

# SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

**BLINKLYS PÅ MOTORCYKLE**  
Justitsministeriet sinker  
afgørelse i 3 år

Prøvekørsler af:

FIAT 125  
VW 1500-AUTOMATIC  
SUZUKI 120

Nr. 2 . Februar 1968 . 22. årgang  
Kr. 3,25 incl. moms (Pris i Norge n.kr. 3,85)

## SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

NR. 2  
10. FEBRUAR 1968  
22. ÅRGANG

### EKSPEDITION:

E. SUENSON & CO. FORLAG  
ROSENØRNS ALLE 18,  
KØBENHAVN V.  
TELEFON (01) 35 96 13  
abonnementsafdeling lokal 13  
annonceafdeling lokal 14.

### REDAKTION:

MOGENS H. DAMKIER  
(ansvarlig efter presseloven)  
EFTERTRYK AF BLADETS AR-  
TIKLER OG GENGIVELSE AF  
ILLUSTRATIONER MÅ IKKE  
FINDE STED UDEN KILDE-  
ANGIVELSE.

### Abonnementspriser:

Kr. 38,- om året for 12 numre

### Firmaabonnement

5-14 eksempl. Kr. 34,- pr. stk.  
15-24 eksempl. Kr. 30,- pr. stk.  
25 eksempl. og derover  
Kr. 25,- pr. stk.

### Abonnementspris i Norge:

n. Kr. 42,-

Postgiro nr. 77325

### Løssalgspris:

Kr. 3,25

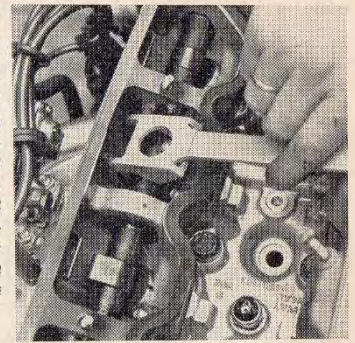
### Løssalgspris i Norge:

n. Kr. 3,85

Tryk: Skandinavisk Bogtryk

Skoda .....	72
Vi prøvekører Fiat 125 ...	80
Blinklys på motorcykler .	92
Vi prøvekører VW 1500 - Automatic .....	96
Vi prøvekører Suzuki 120	107
Hødekassen .....	111 og 128
Nye bilmodeller .....	112
Teknisk brevkasse .....	123
Norton i Danmark .....	126
Fra bane og vej .....	126
Bilden sidst .....	129

Motorer med overliggen-  
de knastakler bliver stad-  
dig mere almindelige, dels  
for at spare vægt i ventil-  
mekanismen, dels for at  
få ensartet ventilsphærum  
uanset motortemperatur.  
Et vanskeligt punkt  
har tidtil været ventilstil-  
stillingen, der har været  
ret kompliceret. Nye løs-  
ninger er på vej - her er  
en af dem i Fiat 125, som  
De kan læse om på side  
80.



## REDAKTIONELLE STRØTANKER

De stadig tilbagevendende angreb på den frie hastighed i reglen med udspring fra Svend Bergsøe minder efterhånden om regelmæssigheden i en tilbagevendende epidemisk sygdom. Den nødvendige serum er i dette tilfælde blot sund fornuft.

Antallet af dræbte og skadede i trafikken minder unægteligt om en uhyggelig epidemisk sygdoms ofre, men når det drejer sig om trafikken, er der blot tale om så regelmæssige, årlige tal, at man må betragte sagen som en kronisk lidelse. Dette skulle dog nødvendigvis danne vane i en sådan grad, at man tager situationen som et nødvendigt onde i forbindelse med det nuværende samfunds krav og behov. På den anden side må man ikke gribe til at gøre »et eller andet« blot for at vise sin vilje til at gøre noget - kun en streng analyse af forholdene og forholdsregler på grundlag af den lære, man har draget, vil i dette som i de fleste andre tilfælde være til gavn.

Undersøger man det statistiske materiale, vil man se, at for stor hastighed som sådan overhovedet ikke indgår som selvstændig rubrik. Derimod bliver ca. 10 % af ulykernes årsag henført til for stor hastighed efter forholdene, og så kan man endda sætte et spørgsmålstejn ved denne kategori, fordi det altid er en udvej og en forklaring, hvis man angiver denne årsag, skønt der kan være flere andre grunde til et uheld under denne kategori. Dette er imidlertid underordnet, for man kører for hurtigt »efter forholdene«, hvis man kører med 45 km/t over et kryds mellem to villaveje, man kører for hurtigt efter forholdene, hvis man på en landevej med eventuelle udkørsler fra ejendomme, med skarpe sving eller med uoverskuelige bakkekupler kører 70 km/t på en vej belagt med islag. Man kører for hurtigt efter forholdene



i mange situationer og under mange forskellige betingelser. Givet er det, at generelle hastighedsbegrænsninger ikke vil hjælpe på denne kategori af ulykker – snarere tværtimod, fordi visse trafikanter vil fortolke en hastighedsbegrænsning på 90 km/t på landevej som en sikker hastighed (blot fordi den umiddelbart synes lovlig) i enhver given situation.

Den største kategori af ulykkesårsager hedder »Opfyldte ikke vigepligt«. Her kunne man tro, at en maksimalhastighed kunne gøre gavn på den måde, at hovedvejstrafikanten med båndlagt hastighed skulle have større chance for at redde situationen for den formastelige sidevejstrafikant end den hovedvejstrafikant, der kører med større hastighed end den foreslåede maksimalgrænse. I nogle tilfælde vil dette være muligt, men det beror ganske på tilfældet. En hastighedsbegrænsning vil derimod have en ugunstig virkning på denne gruppe ulykker, fordi sidevejstrafikanten vil regne med en bestemt hastighed for hovedvejstrafikanterne som maksimum, og sidevejstrafikanten vil forregne sig, når lovovertrederen kommer – og han kommer selvfølgelig.

Går man de forskellige ulykkesårsager igennem i statistikken, vil man konstatere, at en maksimalhastighed overhovedet ikke vil have nogen virkning på ulykkernes antal. I 1965 (seneste opgørelse) var der f. eks. 549 tilfælde af »mistede herredømmet«, hvilket kunne tyde på for stor hastighed. Javel, for stor hastighed efter forholdene. Nogenlunde erfarne indenfor det trafiktekniske område må undre sig over, at denne gruppe findes selvstændigt. Det er situationer som aquaplaning, for hurtig kørsel gennem sving med glat kørebane, bremsning i sving (skal man bremse i et sving, kører man i de fleste tilfælde også for hurtigt efter omstændighederne), forkert dæktryk (hører rettelig hjemme under defekt materiel) o.s.v. – heller ikke her vil en generel hastighedsbegrænsning gavne.

Den for øjeblikket standende hastighedsdiskussion med Svend Bergsø som det sædvanlige udgangspunkt vil sikkert

traditionelt ende i meningsløse personligheder med påpegen af, at den ene eller den anden diskussionsdeltager modsiger sig selv, at hans oplysninger ikke stemmer overens med andre undersøgelser og lignende frugtesløse bemærkninger. Det foreliggende diskussionsgrundlag må være det statistiske materiale i tabel 97, side 100 i Vejtransport 9. årgang 1967, der viser, at der ved seneste opgørelse for 1965 skete 19.932 ulykker med personskade inklusive 1010 dræbte og 13.393 alvorligt tilskadede, medens man ikke kan finde nogen helbredelsesmetode gennem generelle hastighedsbegrænsninger.

Som helhed må man være imod generel hastighedsbegrænsning, ikke af hensyn til tidsbesparelse eller modstand mod indgreb i den enkeltes frihed, men simpelthen fordi man derved vil indføre endnu et element, som de motorkørende skal koncentrere sig om, og i moderne trafik skal man koncentrere sig om trafikken og ikke om paragraffer. Hvis jeg skal overhale en cyklist og navnlig et cyklende barn, hvor der er dobbelte linier på vejen, giver jeg rigelig luft til overhalingen og overskrider med sindsro de dobbelte streger, når situationen i øvrigt tillader det, hvilket medfører bebrejdelser eller kritik fra min familie (navnlig mine døtre med to år gamle førerbeviser). Mit standard svar er, at jeg kører bil, jeg hinker ikke paradiset. I diskussionen om hastighedsbegrænsning vil jeg til det foranstående tilføje, at jeg vil passe på mine medmennesker, medens jeg kører bil, jeg vil ikke være mælleraflæser.

Desværre er trafikken så kompliceret og ulykkernes natur så mangecartet, at man ikke kan klare sig med en enkelt patentmedicin som hastighedsbegrænsning. Man må nedlægge åbenlyse dødsfælder, man må ofre flere penge på trafiksignaler også på landevejstrækninger, der må sættes ind med hensyn til øget forskning, forbedring af visse vejstrækninger, mere omhyggelig kontrol med vognparken og frem for alt en mere grundig undervisning af nye trafikanter.

## Se Dem selv i en FIAT!



*I år må De invitere Dem selv og Deres kone i FORUM til den store internationale automobiludstilling: - om ikke af andre grunde, så for at se på FIAT's store bilpræsentation, der omfatter vogne i alle størrelser og prisklasser fra den lille fikske FIAT 500 over elegante og gedigne familieford og langtursvogne til de mest raffinerede sportsmodeller, der får ethvert bilminded hjerte til af banke stærkt!*  
*Hvorfor vælge FIAT?... Fordi der i FIAT's store program netop er den vogn, der passer til Deres behov, og til, hvor meget De har lyst til at ofre på bilens glæder, og samtidig, fordi De er sikker på at få en bil, der opfylder alle Deres krav om levende hestekræfter, driftssikkerhed, soliditet og gennemført konstruktion.*  
*- Gå i FORUM og se Dem selv i en FIAT; - så vil De se, hvorfor flere og flere siger*

**FIAT - frem for alt!**





# FIAT 125

Da vi i sin tid stiftede bekendtskab med Fiat 124, fandt vi udstyret og interiøret lidt povert i forhold til andre mellemklassevogne fra denne fabrik, og vi kom da til den ret naturlige konklusion, at fabrikken senere ville komme med en større og lidt finere model på samme basis, idet man ville lægge en kraftigere 1,5-liter motor i vognen og give den et bedre indvendigt udstyr. Da vi så blev præsenteret for Fiat 125 med den kraftigere 1,6-liter motor og det fornemme interiør, var vi overbevist om, at vi havde ret i vore betragtninger. Det er muligt, vi har ret, for det sidste ord er sikkert ikke sagt i den sag, men Fiat 125 var absolut

ikke bevis for vor formodnings rigtighed. Det er nemlig i virkeligheden to helt forskellige vogne, selv om de ligner hinanden i så høj grad, at man let kan forveksle dem.

Når man studerer målskitserne, vil man se det ret overraskende, at Fiat 125 er lidt smallere end 124, men til gengæld er den noget længere, og forskellen på disse mål skyldes absolut ikke forskellig udformning af kofangerne. Fiat 125 er lidt lavere end 124, skønt den har større dæk, og Fiat 125 har større akselafstand, men til gengæld mindre sporvidde end model 124. Fiat 124 har skruefjedre i baghjulsophængningen, medens baghjulene på Fiat 125 er ophængt i langsgående blad-fjedre. Altså to helt forskellige biler, der kun ligner hinanden. Dermed være ikke sagt, at vi ikke en skønne dag kan få ret i vor påstand, hvis man lægger en 1500-motor i model 124 til afløsning af den nuværende Fiat 1500.

Det skal med det samme siges, at Fiat 125 er en ret exceptionel bil, men alligevel virker det overraskende, at et svensk tidsskrift har udnævnt den til »årets bil«. Hvis vi skulle vælge en »årets bil«, skulle det være en bil, der bragte noget virkelig konstruktivt nyt på markedet, og det kan man ikke sige, at Fiat 125 gør. Selvfølg-



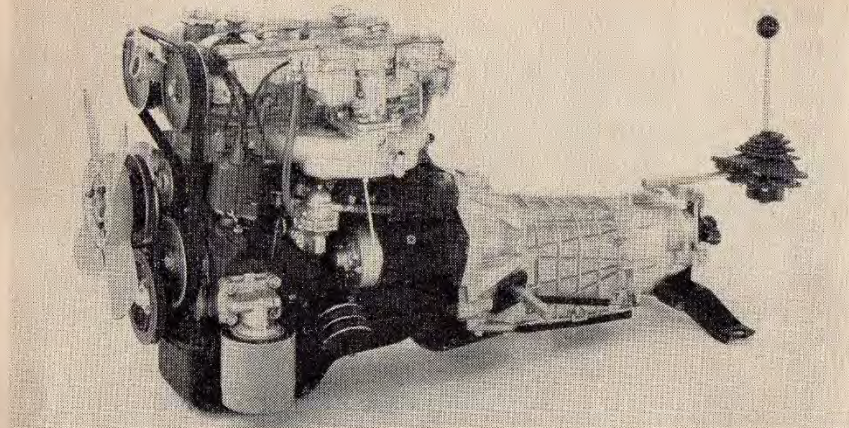
lig er det en interessant motor, men overliggende knastaksler med tandrem har Glas allerede benyttet for mange år siden. Hjulophængningen har vi også set før, tilmed i masser af tilfælde, og skivebremsen på alle fire hjul er vel heller ikke noget nyt. Når det svenske blad har valgt Fiat 125 til »årets bil«, skyldes det da også helhedsindtrykket, idet man fremhæver den kraftige og lydsvage motor med to overliggende knastaksler, hvilket er noget af et særsyn i denne klasse (den nye Vauxhall Victor har overliggende knastaksel med tandrem). Desuden fremhæves bremsernes kvalitet, komforten og køreegenskaberne samt pladsforhold, kraftoverskud og konstruktiv kvalitet i forhold til prisen. Ud fra disse betragtninger er det næppe helt forkert at vælge Fiat 125 som »årets bil« blandt de nye modeller, hvorimod kriteriet for at udpege en vogn til denne fornemme titel vel nok kan diskuteres.

## Motoren

Motoren i Fiat 125 er noget helt for sig ikke alene på grund af sin konstruktion, men også på grund af sine egenskaber. Det er en ren kvadratomotor med 80 mm i både boring og slaglængde (1608 cc), og med et kompressionsforhold på

8,8:1 udvikler den 90 hk DIN ved 5600 omdr./min. Krumtapakslen er lejret i fem hovedlejer, og stemplerne har midt i stempelkronen en konveks udbulning. I de halvkugleformede forbrændingskamre sidder de skrånede ventiler, der betjenes direkte af knastakslen. Som tidligere meddelt her i bladet indstilles ventilspillerummet på en speciel måde, der ikke gør det nødvendigt at afmontere knastakslerne. Over ventilerne ligger en cylindrisk knastfølger, og oven på denne ligger en cylindrisk justeringsskive fastholdt i sideretningen af en krave og indspændt mellem knasten og knastfølgeren. Selvfølgelig er det selve justeringsskiven, der udgør den egentlige knastfølger, og ved at udskifte skiven fjerner man samtidig slid fra knastfølgerne. Når knasterne træder direkte på ventilerne, har man i reglen en sådan cylindrisk knastfølger, men justeringsskiven ligger under denne og altså over ventilstammen. Dette indebærer, at man nødvendigvis må afmontere knastakslen og tage knastfølgeren eller ventiløfteren op, før man kan få fat i skiven. På Fiat 125 er det sådan, at man har et specielt stykke værktøj, der som en klossættes ind om knastakslen, hvorefter knastfølgeren kan trykkes ned svarende til, at ventilen bliver aktiveret. Med tryk-





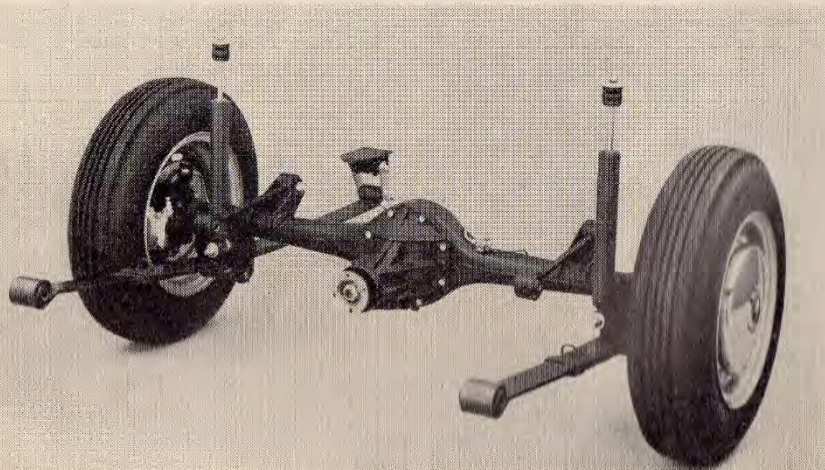
*Motoren i Fiat 125 virker ret imponerende, og den er nydelig udført. Her er skærmen over tandremmen fjernet, men man ser ikke det nederste tandremshjul på krumtapakslen. Motoren var olietæt overalt under hele prøvekørslen. På billedet ses også den solide forbindelsesstang mellem gearstang og gearkasse.*

luftpistolen kan man så blæse justerings-skiven op, så man kan tage den ud med en spids tang.

Målearbejdet slipper man selvfølgelig ikke for, idet man må måle det eksisterende spillerum mellem knasten og justeringsskiven, inden man foretager sig noget andet, og disse mål må da skrives op.

Ved at måle tykkelsen på de enkelte justeringsskiver og sammenligne med den pågældende ventils spillerum, kan man da se, hvilken tykkelse skive der skal lægges i for at opnå det foreskrevne spillerum.

Knastakserne trækkes ved hjælp af en tandrem, der går fra et lille hjul på krumtapakslen over et mellemhjul op til de to



*Baghjulsophængningen på Fiat 125 følger et klassisk mønster, men der benyttes i dette tilfælde kun to fjederlag, og bagakslen er monteret med momentarme.*

knastakselhjul og derfra over en føringsrulle (på den tandløse side af remmen) tilbage til krumtapakslens lille hjul. Mellemhjulet driver en aksel, på hvilken drevet til strømfordeleren og knasten til benzinpumpen sidder. Principielt er det jo revnende ligegyldigt, hvordan pumpen aktiveres i forhold til stempelstilling og ventilbevægelse, men i dette tilfælde må akslen alligevel indstilles nøjagtigt, da knasten ellers kan komme i berøring med et af krumtapslagene.

På krumtapakslen sidder foran det lille tandremshjul en remskive, beregnet for en almindelig kilerem, der trækker ventilatoren og vekselsstrømsgeneratoren. Ventilatoren har elektromagnetisk kobling med termostatstyret kontakt.

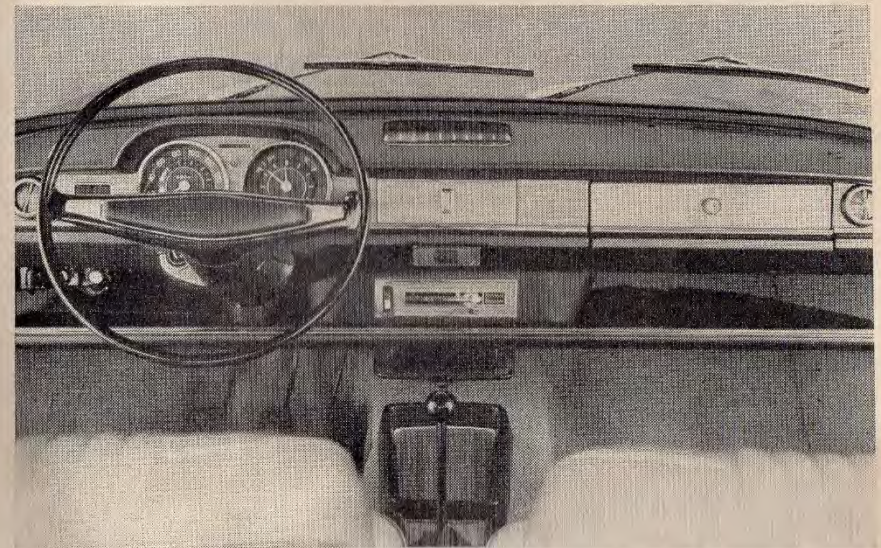
Motoren er en såkaldt »gennemtræksmotor«, idet indsuigningsmanifolden sidder på venstre side af blokken og udblæsningsmanifolden på højre side af blokken. Der benyttes en registerkarburator med vacuumreguleret spjæld i sekundærboringen. I de danske specifikationer står der fejlagtigt, at det er en dobbeltkarburator, men det er det altså ikke i dette til-

fælde. Motoren har letmetaltopstykke, og knastakselhusene er ligeledes støbt i letmetal, og de lukkes med flade dæksler og store fingermøtrikker. Tandremmen er afskærmet af en stor blikskærm. Strømfordelerdækslet er monteret til fordeleren ved hjælp af to bolte og altså ikke med de sædvanlige patentlåse.

Det er en fornøjelse at se ned i det velordnede motorrum, og under hele prøvekørslen var motoren fuldstændig olietæt og ren. I udstyret til motoren følges sædvanlig Fiat praksis, hvilket vil sige håndreguleret choker, og på spolen har man en formodstand, som skydes ud under start. Overraskende nok er der i forbindelse med vekselsstrømsgeneratoren et almindeligt spændingsrelæ, og det er muligt, at man først vil se de elektroniske spændingsregulatorer lidt an.

### Transmissionssystemet

Koblingshus og gearkasse er støbt i letmetal, og der er ikke noget opsigtsvækkende nyt at finde her. Den ret korte gearstang midt i kardantunnelen er koblet til skiftøgaflerne med en enkelt solid



*Forpanelet er overskueligt i alle detaljer. Man kan med det samme betjene vognen uden et øjeblik at være i tvivl om, hvor de enkelte kontakter eller greb er anbragt.*



stang, og skiftningen til samtlige gear er meget let og præcis, også når vognen er iskold. Dette lyder måske som en selvfølge, men en overgang kunne man næsten ikke gå fra frigear til første gear eller bakgear i en BMC 1800, når vognen havde stået ude i frostgrader natten over, og på Fiat 1500 får man undertiden det indtryk, at man er ved at brække armen, når man skal skifte til første gear, når vognen er kold.

I øvrigt ligger gearene rigtigt hos Fiat, idet vi har det sædvanlige H-gear med fjederbelastning mod første og andet gear, og bakgearet ligger til højre for fjerde gear. Det er meget usandsynligt, at man lynhurtigt skal foretage en skiftning fra første til fjerde gear, og derfor er der

ingen chance for, at man uforvarende kan komme i bakgear. Dette i modsætning til de gearkasser, der har bakgearet liggende til venstre for andet gear, da det er højst sandsynligt, at man af og til skal foretage en hurtig nedskiftning fra tredje gear til andet gear, og der kan man nemt komme over den ekstra fjederbelastning til bakgearet.

Der er todelt kardanaksler koblet til gearkassen ved hjælp af en Hardy-skive, medens den bageste halvdel af kardanakslens har kardanled i begge ender.

Som det fremgår af specifikationerne, er hjulophængningerne og affjedringen ganske ordinære, og der er som nævnt servoforstærkede skivebremser på alle fire hjul. Man kan måske undre sig over, at der

ikke som ved Fiat 124 er en regulator til baghjulsbremserne, men den er i dette tilfælde ganske overflødig, da man med de kraftige servoforstærkede bremser har været i stand til på forhånd at reducere baghjulenes bremsevirkning til en sådan værdi, at baghjulene ikke vil blokere før forhjulene, selv når kørerer er alene i vognen. Dette bortforklarer imidlertid ikke, at man med en effektiv regulering af baghjulenes bremsevirkning i forhold til bagakseltrykket vil kunne reducere bremselængden, når der er fuldt læs på vognen, og derfor mindre chance for blokering af baghjulene. Mere overraskende er det, at der ikke er to-kreds bremssystem, men Fiat venter sikkert, til der bliver råd til to kredse til forhjulene. Når man kikker ned på motoren med de to overliggende knastakslar gemt i polerede huse, og når man kikker ind i vognen, får man uvægerligt fornemmelsen af, at dette er en temmelig kostbar bil, men den for tiden herskende pris på kr. 28.000,- på det danske marked er overraskende billig for en vogn af denne art, og derfor har der ikke været råd til to-kreds system til forhjulsbremserne.

### Karosseri og interiør

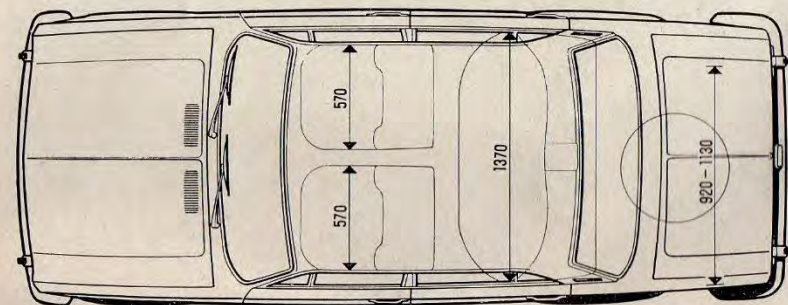
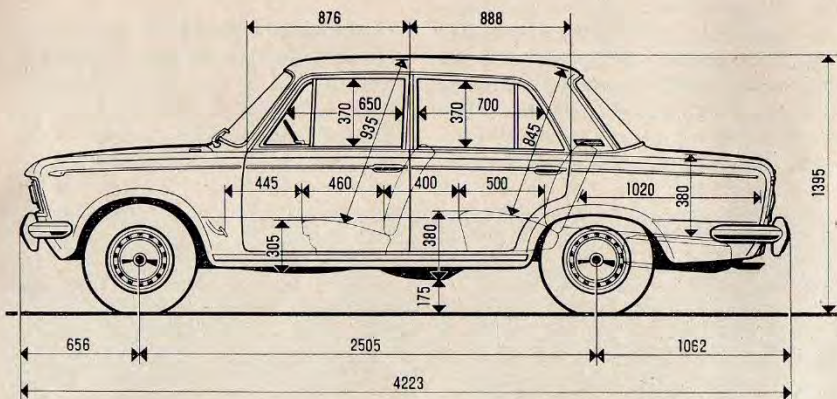
Som allerede nævnt ligner Fiat 125 model 124 til forveksling. Et smukt tidløst karosseri der skal anvendes i mange år uden nogen nævneværdige ændringer. Interiøret er smukt og fornuftigt udført med mange praktiske detaljer og to mindre heldige punkter. For det første er dørenes armlæn anbragt alt for lavt til at fungere som armlæn, og altså må man indstille sig på, at de kun kan benyttes som håndbøjler, når dørene skal lukkes. Også det nedfældbare armlæn i bagsædets ryglæn er lidt for lavt til at fungere tilfredsstillende. For det andet er afstanden mellem det underste punkt på rattet og forsædet for ringe, hvilket medfører, at forsædet må skydes ret langt tilbage. Derved reducerer man pladsen ved bagsædet, men vigtigere er det næsten, at kørerer får øjet for langt fra vindspejlet. Jeg ved udmærket godt, at en del apostle prædiker,

at man skal køre med strakte arme, men det er faktisk noget, de har fået helt galt i halsen. På en racervogn er kørerer nødt til at køre med strakte arme, for ellers kan han fra sin liggende stilling simpelthen ikke nå rattet, men derfor er det ikke nogen idealstilling i en personvogn. Jo tættere man har sine øjne ved vindspejlet, des mindre generende virker urenheder på dette, og des større synsvinkel har man ud til siderne.

Desuden ville det være en stor fordel, hvis forsædernes hynder fik en hældning bagover, således at man fik støtte under låret, hvilket ville være en gevinst ganske uanset hvilken højde, man fra naturens side er udstyret med. Dermed er ankerne for så vidt også udtømte.

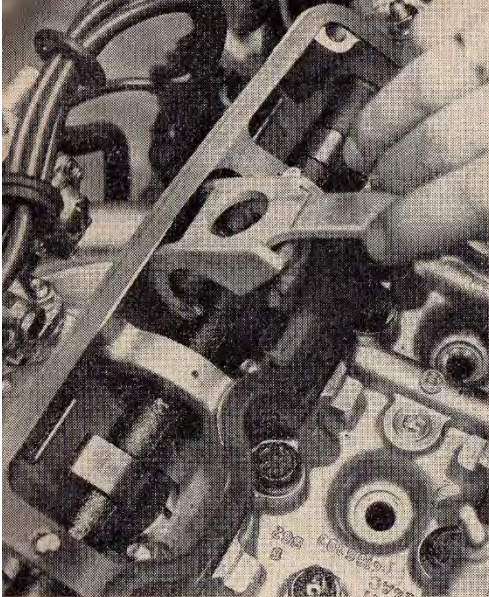
Da gearstangen i denne vogn er anbragt i kardantunnelen, har Fiat skyndt sig at udnytte ratgearets plads på højre side til at anbringe en kontaktarm for vindspejlsviskerne. Denne kontaktarm har to stillinger, og i første stilling sættes en lille viskerrobot i gang. Når kontakten slås i denne stilling, kører viskerne to gange frem og tilbage over vindspejlet, og derefter tager viskerne en tur frem og tilbage for hver 6,5 sek. Dette er en ganske glimrende anordning, der ikke mindst i tåge og støvregn gør fortrinlig nytte. I min egen vogn har jeg installeret en robot, der kan indstilles til pauser fra et halvt sekund til tredive sekunder, og jeg savner altid denne indretning i andre biler. Slår man kontaktarmen længere ned, kører viskerne normalt frem og tilbage. Desuden er der i vindspejlsvaskeens pedal anbragt en kontakt, der sætter viskerne i gang samtidig med, at vaskeren sender to stråler op mod vindspejlet.

Forpanelet er udført i det, jeg kalder »bornholmsk åndenød«, hvilket vil sige et plasticovertræk, der illuderer som en ædel træsort. I et afskærmet hus midt for rattstammen sidder to store runde instrumenter. Til venstre er der speedometer med kilometer- og triptæller, til højre er der et elektrisk ur med stor sekundviser, benzinstandsmåler, kølevandstermometer og kontrollamper for choker, olietryk, an-

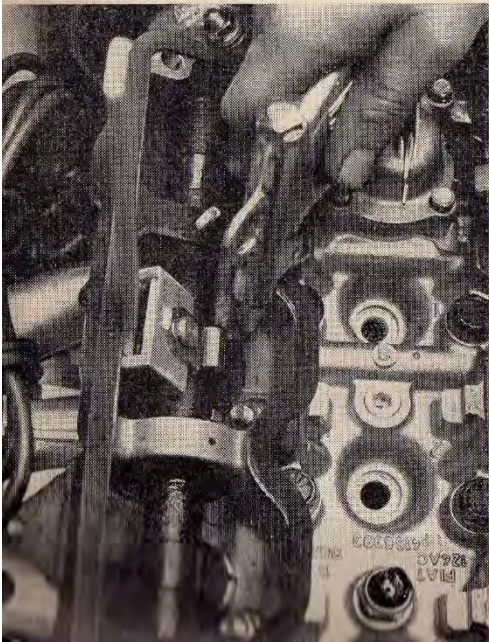


Målskitse af Fiat 125. Bagagerummene er gennemsnitsmål. Fri højde fra kørebane og største højde er begge målt ved belastet vogn.





Når en justerskive skal udskiftes ved ventiljustering, drejes motoren, indtil den pågældende knast aktiverer ventilen fuldt, og derefter anbringes det her viste stykke specialværktøj. Motoren drejes derefter, indtil knasten berører et trykstykke på specialværktøjet, og med trykluftpistolen blæser man ligefrem justerskiven op.



trukket håndbremse (rødt blinklys) og ladestrøm. I benzinstandsmåleren er der tillige en rød kontrollampe for benzinereserve, og mellem de to instrumenthuse er der et lille lygtehus med kontrollamper for positionslys (eller lygter tændt i det hele taget), blinklys og fjernlys. Til venstre for instrumenterne er der to tangentkontakter, den ene er hovedlyskontakten, den anden er kontakt for instrumentbelysning. Til venstre for rattet sidder en kort kontaktarm for blinklyset og en længere kontaktarm, der skifter mellem alle tre lygteforinger – altså sædvanlig Fiat praksis. Midt mellem de to runde instrumenter sidder to drejeknapper til henholdsvis nulstilling af triptælleren og indstilling af uret. Man kunne godt lære lidt af japanerne ved at montere konkave glas over instrumenterne, da der i dagslys kan optræde en del reflekser, som kan gøre aflæsningen af navnlig kølevandstemperatur og benzinstand vanskelig. Til højre for instrumenterne sidder en elektrisk cigartænder, og midt på forpanelet er der plads til indbygning af en radio. Jeg har så tit undret mig over, at bilfabrikerne blot sætter en plade over dette rum til radioen i stedet for at lave et lille åbent handskerum, der kan udskiftes med en radio, hvis man ønsker det. Hvis man ikke vil have en radio i sin vogn, har man så et rum, som føreren også kan nå, når han skal have fat i sine solbriller, cigaretter eller andre små fornødheder. Dette er måske ikke så påkrævet i denne og flere andre vogne, fordi der er en småtingsbakke på konsollen foran gearstangen.

Midt på forpanelet finder vi også et lille askebæger af skuffetypen og de to reguleringshåndtag til varmeapparat og ventilation. Til venstre for disse håndtag sidder en to-trins kontakt til blæsemotoren. Som sædvanlig i Fiat dirigeres luften ned til benpladen ved simpelthen at åbne en lem i varmeapparatet. Til højre på forpanelet er der et aflåseligt handskerum, og under forpanelet er der en pakkehylde. I hvert hjørne af forpanelet sidder en ventilationskanal, der går uden om

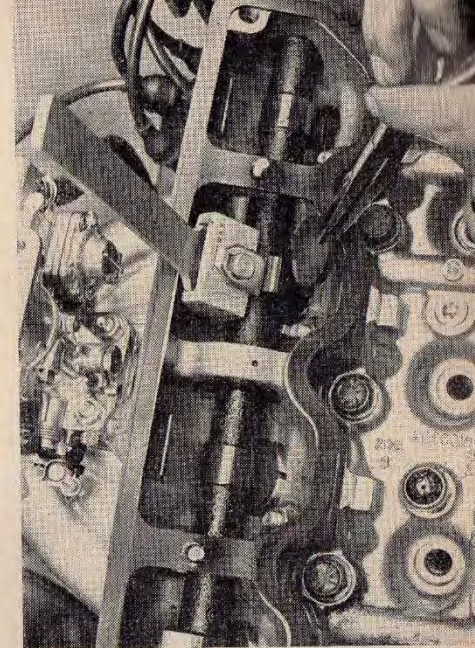
varmeapparatet. Kanalen lukkes med et drejespjæld anbragt i en drejelig konsol, således at luftretningen kan dirigeres. Varmeapparatet er let at indstille til den rigtige temperatur, og yderligere kan man foretage en regulering ved at åbne mere eller mindre for friskluftkanalerne.

Den automatiske, indvendige belysning ved åbning af dørene er anbragt i de midterste dørstolper, men desuden er der i bakspejlet indbygget en lampe, som automatisk tænder, når lampen drejes frem til belysning af instrumentbordet. Sæderne er betrukket med stof, og der benyttes plastic på de udsatte steder. Der er madame-spejl i begge solskærme, håndbøjler ved alle pladser undtagen ved førerpladsen og et solidt håndbremsegreb anbragt mellem forsæderne. I den prøvekørte vogn havde håndbremsen ikke nogen gigantisk bremsevirkning, men fuldt tilstrækkelig til at holde vognen på de stejleste stigninger og fald.

Motorhjelmene er hængslet fortil, og bagagerummet åbnes ved hjælp af en trykknop – nøglen er altså ikke ubetinget nødvendig. I højre side af bagskærmen er der en lem, bag hvilken benzinpåfyldningsstudsens sidder. Der er et godt og rummeligt bagagerum med regulær stuvningsplads, og under bundmatten ligger reservehjulet, donkraft og en lille værktøjsæske fremstillet af plastic med det mest nødvendige håndværktøj. Der benyttes to nøgler til vognen – én til tændingslåsen og én fælles for døre, bagagerum og handskerum. Tændingslåsen har fire stillinger nemlig neutral, tænding, start og (til venstre for neutral) samtlige kredsløb undtagen tænding i funktion.

### Køreegenskaberne

Motoren starter omgående, og at det her drejer sig om en ægte Fiat, mærker man gennem den fuldstændig hysteriske opvarmningsperiode. Mange bilister vil tydeligvis betragte dette som et minus, og det er muligt, at jeg er lidt gammeldags, men jeg kan lide at mærke lidt personlighed og lidt egen vilje fra en bil. Selvfølgelig er det teknik og mekanik alt



Når skiven løfter sig på grund af trykluffen, kan man fjerne den ved hjælp af en tang. På specialværktøjet ser man her en linie mærket MAX, der ikke må overskrides af trykstykket, som aktiveres af knasten. Den afmonterede skive måles med mikrometerskrue, og den nye skive vælges i forhold til dette mål og til det malle ventilsplillerum, inden justerskiven blev afmonteret.

sammen, men jeg er stadig af den primitive opfattelse, at der på en eller anden måde må være nedlagt en sjæl i køretøjet. Jeg er heller ikke helt alene om den opfattelse, for forleden havde jeg besøg af vor gamle medarbejder, Collecteur, der nu – desværre for os – bor på den anden side af kloden, hvor han har meget travlt med en hel masse andet – og han havde købt sig en vogn, der på alle måder var lydefri og ganske fortrinlig uden hysterisk opvarmningsperiode, uden mærkvardigheder af nogen art, og dette køretøj betegnede han som »et af disse computerkonstruerede befordringsmidler«. Man kan også sige det på den måde, at en kold kvinde og en kold Fiat kan bringe en mand til vanvid, men det er ganske inter-



essant at blive bragt til dette vanvid, når en gradvis opvarmningsperiode udjævner det første sindsoprivende indtryk.

Fiat 125 skal have masser af choker for i det hele taget at køre på en nogenlunde manerlig måde, og hvis man i denne ret langvarige chokerperiode f. eks. skal holde ved en postkasse, otte- eller sekstentakter motoren trods det, at der nu kun er minimal chokervirkning. Når man så starter, er man ved at ryge ud gennem forruden, i det øjeblik motoren staller totalt, hvorefter man bliver slynget tilbage i forsædets ryglæn, når pokker tager ved den. Når motoren er varm, og chokeren er ude af funktion, er vognen som den blideste engel, der kun gør, hvad far siger, den skal gøre, og et sådant fremadskridende forløb giver en mand selvtilid – eller oprejsning. Efterhånden som man lærer at koordinere chokeren med motortemperaturen, bliver opvarmningen mindre dramatisk.

Når opvarmningsperioden er overstået, kan man begynde at vurdere vognen, og man er ikke et øjeblik i tvivl om, at accelerationsevnen er fuldt tilfredsstillende. Det er imidlertid vognens lydløse fremfærd, der først og fremmest melder sig som et indtryk, idet man faktisk kun hører dækkenes sang mod vejbanen, så længe man kører med moderat hastighed. Gearskifte, kobling og bremses virker helt fortrinligt, og man er med det samme fortløbig med de øvrige kontrolgreb.

Når man kommer ud på landevejen og får lidt fart over feltet, kan man stadig notere et lavt støjniveau i forhold til hastigheden, og ved 130 km/t kan man føre en samtale med *samlige* personer i vognen, som om man sad hjemme i sin stue. Der er ingen vindstøj om karosseriet bortset fra den, sidespejlet forårsager. Der er ingen transmissionsstøj, der er ingen motorstøj, og der er kun en brummetone fra udblæsningen, når man kommer op på de helt store hastigheder. Dette giver sammen med det udmærkede ventilationssystem en udpræget fornemmelse af komfort.

Vognen ligger roligt på vejen med god

retningsstabilitet, og affjedringen er hverken for blød eller for hård. Sidstnævnte er i sig selv en noget tåbelig karakteristik, da f. eks. en Renault 16 har en udpræget blød affjedring, der netop giver denne vogn karakter, men sagen er den, at en blødere affjedring ikke ville være i harmoni med Fiat 125, og en hårdere affjedring ville ikke tjene noget formål, medens den til gengæld ville gå ud over komforten – det var det, jeg mente med hverken for blød eller for hård, hvilket ellers nok tør siges at være et ret flydende begreb.

Jeg var spændt på, om Fiat 125 var lige så sidevindsstabil som Fiat 1500, og til denne specielle prøve afventede jeg derfor en god og kraftig dansk blæst. Da denne indtraf, startede jeg ud på den strækning, som specielt er udpeget til dette formål, og på den første del, hvor jeg havde vinden fra siden, skråt forfra og skråt bagfra, men uregelmæssigt, fordi der en del steder er læ, følte vognen absolut sidevindsstabil, idet man kun mærkede en ganske svag tendens til at afvige fra kursen. Da jeg imidlertid kom op på en højtliggende vej, hvor vinden kom ind direkte fra siden, uhæmmet og med fuld kraft, måtte det erkendes, at der skulle korrigeres en del med rattet for at holde vognen på kursen, og under de samme omstændigheder ville en Fiat 1500 ligge støt som en klippe. Dette bekræfter en mistanke hos mig. Jeg har nemlig haft den lidt bedrøvelige mistanke, at Fiat simpelthen ved et rent tilfælde har skabt en 100 % sidevindsstabil vogn i Fiat 1500, og det er ikke noget, man har arbejdet sig frem til. Hvis man virkelig gjorde noget ud af dette uhyre vigtige punkt, ville man også have været i stand til at gøre en Fiat 125 fuldstændig sidevindsstabil, men så var det ikke sikkert, at vognen var kommet til at se ud, som den gør i dag.

Lad mig i øvrigt sige, at sidevindsfølsomhed og sidevindsstabilitet er ikke begreber, som kun danskere skal beskæftige sig med. På *Autostrada del Sole*, der i allerhøjeste grad er beliggende i Fiat's hjemland, er der sket ganske mange ulyk-

ker på grund af sidevindsfølsomhed. På denne vejstrækning, der ligger gennem bjerglandskaber, sker det ofte, at vejen fører gennem en tunnel, og umiddelbart efter fører den over en bro og videre frem. Det er altså en vej, der går gennem et bjerg for derefter at komme lige ud i en bjergslugt, men føreren ser foran sig kun en nogenlunde vandret vejstrækning. Så længe han kører i tunnelen, er han selvfølgelig i fuldstændig læ, men i det øjeblik, han kommer ud på broen og kører over bjergslugten, kan han blive udsat for en ganske voldsom sidevind, og flere vogne er simpelthen blevet blæst ud af vejen, fordi der er sket en pludselig vinkeldrejning, og føreren har ikke reageret hurtigt nok til at forhindre vognen i at tørne mod autoværnet og tippe ned i afgrunden. Ikke så få store lastbiler er simpelthen blevet blæst ud i det store dyb. Selvfølgelig har man af samme grund opsat skilte med hastighedsbegrænsning,



Hestekraft- og drejningsmomentkurve ifølge DIN.

men det giver bilisterne pokker i, fordi de ikke kan se nogen umiddelbar grund til at nedsætte hastigheden, og så sker ulykken. Det er heller ikke skilte med hastighedsbegrænsning, man har brug for, men sidevindsstabile biler, og det er vigtigere at en bil er sidevindsstabil, end det er, at kontakter og andre dippedutter er forsanke i et noget problematisk forsøg på at give bilerne sekundær sikkerhed. Det er primær sikkerhed, vi har brug for. Ikke desto mindre kan man fastslå, at

## benzinformbrug

60 km/t	8,00 l/100 km (12,5 km pr. liter)
80 km/t	8,70 l/100 km (11,5 km pr. liter)
100 km/t	10,40 l/100 km (9,65 km pr. liter)
120 km/t	11,46 l/100 km (8,7 km pr. liter)

Gennemsnitsforbrug målt over 1.000 km blandet kørsel svarende til 8,85 km pr. liter.

## accelerationsevne

0-40 km/t	3,0 sek.
0-60 km/t	5,7 sek.
0-80 km/t	8,3 sek.
0-100 km/t	13,4 sek.
0-400 m	19,1 sek.
50-80 km/t i topgear	10,0 sek.
60-100 km/t i topgear	12,3 sek.

## tophastighed og stigeevne

1. gear	50 km/t	40 %
2. gear	80 km/t	22 %
3. gear	125 km/t	13 %
4. gear	163 km/t	8,5 %

Tophastigheden er den af fabrikken tilladte (mærker på speedometer), og stigeevnen er med fuld last.



Fiat 125 er mindre sidevindfølsom end flertallet af nutidens biler.

Styringen er ved moderat hastighed absolut neutral, og ved almindelig hurtig kørsel gennem svingene svagt understyrende. Ved hård kørsel vil styringen føles som stærkt understyrende, hvilket dog skyldes, at vognen skrider på alle fire hjul samtidig, og man må derfor sigte ca. 1,5 meter til højre for den højre vejside midt i svinget for at gå pænt igenem. På det punkt opfører den sig som de bedste sportsvogne, men man skal selvfølgelig kende vognen, og derfor gør nye ejere af Fiat 125 klogt i at prøve sig frem, indtil de bliver fortrolige med en ægte fire-hjuls udskridning, som trods alt ikke er almindeligt forekommende, med-

mindre der ved mindre behersket kørsel først optræder en klar bagvognsudskridning. Det gør der ikke med Fiat 125, for vognen er fuldt sporsikker ved almindelig og endda hurtig kørsel gennem svingene, og først når man kører vognen på en mere sporty måde, går den over i fire-hjuls udskridning uden noget mellem-liggende stadium af bagvognsudskridning. Kun hvis man i indirekte gear overfører så stort moment til baghjulene, at disse delvis kan spinde, kan man provokere en bagvognsudskridning. Dette nævnes kun for at klarlægge vognens egenskaber, for Fiat 125 er ikke bygget som en sportsvogn, og så længe den blot køres ganske normalt om end hurtigt, vil den være overordentlig sporsikker.

## specifikationer

### FIAT 125

Fire-dørs, fire/fem personers sedan.

**Importør:** Nordisk Fiat A/S, Gammel Køge Landevej 78-80, Valby, København.

**Motor:** Fire-cyl., to overliggende knastaksler, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 1608 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 90 hk (DIN) ved 5.600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13 kgm ved 3.500 omdr/min. Liter-effekt 56 hk/l. Tandremstræk til knastaksler, elektromagnetisk ventilatorkobling, oktantal 95-98.

**Transmissionssystem:** Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,422:1, 2,1:1, 1,361:1, 1:1, gulvgear, to-delt kardanaksel. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 175 S-13".

**Hjulophængning:** Forhjul i tværstillede, overliggende triangellarme, underliggende lasker med reaktionsarme, skrueffjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående to-lags bladffjedre, stiv bagbro, momentarme. Teleskopdæmpere for og bag.

**Bremser:** Forhjul: 227 mm skivebremser. Baghjul: 227 mm skivebremser, totalt bælgningsareal 248 cm<sup>2</sup>, servoforstærker.

**Elektrisk anlæg:** 12 v, dynamo 770 watt vekselstrøm, akkumulator 60 amp. timer.

**Mål, vægt:** Total længde 4223 mm, total bredde 1611 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2505 mm, sporvidde for 1313 mm, bag 1291 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,75 liter, incl. filter, kølesystem 7,5 liter. Egenvægt 1000 kg. Effektvægt 11,1 kg/hk. Tophastighed 163 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 28,1 km/t. Venderadius 5,4 m. Udveksling i styretøj 16,4:1. Bagagerum 400 liter.

**Pris:** Kr. 27.498,-.

**Særlige bemærkninger:** Nyttelast 400 kg.

**Tekniske oplysninger:** Karburator: Weber 34 DCHE eller Solex C 34 PAIA/3 registerkarburator. Tændrør: Champion N9Y, Bosch W230T30, elektrodeafstand 0,5-0,6 mm, kontaktafstand 0,42-0,48 mm, fortænding 10°, ventilspillerum, ind sugning, 0,45 mm, udblæsning: 0,50 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 20-22 p.s.i., baghjul 23-24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,35 liter SAE 90 EP, Differentiale rummer 2,0 liter SAE 90 EP. Forakseltryk 645 kg. Bagakseltryk 755 kg.

Udvekslingen i styretøjet er så godt afstemt, at man overhovedet ikke lægger mærke til den. Styringen er nemlig hurtig nok rundt om et gadehjørne eller i en pludselig undvigemanøvre, og alligevel er den ikke spor tung ved en vanskelig kantstensparkering. Der er netop den dødgang, som der skal og bør være i et styretøj, hvis vognen skal køres sikkert. Mange er af den opfattelse, at det ideale styretøj er absolut direkte, det vil sige med mindst mulig udveksling og uden fjerneste dødgang, hvilket i ren mekanisk henseende udmærket lader sig udføre. Når man alligevel ikke gør det, skyldes det, at det er meget vanskeligt og meget trættende at køre en vogn, hvis der ikke er den mindste fjedring eller dødgang, og det kræver i hvert tilfælde en overordentlig stor retningsstabilitet og fuldstændig sidevindsstabilitet.

Bremserne er aldeles glimrende med et ganske lavt pedaltryk. Aktiveringstrykket er dog ikke så lavt som i visse amerikanske biler, og vi forsøgte nogle opbremsninger i udpræget glat føre, hvilket lod sig gøre uden blokering. Det skal dog indrømmes, at det er én sag at foretage en sådan opbremsning, når man selv bestemmer det, og noget helt andet at skulle foretage en katastrofeopbremsning, når situationen påbyder det. Igen må jeg pusle med den tanke, at det ville være absolut hensigtsmæssigt, hvis man i glat føre kunne reducere servoforstærkerens virkning, således at pedaltrykket blev noget større.

Motoren er ret overraskende, hvilket dog antagelig skyldes, at ens hjerne er tilbøjelig til at hage sig fast i gamle domme. Bevidstheden om en motor med to overliggende knastaksler trykker uvægerligt på en gammel forslidt knap, der viderebefordrer én meddelelse om, at der ikke vil være noget særligt drejningsmoment under 4500 omdr/min, og dette indtryk fra tredivernes besværlige, men glade dage, giver et noget forkert og overraskende resultat i forbindelse med en moderne motor. Motoren i Fiat 125 er nemlig overordentlig smidig, idet man i

topgear kan gå helt ned til 35 km/t og accelerere vognen med en forsigtig fod fra denne hastighed. Hvad der i øvrigt virker meget tiltalende er, at Fiat 125 er en udpræget kompakt vogn med en relativt beskedent totallængde. Det gør den let at parkere, og det gør den tilstrækkelig styrefølsom til en hurtig undvigemanøvre. For de bilister, der ofte skal med Statsbanernes færgeruter, er det også værd at bemærke, at totallængden er under 4,25 m, hvilket er en takstgrænse.

Fiat 125 er en tiltalende og ganske glimrende bil. I forhold til prisen er den fremragende.

## SØGAARD autobetræk

Til alle bilmærker...



# NYT TØJ TIL BILEN

**SØGAARD**  
autobetræk  
SKJERN TLF. (073) 51113