

POPULÆR MEKANIK

BYG SELV:

DOBBELTSENG
med sengehylder

SAMTALEANLÆG

SÅDAN TUNES
MOTORCYKLE

NYE BÅDMOTORER

FOTONYT & IDEER



FIAT 125 prøveføres

FRØMANDSSPORT - EN NY HOBBY



FIAT 125 - fyldt med temperament

AF JOHN E. BECH

IKKE engang et år efter introduktionen af Fiat 124 fremkom den italienske fabrik med en storebror til denne i form af en Fiat 125, og efter et par uger bag sidstnævntes rat kan vi med god samvittighed sige god for det nye familiemedlem. Det er en vogn, der helt afgjort kommer til at gøre den store, gamle Fiat-familie ære. I den forbindelse kan det nævnes, at Fiat 125 i Sverige blev valgt som årets bil 1967. Det var med vemod, vi leverede den tilbage til importøren efter at have konstateret, at Fiat 125 hører til de bedste i klassen for de større standardvogne.

Man kører Fiat 125 med en sikker og behagelig fornemmelse, fordi man ved, at der er kræfter i overskud til en hurtig overhaling. Man ved også, at der er bremses, der hurtigt kan bringe vognen til standsning, og sidst, men ikke mindst, så har man det rart bag rattet, og i det hele taget inden døre i en Fiat 125. Kørselen bliver en fornøjelse, og man kører gerne langt i den nye Fiat.

En stærkt medvirkende faktor til vognens positive egenskaber er dens velkonstruerede motor. Det er en firecylindret rækkemotor på 1,608 ccm (80×80 mm). Kompressionsforholdet er på 8,8:1, og den maksimale ef-

fekt opgives til 90 hk DIN ved 5.600 omdr./min. De mange hestkræfter fornemmes tydeligt.

Der er tale om en moderne motor med aluminiumstopstykke og to overliggende knastakslers trukket af en tandrem. En tottrins karburator sørger for, at motoren får den nødvendige føde. Krumtappen er lejret i fem hovedlejer.

Med chokerassistance er motoren meget startvillig. Det tager et stykke tid, før motoren er varmet op, og indtil da er chokeren nødvendig. Så længe motoren er kold, er kørselen ikke rykfri.

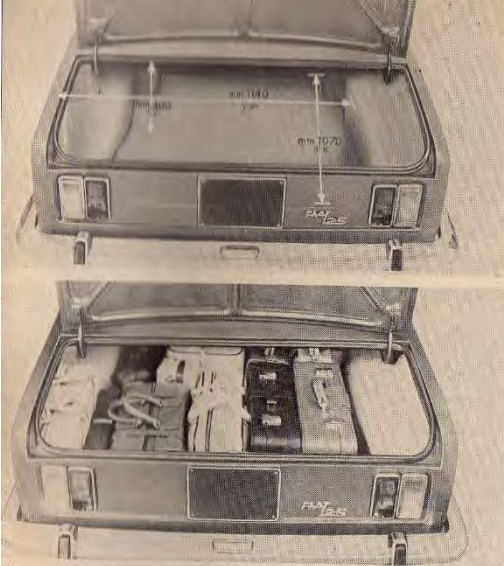
Motoren vil gerne bestille noget, den er

Øverst til venstre: Kvadratiske forlygter i moderne stil adskiller i farten Fiat 125 fra 124'eren. Derunder: Instrumenteringen er nydelig og meget omfattende.

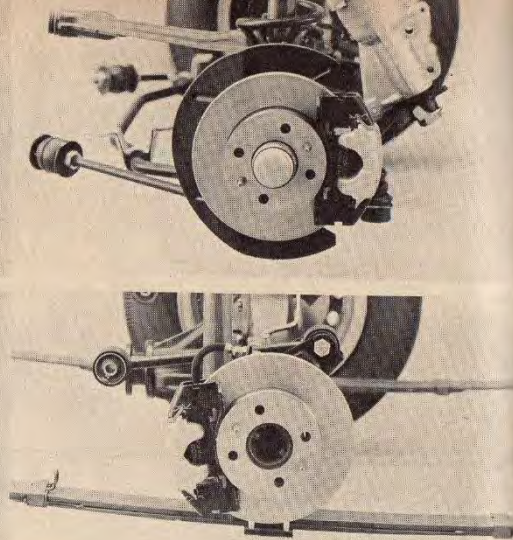
Herover: Et par af morgendagens købere beundrer Fiat 125 i de royalistiske omgivelser. Den kongelige vovse er mere interesseret i fotografen.

fleksibel og meget kvik. Fiat 125 har en kraftkilde, mange sportsvogne vil misunde den. En hurtig acceleration klarer den med en velopløst snerren. Fra 0-60 km/t går den på 5,7 sek., og 0-80 km/t klares på lidt under de 9 sek. Tophastigheden nærmer sig de 160 km/t, og 130-140 km/t er en fin og behagelig marchhastighed. Selv ved høj hastighed er vind- og motorstøj moderat.

Gearene er velvalgte; der er fire fremad-



Bagagerummet er af ret normal størrelse.



Der er vacuumforstærkede skivebremser på både for- og baghjulene.

gående, som alle er synkroniseret. Betjeningen sker via en kort gulvgearstang, der falder godt i hånden, fordi den er rigtig placeret. Man kan gå helt op til 70 km/t i andet gear, og tredje gearstrækker ud ved de 90.

Benzinforbruget ligger på 12,5 liter pr. 100 km ved normal varieret kørsel.

Skivebremser på begge hjulpar med vacuumservoforstærker betyder, at vognen nemt og hurtigt bringes til standsning. Håndbremsen, der er meget solidt udført, er korrekt placeret mellem forsæderne.

Styretøjet er med snække og rulle. Det virker lidt tungt ved parkering og lignende manøvrer, ellers fungerer det let og præcist. En vibrationsdæmper er indføjet i styretøjet.

Forhjulene er ophængt i tværgående svingarme, og affjedringen besørges af dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere omgivet af skruefjedre placeret oven på øverste svingarm. De nedre svingarme har skråt fremadrettede reaktionsarme, og der er krængningsstabilisator.

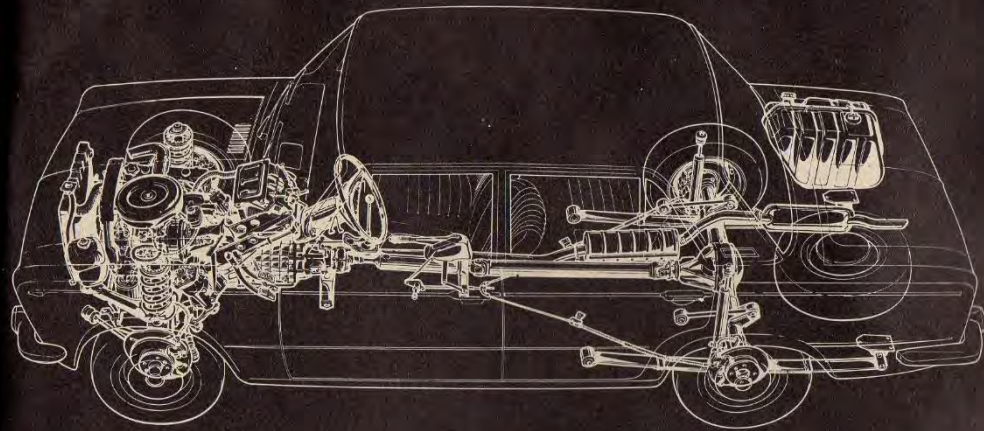
Den stive bagaksel styres af langsgående, halvelliptiske bladfjedre og fremadrettede reaktionsarme. Affjedringen sker dels ved hjælp af de lige nævnte bladfjedre samt et par lodretstående teleskopstøddæmpere.

Med læs på vognen er både affjedring og vejbeliggenhed udmærket. Stød og ujævnheder fra vejbanen absorberes fint. Med mindre læs på kareten er affjedringen mere følsom over for ujævnheder, og vejbeliggenheden i svingene bliver også ringere.

Alligevel vil vi mene, at Fiat 125 i svingene har bedre vejkontakt end mange andre standardvogne. Der skal køres meget hårdt for på tør vej at provokere en udskridning af bagvognen. Er belægningen ujævn i et sving, kan der indtræde nogle små bagakselhop. Styretendensen er klart understyrende. Retningsstabiliteten er udmærket, og Fiat 125 er ikke særlig sidevindsfølsom.

Bortset fra de dobbelte, kvadratiske forlygter er vognen med hensyn til det ydre dejlig fri for modeluner. Karrosseriets udformning er ret så tidløs med skarpe og rene linier i en kasseformet stil. Ligheden med model 124 er stor.

Bagagerummet har en normal størrelse for en vogn i denne klasse. Reservehjulet er nedfældet i bunden af bagagerummet. Motorhjælmen, der er polstret, er hængslet fortil, og der er fin adgang til motorrummet. De fire brede døre giver nem og ubesværet ind- og udstigning.



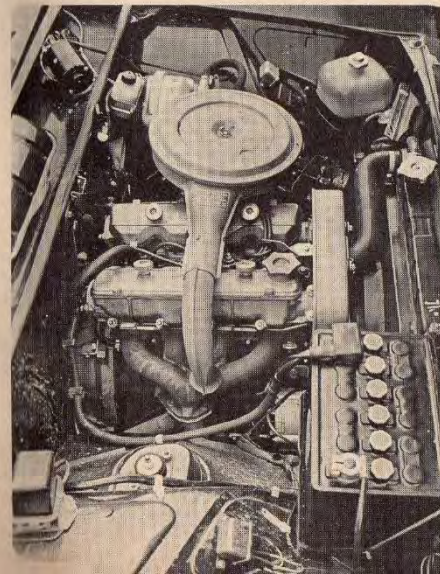
Denne røntgentegning fortæller tydeligt om de ædlere dele hos Fiat 125.

Man føler sig godt tilpas inden døre i Fiat 125. Prøveeksemplaret havde stofbetræk på sæderne, hvilket var en stor behagelighed. Man kan frit vælge mellem stof eller plastic.

Der kan godt sidde tre på bagsædet, men man sidder bedst, når man kun er to, for da kan man slå midterarmen ned. Høje personer har desværre kun kneben plads på bagsædet, det gælder både ved hoved og knæ.

På forsæderne sidder man som i sin bedste lænestol, kroppen finder korrekt støtte. Foruden de sædvanlige indstillingsmuligheder kan ryglænet finindstilles. Der er også monteret sovebeslag. Kørestillingen er god, også gennem længere tid, fordi man som sagt sidder godt, men også fordi rat, pedaler og gearstang er rigtig placeret.

To overliggende knastaksler fortæller om ægte italiensk fuldblod.



Handskerummet er ikke særlig stort, men der er en gennemgående pakkehylde under instrumentbrættet. Der er også en bakke til småting foran gearstangen oven på kardan-tunnelen. Det indvendige bakspejl kan gøres blændfrit, og lige over dette sidder en ekstra lampe, der er god til kortlæsning i mørke og lign. Til hver passager er der over dørene et håndtag.

Instrumenteringen er et kapitel for sig. To cirkulære instrumenter foran rattet på et pænt konsol indeholder henholdsvis speedometer med kilometertæller og ur med rød sekundviser! I sidstnævnte instrument er der også benzinmåler og kølevandstermometer samt fem kontrollamper for henholdsvis benzin, choker, olietryk, håndbremse og ladning. En anden lampe viser lys, blink og langt lys. Cigartænder og håndgas er standardudstyr.



Sådan ser Fiat 125 ud, når karrosserikunstneren Bertone har haft frie hænder.

Varme- og friskluftanlægget fungerer fint. Der er to-trins blæser, justerbare dyser i forpanelet samt udsugning bagtil. Motorens ventilator er termostattyret.

Vi havde nær glemt at nævne en meget fiks og gavnlig detalje ved vinduesviskerne. Disse kan enten arbejde på normal vis, men man kan også få dem til med fem sekunders mellemrum at tage en enkelt tur hen over ruden. En behagelig ting, hvis det kun støvregner.

Nogle vil måske i instrumenteringen savne en omdrejningstæller, en sådan kan dog fås

som ekstraudstyr. Derimod er baklyk standardudstyr.

Vindspejlsvaskeren, der betjenes via en fodkontakt, er vanskelig at finde, man skal næsten have snabelsko på. Så længe kontakten aktiveres, arbejder vinduesviskerne.

Med den nye Fiat 125 har den italienske fabrik forenet de bedste egenskaber hos den tidligere model 1500 og den nye model 124. I og med at man så tillige har tilført den nye vogn en række personlige fordele, har man frembragt en meget vellykket familievogn af den sporty slags.