

Fiat ritmo super

# Drugo poglavje

**Novost pomeni: močnejša motorja, lepote popravke, več opreme, plemenitejše barve in za desetino višjo ceno!**



V dobro znanem »Centrostoricus«, ki je uradni Fiatov muzej, sredi Torina, sem bil tokrat enajstič. K nekakšnemu obredu štejem, da stopim vselej k topolnu, ki se blešči tamkaj, kot bi se pravkar pripeljal skozi tovarniška vrata.

Se spominjate topolina? To je bil majhen, ličen in na vso moč pripraven fiat, ki mu ne more nihče več odvzeti naprednih zamisli o ekonomičnem prevozu. In to že v tistih časih!

Zato sem vsa ta leta težko verjel, da se je Fiat pustil prehiteti od Volkswagna in drugih evropskih tovarn, ki so znale spretnje ponuditi današnjemu času primerno velika prevozna sredstva.

In šele z ritmom si je Fiat povrnil ugled!

To se je zgodilo že pred tretjim letom! Tedaj je ritmovinec pomenil privlačno osvežitev v svojem razredu in tako na glas podkuril svojim tekmečem – od golfa do horizonta in renaulta 14. Obenem je dokončno izpodrinil fiata 128, ki je pri nas v obliki zastave 101 še vedno tiha želja mnogih kupcev.

Ritmo je postregel s črno plastiko namesto s kromom, z okroglastimi stilističnimi potezami in s številnimi uporabnimi dodatki v notranjosti.

## POT NAVZGOR

Fiat ritmo super je drugo poglavje. Nastal je na osnovi preproste računice, da so v letu 1980 Evropejci kupili več kot dva in pol milijona srednjevelikih avtomobilov, kar so že čez četrtino vseh prodanih osebnih avtomobilov in kar je tudi več kot leto dni prej. Obenem je Fiatovce spodbudila še ocena, da raste tudi zanimanje za prestižnejše opremljene in obnove varčnejše avtomobile iz tega razreda.

Super je skupna oznaka za dva ritma: ritmo super 75 poganja 1,3-litrski motor, ritmo super 85 pa 1,5-litrski motor.

Oba sta dobro znana Fiatova vodna hlajena štirivaljnika z odličnima gredema v glavah in z zobatima jermenoma, ki ju poganjata. V primerjavi s prvotnima ponudbama so obema motorjema namenili po 7,4 KW (10 KM) več, torej pomenita številni konjski moči v motorjih. Podobnega zvečanja moči pri istih dveh agregatih so se lotili že pri lancii delti, le da so ga tokrat dosegli samo z dvo-

nima uplinjačema, s spremembami pri vžigu in z izpopolnitvijo izpušnih sistemov.

Petstopenjski menjalnik je zdaj serijski za oba ritma super, pri močnejši različici pa je moč doplačati tudi za samodejno pretikanje. Tudi nasploh je ritmo super 85 prikladnejši za izbirnejše kupce, saj je pri njem moč dokupiti tudi klimatsko napravo in pomično (=sončno-) streho, medtem ko so dodatni spisek opreme za

ritmo super 75 omejili na razpoloženo zadnje naslonjalo (da je prtljažnik moč povečati le na račun enega samega potnika), platišča iz lahke kovine in kovinske barve.

Ampak, vrnilo se k pogonni kombinaciji večje moči in petstopenjskega menjalnika, ki velja za oba avtomobila, omogoča boljše pospeške, večji končni hitrosti (obakrat v četrti prestavi!) in zmernejši porabi goriva. Boljše zmogljivosti ob zmernejših potnih stroških – to je pa tisto, kar si želimo, ali ne?

Obenem so prestižnejšo pot ubrali tudi s tistim, kar sodi v serijsko opremo. In armaturna plošča je povsem nova! Zdaj je preglednejša, z dvema okro-





glima merilnikoma (hitrost, vrtljaji motorja) in z dvema polkrožnima skalama za temperaturo hladilne tekočine in gorivo. Najpomembnejša novost je kontrolna plošča s stranskima risbama vozila in menjalnika posebej, ki deluje po sistemu »zeleno-rdeče«. Zelene luči oznanjajo brezhibnost, rdeče pa, da je s pogloblitimi tekočinami v avtu in z glavnimi svetlobnimi telesi na njem nekaj narobe. Potem sta tu še digitalna ura in velikanski pokriti predal za rokavice!

Ritmo super so vse šipe obrotile s kromom, platišča so športnejša kot doslej in barve so izbirali z večjo mero okusa. Na tleh so preproge, na sedežih blago. Zglavnikov in avtomatskih varnostnih pasov ob prednjih sedežih ni treba naročati posebej! Zadnji brisalnik in (ob udarcu snemljivo) zunanje ogledalo z nastavljanjem od znotraj sta serijska.

Sveveda ponuja dosti od tega tudi običajni ritmo, toda super učinkuje elegantneje in povrn vsega stráže tudi z močnejšimi prečnimi oporniki v strehi.

Trebus in blatnike so stroji prepleleskali s plastiko. Proti rji! Da, prav ste prebrali! Rekel sem stroji, ne ljudje! Kajti ritmo prihaja iz tistih delov Fiatove tovarne, ki jim pravijo »robot-gate« in kjer so ljudje le za nadzorstvo. Vse drugo opravijo roboti! Ti zlagajo, varijo, gladijo, barvajo, lakirajo in tako dalje. Šele tako natančna dela, kot so vgrajevane motorjev, podvožja in dru-

gih mehanskih delov, so spet v človeških rokah.

#### IZZI VOLANA: PREPRIČLJIVOST!

Ritmo super 85, ki sem ga izbral za vožnjo, je bil črn, s kilmatsko napravo. Super pomeni le dodatke in zboljšave,

ne pa v celotnega novega vozila. To zdaj že veste! Zato tudi preskusna proga ni bila izbrana tako, da bi avtomobil (na novo) spoznavali do podrobnosti, ampak so nas usmerili na avtomobilsko cesto, da se je izkazal motor, in na tovarniško preskusno progo, zaradi nekaj ovinkov.

Pomlajeni ritmo deluje zelo

prepričljivo! Motorju gre očitek le zaradi hrupa, ki ga zganja v višjih območjih, se pa zato izkaže pri poskočnosti, pri hitrosti in tudi pri prožnosti. Rumeno polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 5800, rdeče pri 6300: toda v peti prestavi kazalec ne zleže čez 5200, kar je porabi goriva in motorju samo v prid! Odlične za vožnjo so tudi nizkopresedne Pirellijeve gume, le sedi se v tem avtu bolj »na kratko«. Hočem reči, da za moje mere ni moč dovolj daleč odriniti vozniškega sedeža.

Ostalo počutje je takšno kot v ritmih in fiatih nasploh. Tovarna pa zagotavlja, da so za »super« izboljšali tudi naprave za zračenje in ogrevanje prostora za potnike.

Fiat ritmo super je torej prijetna kombi-limuzina, ki ima vrata na zadku in prilagodljivo zadnji klop, kar je odlično, če je prtljaga preobsežna. Vendar ta razlika še ni zadnja Fiatova beseda o ritmu. Že letos bosta na vrsti ritma sport in abarth, ki bosta zadovoljila športa željne voznike, morebiti celo dirkače. In pri Fiatu mislijo tudi na povsem nezahtev-

#### Fiat 127 panorama

## Poltovornjaček

(mč) – Fiatovi »familiari« so bili včasih znani prav toliko kot Fiat sam. Po naše bi jim rekli družinski kombiji, kar pomeni tako podaljšane karoserije limuzina, da je v njih moč prevažati tudi tovore, ki so za običajne prtljajnike prezajeti. Novi časi so prinesli nove oznake, le namen je ostal nespremenjen: tudi najnovejši fiat 127 panorama je bolj tovarnjaček kot limuzina, vozil smo ga pa tako rekoč na skrivaj – še pred uradno predstavitvijo!

S tem, da sem sedel za volan »na skrivaj«, hočem reči, da sem vozil panoramo znotraj močno zastraženega Fiatovega preskusnega poligona. pa še tamkaj le po vnaprejšnjem določeni progi, da ne bi videl kaj več od tistega, kar se je smelo.

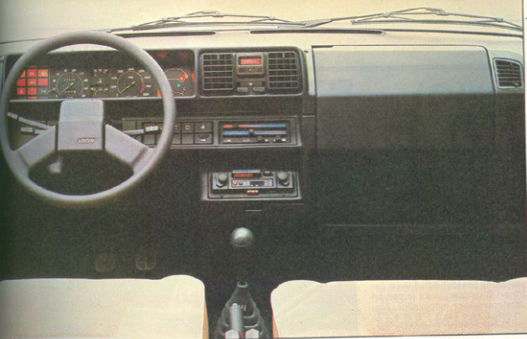
Preprosto rečeno: fiat 127 panorama je fiat 127 z »dolgim zadkom« in z na novo oblikovanim nosom (ki je na vsi moč podoben tistemu od juga 45!). Torej so ostale tudi poglavitve

lastnosti fiata 127! Motor je pod prednjim pokrovom, popre, nameščeni in pogonja prednji kolesi. Panorami so namenili 1050 kubični štirivaljnik, ki zmore 37 kW (50 KM) pri 5600 vrtljajih v minuti in 77 Nm (7,9 kpm) pri 3000 vrtljajih v minuti. Največje hitrosti in pospeški tamkaj ni

bilo moč preveriti, toda tovarna obiljuba polnih 135 kilometra na uro in 39 sekund za kilometer s stoječim startom. Številki sta malce nižji od tistih, ki veljata za običajen fiat 127, ampak to je razumljivo: kombijevski različici so pač primerno skrajšali prenos moči na kolesa, da je lažje kos težji tovora – seveda na račun hitrosti in poskočnosti!

Nasploh je panorama bolj tovarnjak kot limuzina. To sem spoznal že tisti hip, ko sem sedel v avto in so se vrata pločevinasto zaloputnila: tudi prednja sedeža sta ozka z nizkima naslonjalo-





ne voznika, pa predvsem na voznicu. Čisto na hitro sem namreč okusil tudi ritmo z menjalnikom à la variomatic, ki deluje podobno kot včasih pri dafih in ki prizanaša vozniku ali voznici s pretikanjem, obnem pa postrže z vsem, kar je primerno za mestno vožnjo. Tamkaj se bo namreč še najmanj občutilo, za koliko so pospeški slabotnejši!

Fiat ritmo super – pri tem mislim na oba avtomobila – je predvsem prijetna popestri-  
tev ponudbe v srednjem avtomobilskem razredu. Obnem je ta novost tudi korak naprej v prizadevanjih, da bi bila vožnja cenejša, a ne na račun počutja in udobja. In navsezadnje je to avtomobil z zelo dobrimi voznimi lastnostmi in zmogljivostmi. Se-

veda bodo dodajanje različice ritma ostale v programu, super bo le za okroglo desetino dražji od njih! Izvažati ga bodo začeli še pred poletjem; to pa seveda ne pomeni, da pri nas ne bomo cedili slin po njem.

MARTIN ČESENJ



gramov prtljage, ali pa eno osebo in 380 kilogramov tovora. Pri tem je samo za 30 centimetrov daljša od običajnega fiata 127.

Seveda panorama nima nikakršne želje, da bi postala luksuzni kombi, kakršnih smo navajeni v srednjem in zgornjem avtomobilskem razredu, na primer pri fordih, opih ali celo mercedesh. V njej je preveč gole pločvine in preproste plastike, pa premalo tistega, kar udobju pripomore, ali vsaj zmanjša strahšanski trušč motorja. In ker se teža zgane proti zadnji strani, mora voznik vnaprej vedeti, da zelo rado spodnese že prazen zadek, kaj šele poln.

So pa za kombijevega namen zadnja vrata zelo pripravna: odpirajo se od vrha do tal, oprta ob dva teleskopska nosilca. Razmerna velika zadnja šipa je ogrevana, brisalnik z brizgaliko bo sodil k serijski opremi. Zadnji luči sta pokončni, priviti na vogala, odbojač je zaradi vrat izrožan.

Da boste vedeli: panorama je predvsem in preveč ogleda, da bi bila lepa. Verjamem pa, da zna biti uporabna in pripravna! To različico fiata 127 bodo za zdaj izdelovali v brazilski podružnici Fiata in jo pošiljali po vsem svetu. Namernili pa jim bodo – že v kratkem! – tudi dizelski motor!

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivajalni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo.

**Ritmo 75 S:** vrtilna in gib 86,4 x 55,5 mm – gibna prostornina 1301 kubik – kompresija 9,1:1 največja moč 55 kW (75 KM) pri 5800/min – največji navor 96 Nm (10 kpm) pri 3900/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – dvojni podotočni uplinjač weber – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W.

**Ritmo 85 S:** vrtilna in gib 86,4x63,9 mm – gibna prostornina 1498 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 62,5 kW (85 KM) pri 5600/min – največji navor 118 Nm (12 kpm) pri 3800/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – dvojni padotčni uplinjač weber – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolese – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (ritmo 85 S: po želji avtomatikal) – prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 165/65 SR 14 (pirelli).

**Voz in obese:** kombi-limuzina – troje ali pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj prečna vodila, natezne opore, vzmetni nogi – zadaj prečna vodila, prečna listnata vzmeti – teleskopska blažilnika – dvo-krožne zavoro, servo, spredaj kolturne, zadaj bobnašte, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,5 zavrtljaja, rajdni krog 10,3 m.

**Mere in teže:** dolžina 3,937 m – širina 1,650 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,448 – kolotek spredaj 1,409 m, zadaj 1,414 m – teža praznega vozila 920 do 960 kg (glede na motor, menjalnik, število vrat in opremo) – dovoljena obtežba 400 kg – prtljažnik 260/1000 litarov (tovarna) – posoda za gorivo 50 litrov.

**Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost v četrti prestavi 155 oziroma 163 km na uro, v peti prestavi 150 oz. 155 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 14,2 oziroma 12,2 s – norma poraba goriva po ECE: 6,1/8,1/10,2 oziroma 6,1/8,1/10,7 litra na 100 km

ma in s primitivnimi ročicama za pomikanje naprej in nazaj. Naslonjaki nič moč zgižati! In na armaturni ploči so samo tista stikala in lučke, ki so zares nujne. Sicer pa je delo z volanom podobno kot v vseh majhnih fiatih, torej tudi približno takšno kot v jugu!

Naslonjalo zadnje klopi zadržujeta zaščitna na obeh straneh;

če ju sprožite, je moč naslonjalo in klop zložit, to pa pomeni, da ste si 585-litrski prtljažnik povečali na 1175 litrsko prostornino. To je za tako majhen avtomobil kar precej prostora in panorama bo v pomoč predvsem drobnim trgovcem in obrtnikom, ki morajo pogosteje praprijaviti srednje velike tovore. Fiat 127 panorama zmore peljati 5 oseb in 100 kilo-