

... læs denne prøvekørsel på de følgende sider!

anno

*Kørsteri i de hvide  
Fiat-linier . . . på en  
gang smukt og sødligt*



**Den nye FIAT 500  
er kommet!**

En skelsættende begivenhed i bilens historie. Et teknisk og økonomisk fremskridt med helt nye perspektiver for DEM.  
Vognen repræsenterer summen af Fiat-fabrikernes erfaringer i handy og økonomiske vogne i forbillig kvalitet.

Aftal en prøve med Deres Fiat-forhandler

**Kr. 9.993,- i frit køb**  
incl. varme excl. levering

Importør: NORDISK FIAT A/S,  
Grillenfeldtsgade 32, København N.  
Central 15,367 og 15,967



563

1957

Denne prøvekørsel er skrevet af Mogens H. Damkier i bladet ” Skandinavisk Motor Journal” september 1957. Det er utrolig så minutiøs den er skrevet, der er nærmest ikke den ting eller lille detalje som ikke beskrives som noget positivt. Hvis det skulle gøres sådan i dag ville en prøvekørsel fylde flere bøger. Læs den og kom evt. med en kommentar.

Fremstillet og redigeret af





*Meningen med den nye Fiat 500 er selvfølgelig den, at også den almindelige arbejder skal have råd til at køre i bil. Den italienske opfattelse af dette fremtidsperspektiv er her anskueliggjort ved, at mor og datter henter far fra arbejde. Desværre har den danske regering ikke helt den samme opfattelse.*

*Vi prøvekører*

# FIAT 500

AF MOGENS H. DAMKIER

I sidste nummer kunne vi præsentere den nye Fiat 500 i store træk således, at vore læsere kunne gøre sig et begreb om vognens konstruktion, og i dette nummer har vi så mulighed for at aflevere en prøvekørselsrapport.

Da vi allerede i sidste nummer gav en del beskrivelser af de tekniske elementer, skal vi ikke gentage os selv på dette punkt, men yderligere supplere den tekniske beskrivelse, inden vi går over til at aflægge beretning om de med så stor spænding imødesete køreegenskaber. Motorens konstruktion falder på mange måder ret nøje sammen med det konstruktionsprincip, man allerede kender fra de engelske twin motorer, og ved en nærmere undersøgelse er det ret indlysende, at konstruktørerne til stadighed har haft lav fremstillingspris og små vedligeholdelsesomkostninger for øje, men den vigtigste ledetråd har tilsyneladende været en lang

levetid for motoren og et acceptabelt benzinförbrug. At levetiden har været afgørende, ser man igennem det ret beherskede kompressionsforhold, og det er ganske givet, at såfremt kompressionsforholdet sættes i vejret, vil motoren også i langt højere grad være i stand til at udnytte benzinen således, at benzinförbruget ville blive noget lavere, men på holdbarhedens bekostning.

Krumtaphuset er støbt i letmetal, og krumtapsakslen er lejret i begge sider, medens der ikke er noget støtteleje i midten. I stedet er der mellem de to krumtapsøler anbragt en kontravægt, og meget tyder på, at man ved denne konstruktion ikke alene har frembragt en vridningsstabil og robust krumtap, men man har tillige løst afbalanceringsproblemet på en fortræffelig måde. Knastakslen aktiverer vippearmerne gennem ret korte stødstænger, og i endedækslet er oliepumpen anbragt således, at den er i direkte indgrib med

knastakslen. De to cylindre er anbragt over gennemgående stagbolte og spændt fast mellem krumtaphuset og det fælles topstykke for de to cylindre. Indstøbt i topstykket er indsugningskanalen, der går som en lomme ud over de to indsugningsventiler, og der er derfor ikke nogen indsugningsmanifold i dette ords egentlige forstand.

Motoren er anbragt således, at krumtaphakslen ligger parallelt med vognens længdeakse, og den trækker efter det kendte mønster over en tør enkeltplade-kobling frem til en fire-trins gearkasse, der har forskydeligt tandhjul for førstegearets vedkommende, medens de tre øverste gear har skrånede tandhjul i konstant indgreb, og skiftningen sker ved hjælp af klokoblinger. På grund af de ret små dimensioner i gearkassen har det været muligt at udforme gearskiftesystemet på en sådan måde, at selv en ret langsom bevægelse af gearstangen giver en meget hurtig bevægelse af klokoblingerne, og gearkassen kan på den måde direkte sammenlignes med de konstruktioner, der kendes fra motorecyklerne. Synkromeshanordninger er på den måde blevet overflødige, og blot man ikke bærer sig helt afsindigt ad, kan man skifte i de tre øverste gear fuldstændigt som med en synkromeshgearkasse, men det er naturligvis nok så elegant med en dobbelt udkobling, når man skal ned gennem gearene. Denne forkætrede udkoblingsmetode er en absolut nødvendighed, når man under kørslen skal skifte ned fra andet til første gear.

Gearkassens udgående aksel trækker gennem et spidshjul differentialets kronhjul, og de drivende bagaksler er monteret til differentialet ved hjælp af ledskåle af de Dion-typen, medens der er anbragt kardanled yderst ved hjulene.

En aluminiumsremskive på motorens krumtaphaksel fungerer samtidig som olieslyngfilter, og gennem en kilerem trækkes dynamoen, på hvis aksel blæserhjulet tillige er monteret — ladekontrollampen er således også advarselsslampe i det øjeblik, ventilatorremmen skulle knække således, at blæserens kølende virkning ophører. Den tætsluttende blæserkappe er monteret med et termostatstyret spjæld, og motorens ind-

**BENZINFORBRUG**  
 60 km/t 4,675 l/100 km  
 (21,5 km pr. liter)  
 80 km/t 5,5 l/100 km  
 (18,2 km pr. liter)

ningsluft tages tillige fra blæserluften. I opvarmingsperioden lukker termostaten for spjældet således, at det bliver et lukket kassesystem, i hvilken blæseren lader den samme luft cirkulere rundt. Under opvarmingsperioden slipper der kun så meget frisk luft ind i blæserkappen, som motorens indsugning skal bruge, og når man under opvarmingsperioden mærker, at vognen ikke trækker fuldt med det samme, er det nok så meget mangel på luft til motoren, der gør sig gældende.

Hele motorophænget er overordentlig snedigt udformet, og motoraggregatet har stor bevægelsesfrihed således, at ingen motorvibrationer forplanter sig til vognen.

Ved hjælp af en drejeventil anbragt lige foran »bagsædet« kan den opvarmede køleluft dirigeres gennem et centralrør i bunden af vognen frem til to huller, der udmunder omkring forsæderne, og så vidt det lader sig gøre på denne årstid, kunne man konstatere en yderst effektiv opvarmning af vognen.

I sidste nummer beskrev vi forhjulsophængningen og styretøjet, men vi skal tillige afsløre den kendsgerning, at den tværliggende bladfjeder ikke på sædvanlig måde er monteret til karosseriet på midten, men i to gummiblokke med stor indbyrdes afstand. På den måde kommer den ikke alene til at fungere som fjeder, men også som krængningsstabilisator.

Udstyret er overordentlig sobert og pænt,

**ACCELERATIONSEVNE**  
 0-40 km/t 9,8 sek.  
 0-60 " 19,5 "  
 0-70 " 29,4 "  
 0-80 " 46,4 "  
 (Tophastighed: 85 km/t)

og skønt der ikke er tale om nogen overdådighed, må det siges, at der er alt, hvad man har brug for. Kontrolgrebene består af en kort gearstang i gulvet, koblings- og bremsepedal, der er således hængslet og udformet, at begge skal betjenes med hælen anbragt fast i gulvet, medens foden blot skal vippes fremover. Om koblingspedalen kan man sige, at den er anbragt lidt for tæt til skærnkassen, da skosålen meget nemt kommer til at glide mod denne, men til gengæld kan man bemærke, at trods det meget lave tryk, man er i stand til at udføre med denne stilling af foden, virker bremserne overmåde kraftigt og pålideligt. Naturligvis kan man træde på bremsepedalen på den måde, man plejer, ved at løfte hele foden op på pedalen og træde ned, men så er man også ved at stå ud gennem vindspejlet på grund af den altfor kraftige bremsevirkning. Svag bremsevirkning ændrer man til kraftig opbremsning ved at krumme tærne. Starter og choker er anbragt som to små håndtag mellem sæderne, og her finder vi også håndbremsen.

Selv medens man kører, kan man stikke en arm bagud og dreje på det lille håndtag, der øjeblikkelig sender varm luft ind i vognen. Ude i siderne under forpanelet er der anbragt små vippespjæld, der betjenes med håndtag, og gennem disse spjæld sendes der frisk luft ind i vognen — denne luft indsuges fra åbninger under forlygterne og føres ad flexible slanger direkte frem til åbninger på forpanelet. Instrumenterne omfatter speedometer med kilometertæller og kontrollamper for ladestrøm, parkeringslys, benzinreserve og olietryk, medens en kontrollampe for blinklyset er anbragt udenfor speedometeruret. På forpanelet er der to kontakter og tændingslåsen. Kontakten til venstre tænder lyset i instrumentbordet, og kontakten til højre sætter vinduesviskerne i gang. Ved denne kontakt er der et lille raffinement, for slår man den opad, starter vinduesviskerne, og slår man den nedad, stopper de, men de er ikke selvparkerende. Man kan derimod ved hjælp af et let fingertryk trykke kontakten yderligere lidt ned, hvorefter vindspejlsviskerne bevæges langsomt frem, og man finder hurtigt parkerings-

stillingen på denne måde — i samme øjeblik man ikke berører kontakten, standser viskerne. I tændingskontakten er også lyskontakten indbygget, og når nøglen drejes frem til første hak, er tændingen sat til, i næste hak tændes parkeringslyset, tredje hak giver kort kørellys og fjerde hak langt kørellys. Blinklyskontakten er anbragt ovenpå panelet, og for alle kontakter og kontrolgreb må det siges, at de er placeret på hensigtsmæssig måde, og de betjenes ganske naturligt, uden at man behøver at slippe vejbanen med øjnene.

Forsæderne er udformet som to separate stole, der kan indstilles i vognens længderetning, og hele stolen kan vippes frem således, at adgangen til bagsædet bliver nem og bekvem. Noget egentligt bagsæde er der forsåvidt ikke tale om i dette ords gængse forstand, men der er en kasseagtig udbygning over motorrummet, som lader sig udnytte som sæde, hvadenten man vil anbringe permanente skumgummipuder, eller man vil benytte forhåndenværende puder. Pladsen er ret forbløffende, og jeg kunne konstatere, at man ved indstigning har nøjagtig den samme plads i denne lille Fiat 500 som i storebror 1100, og er der på dette punkt tale om nogen forskel, er det til model 500's fordel, hvor utroligt det end kan lyde. Benplads er der nok af og ligeledes bevægelsesfrihed til siderne. Hvad bagsædet angår, er pladsen her også ret utrolig, og man kan roligt sige, at der kan sidde tre børn eller to små voksne. Så længe børnene ikke overskrider en højde på 160 cm, behøver man ikke at være nervøs for pladsforholdene.

De to døre er hængslet bagtil, og de er forsynet med meget solide sikkerhedslåse. Med undtagelse af to ventilationsruder i dørene er alle vinduer faste, men det skal til gengæld siges, at de to ventilationsruder giver rigeligt med luft i vognen, og samtidig lukkes de så tæt, at der ikke er tale om den mindste smule vindstøj. Taget kan skydes tilbage, og det holdes på plads som nedrullet kaleche ved hjælp af en læderstrop, og kalechestoffet, i hvilket en plasticrude er indsvæjset, består af vejrbestandigt kunststof. Loftbelysningen har man klaret på den måde, at lyset er indbygget i bagspejlet. I torpe-

doen er benzintank, akkumulator, reservehjul og værktøj anbragt, men der er ikke levnet megen plads til bagage. Kører man kun to personer, er der naturligvis rigeligt med bagageplads på bagsædet og mellem sæderne, men er vognen fuldt besat, kan man ikke have en alt for omfattende garderobe med på længere rejser.

### Køreegenskaberne.

Motoren starter overordentlig villigt, og kun ved den første start om morgenen behøver man at benytte chokeren, som straks efter motorens start kan sættes ud af funktion igen. Der mærkes ikke motorvibrationer inde i vognen, og det første indtryk er, at man ikke hører megen motorstøj. Gearene går for så vidt let ind, blot er de mere tilbøjelige til at stå for tand i første- og bagegear, end man er vant til, og som ved flere andre gearkasser af denne konstruktion er man nødt til at holde aktiveringstryk på gearstangen, indtil koblingen er sluppet, for at være sikker på, at gearet er gået i korrekt indgreb — dette kendes fra en del tyske motorcyklegearkasser. Første gear er ifølge sagens natur udpræget lavt, og ved normal start skal vognen blot lige trilles igang, inden man skifter over til andet gear. Accelerationsevnen føles ikke sindsoprivende, men den er dog tilstrækkelig til, at man kan følge med i trafikken. Der er et ret stort spring fra tredje til fjerde gear, hvilket høres, når man

lader trediegearet køre ud til omkring de 60 km/t, ved hvilken hastighed motoren racer rigtig godt afsted for så at falde til ro på et yderst behersket omdrejningstal, når fjerde gear bringes i anvendelse. Kun når man lader motoren trække helt ud i gearet under den hårdest mulige acceleration, kan man tale om egentlig motorstøj, og selv ved kørsel med speederen i bund i fjerde gear er støjniveauet yderst behersket, når det tages i betragtning, at det er en luftkølet hæk-motor.

Hvad der overrasker lige fra starten er, at de meget entydige køreegenskaber og de styrende tendenser fra baghjulsaffjedringen, som kendes fra Fiat 600, udebliver totalt. Medens model 600 er tilbøjelig til at »gå sine egne veje«, er model 500 fuldkommen retningsstabil, og man har overhovedet ikke indtryk af, at baghjulene er ophængt i pendulaksler. Vi havde også ventet, at Fiat 500 ville have tendenser til overstyring, men også dette fænomen udeblev. Med fuldt læs i vognen, d. v. s. to voksne og to store børn, er der snarere en understyrende tendens, men styretøjet virker meget direkte og præcist, af hvilken grund man smutter rundt om et gadehjørne, omtrent som kørte man i radiobil. Stabiliteten i sving og kurver er ganske forbløffende, og man kører i virkeligheden den lille vogn ganske præcist, som man vil, idet man lægger sin kurs og kommer ud af svinget nøjagtig på det sted, man ønsker.

## SPECIFIKATIONER

**Motor:** To-cylindret, topventilet, luftkølet twin-motor med tryksmøring og centrifugalfilter på krumtapakslen. Blæser monteret på dynamoaksel, kølertmostat. Boring 66 mm, slaglængde 70 mm, slagvolumen 479 ccm, kompressionsforhold 6,55:1, 13 hk ved 4000 omdr/min.

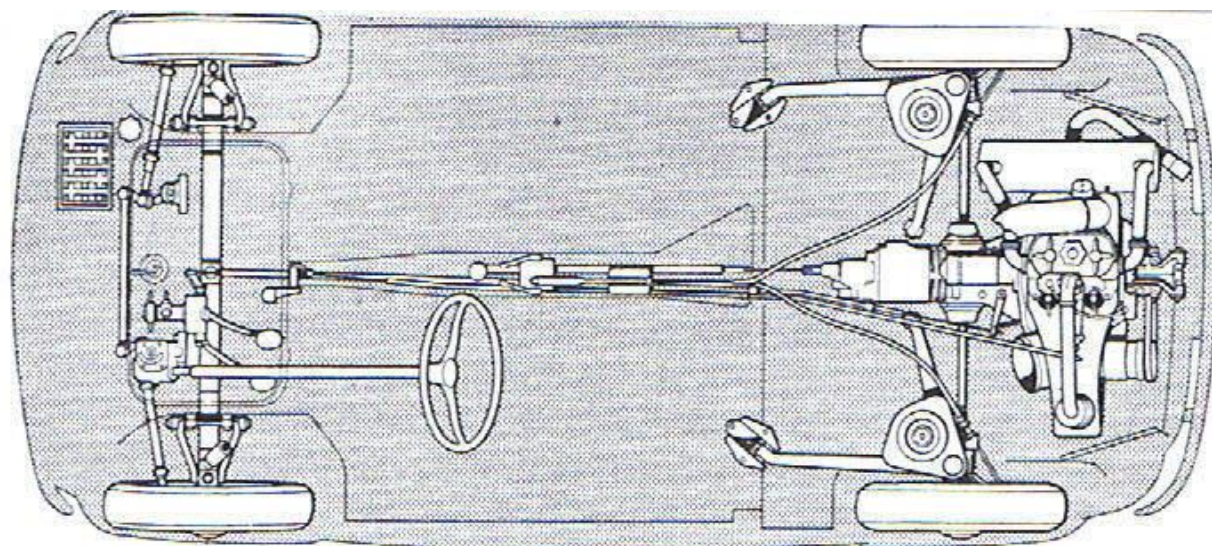
**Transmission:** Tør enkeltplade-kobling, fire-trins gearkasse med skiftning ved hjælp af kløkbobliger for de tre øverste udvekslinger. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1. gear 3,273:1, 2. gear 2,067:1, 3. gear 1,3:1, 4. gear 0,875:1. Spidshjul på udgående gearkasseaksel.

Udveksling mellem kron- og spidshjul 5,12:1. Dækstørrelse 3,50×12".

**Hjulophængning:** Forhjul: Triangelarme og tværliggende bladfjeder. Baghjul: Triangulære reaktionsarme (pendulaksler) og skruefjedre. Hydrauliske støddæmpere ved alle fire hjul.

**Mål og vægt:** Akselafstand 1840 mm. Sporvidde forhjul 1121 mm, baghjul 1135 mm. Total længde 2945 mm, bredde 1320 mm, højde 1325 mm. Egenvægt 470 kg. Benzintank rummer 21 liter, oliesump 1,665 liter.

**Pris** incl. omsætningsafgift kr. 9995,—.



De tekniske detaljer i Fiat 500 set i fugleperspektiv. Ved hjælp af denne skitse vil man sikkert bedre forstå styretøjets og baghjulsophængningens indretning.

Affjedringen er ret stiv, men alligevel bliver kørslen over meget ujævn vej ikke rumlende og ubehagelig. På ujævne veje kan det derimod ikke undgås, at der opstår en del niksvingninger, og vognen føles urolig på grund af den korte akselafstand, men uanset hvor ujævn vejen end bliver, så er styringen stadig stabil, og det samme kan siges om retningsstabiliteten. Model 500 reagerer ikke nævneværdigt overfor sidevind bortset fra pludselige »læhuller«, og der er ikke tale om vindstøj omkring karosseriet. På normale vejstrækninger høres der absolut ikke hjulstøj, men på ujævn bro-lægning og andre former for meget ujævn vejbelægning kan man naturligvis høre hjulene. De store huller i de allerdårligste veje skal man vogte sig for, for et 12" hjul kan næsten finde tilbunds i alle huller.

Man kan holde en ganske anselig gennemsnitshastighed trods den begrænsede tophastighed, og dette skyldes naturligvis, at man bogstavelig talt ikke behøver at lette foden fra speederen på almindelige landeveje og større veje, og på snoede sogneveje er den langt større vogne jævnbyrdig. Selvfølgelig taber den pusten op ad bakkerne, men holder man hastigheden på mellem 60—70 km/t opad almindelige stigninger, er der her så godt et drejningsmoment til rådighed, at den holder hastigheden selv med fuld bemanding i vognen. Hvis man ikke var nødt til at gå ned i hastighed umiddelbart inden en bakke, var det under prøvekørslen ikke

nødvendigt at gå et gear ned for at forcere de stigninger, der findes på hovedvejene. Af hensyn til den almindelige trækraft og tophastigheden forekommer motorens effekt fuldt tilstrækkelig, og skulle man ønske et par heste mere, er det kun for at opnå en lidt bedre accelerationsevne.

I trafikken er model 500 temmelig fabelagtig at håndtere, og navnlig parkeringsproblemet løser den på en ret henrivende måde hvad pladsen angår (det helt idiotiske med hvornår man må parkere, og hvor længe man må parkere kan den selvfølgelig ikke gøre noget ved).

Efterhånden som man får afviklet nogle hundrede kilometer i den nye Fiat, bliver man klar over, at man her står over for et usædvanlig dygtigt stykke ingeniørarbejde, som man kun kan beundre. Når man skal konstruere en lille vogn, tårner problemerne sig op om ørerne på teknikkeren, fordi han må operere med den mindst mulige vægt, hvilket gør affjedringsproblemet akut, fordi der er grænser for, hvor lavt man kan gå med den uaffjedrede vægt, selv når man benytter pendulaksler til baghjulene og 12" hjul. Dette giver igen visse problemer med bremserne. Den korte akselafstand stiller krav til et ualmindelig præcist styretøj, hvis man ikke skal få en helt afsindig fejlstyringskurve, der får stærk indflydelse på køreegenskaberne. Kørerens og passagerernes egenvægt er jo den samme, hvad enten de stiger ind i en stor eller lille vogn, og også

det giver problemer med affjedringen, når vognens egenvægt holdes under de 500 kg. Alt dette er opgaver, som er løst med virtuositet, og desuden er det lykkedes at gøre vognen ret støjsvag, og selv det vanskelige opvarmningsproblem er tilsyneladende blevet løst uden bilugte. Det eneste, man med rette og alvor kan kritisere, er prisen på de to nummerplader, for havde vi ikke den horrible omsætningsafgift, kunne vognen sælges for kr. 5.500.—. Personligt synes jeg, at en lille smule større motoreffekt ville være på sin plads, da køreegenskaberne sagtens kan bære det, men kald mig Mads om effekten ikke ad åre bliver sat i vejret om ikke andet så af hensyn til den almindelige konkurrence. Man må dog håbe, at

dette gøres med en vis beherskelse således, at det ikke for alvor kommer til at gå ud over motorens holdbarhed. Man vil omtrent uden at tage hænderne op af lommen kunne få f. eks. 25 hk ud af motoren, men så kan det iøvrigt godt være, at man skal være temmelig vågen for at køre den. Der er ikke tvivl om, at fremtidens Fiat-ejere gerne vil pille og tune, men man må håbe på, at det er folk, der kan deres kram og tager alle problemer i betragtning ikke mindst sådanne problemer som afkøling, krumtapakslens stabilitet o. s. v. Efter vore erfaringer vil den ikke alene blive en hård konkurrent på markedet for letvægtsbiler, men den nye 500 vil også blive en hård konkurrent til sin egen storebror 600.

