeža in volana,

tudi v tem avtu nima nobenega odvečnega dela. Celó pri hudem naprezanju motorja in celega vozila, skorajda nisem imel občutka, da sedim v dirkalniku: udobje limuzine moti le hrup iz izpušne cevi.

Zmogljivostim motorja so pri-

lagodili tudi zavore. Kolute na vseh štirih kolesih učinkovito hladi zrak, ki doteka skozi reže pod nosom in na bokih, vozni-kom občutek, da bo avto v sili lahko tudi brezskrbno ustavlil, pa vliiva pogum za drvenje na zgornjih mejah.

Kljub naporom motor ni pokazal slabosti. Ostal je v predpisanih temperaturnih mejah in je tudi po dolgotrajnem priganjanju brezhibno vžgal. Ob motorju le to: največji navor je pogojen z razmeroma visokimi vrtljaji, zato mora voznik – za naglo, neoklevaječo vožnjo – ves čas bdeti nad merilnikom vrtljajev.

Skupno delo Agnellijevih prodajnih šefov (zamiseli!), Nuccia Bertoneja (karoserjal) in Abarthovega šefa Lampreda (motor, podvozje) je rodilo simpatičen in hiter avto, ki bo enako navdušil športno nabrate očete in sinove ter omogočil svojemu mnogo močnejšemu bratu, da bo segal po lovorjih – vstric z lancio stratos iz sestrske hiše. Če sodim po zahodnoevropskih normah, fiat abarth 131 rally niti ni tako drag avto in prepličan sam, da bo teh štiristo vozil zmanjkalo prej kot kupev.

Torej bo avto, ki sem ga vozil, dobil še več naslednikov: tega si pri Fiatu ne bodo dali dvakrat reči!

## UGLAŠENO PODVOZJE

S takšnim motorjem pa ne bi bilo moč drveti, če konstruktorji ne bi spremenili obes. Zdjaj so vzmetne noge na vseh štirih kolesih, prečne nagibe krotita stabilizatorja, avto pa je, tudi zaradi gum, nizko pri tleh in trdo vzmeten. Z novo zasnovano zadnje preme so močno zmanjšali nevzmetene mase, diferencial je gibljivo spet z dnom karoserije.

Fiat abarth 131 rally je zakladnica užitkov za voznika. Prestave v volanskem mehanizmu sicer niso spremenili, toda manjši obroč volana zahteva krajše (in obenem močnejše) gibe rok. Bolj surov je tudi pri prenašanju udarcev s cestišča, toda avto je tudi med hitrim vijuganjem vseeno pripraven za vodenje.

Na suhem asfaltu je ta fiat skoraj povsem nevtralen. Navaditi se je treba le zapore v diferencialu, ki tišči avto ob polnem plinu naravnost iz ovinka in mu je treba volan narahlo dodajati. Le če je hitrost za celo stopnjo prevelika, je treba s sunkovitimi zavrtljaji volana

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – vrtna in gib 84 x 90 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 10 : 1 – največja moč 140 km (DIN) pri 6400 vrtljajih v minuti – največji navor 17,5 kpm (DIN) pri 3600 vrtljajih v minuti – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – viseči ventili (po 4 na valj) – 2 dvojnja padotočna upljalnača weber – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem z elektromagnetnim vklopom – akumulator 12 voltov, 45 amperskih ur – alternator 610 vatov

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – sklopka z utori – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 7 J x 15, gume 195/50 VR 15 (pirelli P 7)

Voz in obese: limuzina –

## Tehniški podatki

dvoja vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, vzmetne noge, spredaj enojna prečna vodila, razezna opornika, zadaj prečna in vzdolžna vodila, spredaj in zadaj prečni stabilizator – kolutne zavore na vseh štirih kolesih, dvo-krožni zavorni sistem, servo – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,4 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke

**Mera in teže:** dolžina 4,190 m – širina 1,720 m – višina 1,360 m – medosna razdalja 2,490 m – kolotek spredaj 1,460 m zadaj 1,456 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 980 kg – prtljajnik 400 dm<sup>3</sup> (tovarna) – posoda za gorivo 50 litrov

**Zmogljivosti:** največja hitrost 190 km na uro (tovarna)