



TM

KOEAJAA

Fiat 126

KÄPPÄRÄINEN

Fiat 126:lla ajaessamme saimme tuta, että Suomi on automaana kaskenpolttoasteella. Muut autollijat — joiden usein piti malliksi pyyhkäistä ohi kaupungissakin — suhtautuvat käppäräiseen kuten lapsi kummajaiseen epämuodostumaan. Ihmetellen, torjuen, sormella osoitellen, tirskuen, halveksien.

Kovasti ollaan koppavia vekselivetoisissa suurlaatikoissa. Vaan annas olla, vielä paistaa päivä risukasaankin. Ruuhkaantuu nämät kaupungit meilläkin siihen pisteeseen, että käppäräiset alkavat tuntua mielekkäiltä vaihtoehdoilta. Joka on vaikkapa Rooman tungoksessa tuuppinut, ei lainkaan ihmettele 126:n syntyperustaa.

■ ■ 126 ESITELTIIN Torinon näyttelyn yhteydessä viime vuonna. TM kävi silloin paikalla, ja uutukainen kuoriainen esiteltiin numerossa 20/72.

Tuotannon päästyä kunnolla alkuun, on ilmeistä että ainakin istuinten säätövarasta on tingitty. Me emme nimittäin jaksaneet ihastua autoon siinä määrin, kuin miehemme Geitel paikan päällä. Ollaan jokseenkin samankokoisia, mutta meillä oli suoranaisia sovittautumisvaikeuksia.

Perushintaan — joka on näyttävästi kymppin alle kymppitonin — ei ole saatu mahduttua kangasverhoilua (100 mk lisää) eikä säädettäviä selkänöjjiä, joista saa maksaa 120 markkaa ekstra. Kumpaakin "lisävarustetta" voidaan kuitenkin pitää lähes välttämättömyyksiä, joten hinta muodostuu käytännössä sellaiseksi, että valtti "alle tasarahan" ei enää päde.

Fiat 126 saisi varmasti paremmat arvosanat keskimittai-



selta koeajajalta — sekä myös pienikenkäisemmältä. 44:n kokoiset jalkineet eivät olleet mahtua ohjaamoon lainkaan.

Syys-lokakuun vaihteessa tutustuimme vielä autoon täydentävästi. Viileät syysilmat panivat käyttämään lämmityslaitetta. Epäilemme vahvasti käppäräisen kykyä pitää sisällä-olijat lämpiminä talven pakkasilla. Lämpöä alkaa tuki tulla melko pian — laitehan on tuollainen lämmönvaihdin — mutta sen määrä on riippuvai-

FIAT 126 on helppo ja hyvä ajettava maanteilläkin, mutta kyntensä se näyttää ahtauden kasvaessa. Hieman runsas kolme metriä pitkä ja tuskin 1.4 metriä leveä auto mahtuu reikään kuin reikään. Ennen vanhaan kilpailtiin siitä, montako ihmistä (tai elefanttia) saatiin sulletuksi kuplaan — nyt voitaisiin julistaa kilpailu siitä, montako "käppäräistä" mahtuu vaikkapa normaalisti kymmenen autoa mahdolluttavalle parkkipaikalle.

TAVARATILA on lähinnä vertauskuvallinen. Siihen mahtuu tämä ensiapulaukku, eikä sitten juuri muuta sen lisäksi — joitakin pehmeitä ja kokoonsurvottavia nyyttejä, kenties. Puutteelliset kuljetusmahdollisuudet tekevät sen, ettei autoa viitsi nimittää edes torikassiksi. Se on vain liikkumaväline.

KESKIMITTAINEN mies istuu varsin siedettävästi, pitempi jo lisämaksusta tarjolla olevia säädettäviä selkänöjiä kuin myös istuimelle runsaampaa siirtovaraa. Kangaspäälliset ovat myös lisähinnan arvoiset — kumma kyllä, sillä auton syntymämaassa asiat ja hintasuhteet ovat päinvastoin! Vasen jalka ei helposti löydä luontevaa sijoittautumispaikkaa.



nen moottorin kierrosluvusta. Omistaja-asteella ei varmaan-kaan mielellään huudata vielä kylmää konetta siinä määrin, kuin mitä me teimme. Ilmanjalkelu on vielä varsin alkeellista tyyppiä: sitä on tietysti saatavissa tuulilasille, mutta ns. jalkatilan lämmitysilma suuntautuu edessäistuvien syliin. Takatilojen lämmitys on ratkaistu siten, että lämpökanavasta "karkaa" kuumaa käsijarrun vetimen kohdalta. Jatkuvassa ajossa, koneen käydessä iloi-

sesti, fiiussa tarkenee hyvin, jopa liiankin hyvin. Lämpö- määrän säätely on vaikeaa. Raitisilma- ja läpituuletus parantaa pisteitä.

Kaupunkiajossa taas on eri ongelmat. Konetta on kiljutettava lämmön saamiseksi. Kansa katsoo kummissaan, moottorin käyntiääni kun on varsin kova. Eipä silti, moottoriin on kuitenkin kelattava käyttövoimaa hyvissä ajoin ennen liikkeillelähtöä; kaasuttimessa ei näet ole kiihdytyspumppua ja tyhjä-

KIITÄMME

- näppäryyttä, näkyvyyttä,
- pientä kulutusta,
- ajo-ominaisuuksia,
- ulkomittoihin nähden hyvää tilankäyttöä

MOITIMME:

- melutasoa,
- synkronoimatonta ykkösvaihdetta,
- kiihdytyspumpun puuttumista, huonoa kylmäkäyntiä,
- tavaratilaa
- polkimien vaikeaa käyttöä,
- alkeellista lämmityslaitetta

FIAT 126



TILANKÄYTTÖ on kaikenkaikkiaan tehokasta, mutta siltikään ei takaistuinta voi hyvälläkään tahdolla nimittää tilavaksi taikka mukavaksi — tosin riippuen hieman arvostelijan ruumiinmitoista. Kyllähän sinne pienikokoisia... Sisään- ja uloskuu ei tee suurempaa haittaa, sillä etuistuinten selkäreunat taittavat kunnolla istuinosan päälle ja kulkuaukko on täten verraten esteetön.

ETUPYÖRÄN kotelo vie jalkatilaa ja on pakottanut sijoittamaan polkimet vallan lähellekään. Isokenkäinen ei tahdo onnistua yksilöllisessä poljinvalinnassa, monitoiminnat tulevat kuin itsestään. Polkimet sijaitsevat aavistuksen turhan korkealla. Keskellä näkyvä tunneli toimittaa kuumaa ilmaa. Kojelaudan alla näkyvät suuttimet työntävät ilman ei suinkaan jalkatilaan, vaan edessäistuvien syliin.

käynniltä äkkiä tarjottu kaasunpolkaisu aikaansaa nikahduksen ja jälkiräjähdysten äänenvaihtimissa.

Lämmityslaite vaikuttaa suuressa määrin sisätilojen melutasoon. 126 on kaikkea muuta kuin äänetön — niin sisällä kuin ulkopuolisten korvissa — mutta lämpökanava se vasta tuo "mökkiin" oikean tosipauhun.

No, italialaiselle tämä kypäräinen on vain hieman tavallista kalliimpi sateensuoja. Mutta meillä...

Tasaraha on aina tasaraha.

Rakenteista

Fiatin korirakenne on nykyaikaista turvallisuustyyppiä ohjaukselleineen, myötäävine osineen, jäykistettyine matkustamo-osineen ja sivuvahvikkeineen. Tästä kaikesta on iloa, jos on onni "mällätä" samankokoiseen laitteeseen. Isompien kanssa voi tulla kipeetä.

Vyörenkaat ja kaksipiirinen jarrujärjestelmä pantakoon myös merkille.

Taakse sijoitetun ilmajähdytteen moottorin kaksi ainokasta sylinteriä ovat pitkittäin ja sivulle kallistetut. Viritysaste on erittäin alhainen, pyöreästi 39 hv:aa litralle: 594 cm³:n tilavuudesta on "puristettu" vaatimattomat 23 hevosta DIN.

Suurinta tehoa vastaava käyntinopeus on 4800 r/min. Puristussuhde on vain 7.5; fiiu tyytyy tavalliseen 92-oktaaniinseen polttoaineeseen.

Suurin vääntömomentti ei ole suuren suuri ja esiintyy korkealla kierrosluvulla. Momenttikäyrä on kuitenkin laakea, yli 3 kpm kierrosalueella 1400 — 4800, joten sitkeyttäkin pitäisi löytymän — vaan ei näin pienestä voimalaitteesta löydy. Käytännössä on vaihteita käytettävä ahkerasti ja konetta laulatettava mikäli mielihäikkua muun liikenteen rytmissä.

Käynnistysmoottori pitää huutavan rahisevaa ääntä, sen meteliltä ei herkästi erota koneen käynnistymistä — käynnistysvipu on lattialla, kuin myös ryyppyinvedinkin, joka koeajoautossamme ei suostunut pysymään päällä. Kylmäkäynnistyksissä huomaa kiihdytyspumpun puutteen — sillä kun ei voi pumpata koneelle lisään-

noksia, on käynnistyminen toisinaan vaivalloista. Moottori vaatii lämmityskäytön ennen liikkeellelähtöä, ja kakistelee vielä senkin jälkeen pitkän aikaa.

Gulliverin harharetket

Tuollainen 185-senttinen tuntee joutuneensa Gulliverin tavoin kääpiöiden kanssa tekemisiin laittautuessaan 126:n sarviin.

Säädettävät selkänokat olisivat tosiaan olleet enemmän kuin paikallaan. Eräskin virnu-leuka kysäisi, että maksetaanko koeajoista ahtaan paikan lisäksi tällaisissa tapauksissa...

Kiinteät selkänokat pakottavat pään kattoon. Lisäsiirtovara istuimessa soisi ehkä vasemmalle jalalle jotain tilaa. Nyt sitä ei ole missään, ja jalkaa on roikotettava kamalassa koukuksen alla. Istuma-asento on liian pysty, ja sen tuntee ristiselässään varsin pian.

Etupyörän kotelo on pakottanut sijoittamaan pienet polkimet lähemmäksi. Ajokenkien valinnassa on oltava tarkkana, hiemankin leveämmillä tossuilla aikaansaa tahtomattaan yhtäkäsia poljintoimintoja; kaasujarru tai kytkin-jarru.

Vaijerivälitteinen kytkin toimi hieman turhankin äkäisesti.

Poljintoimintoja kertyy normaalia enemmän, sillä ykkösvaihte on synkronoimaton: päällelennäkseen se vaatii tar-

kan välikaasun kaksoiskytkennän yhteydessä. Ykköstä tarvitaan muutoinkin kuin liikkeellelähdyksissä, koskapa kakkonen vetää kunnolla vasta tuolta 15 km/h tietämistä. Vaihteensiirto käy vaijerivälityksellä, iän myötä se ilmeisesti käy epätarkeemmaksi — koeajoautoissamme ei kolmesta aina löytänyt kitkatta. Kerran meni huomauttamatta kolmosen sijasta pesään ykkönen. Synkronoimattomuudesta huolimatta!

Takaistuina ei missään tapauksessa ole tarkoitettu täysikasvuisille, ei ainakaan pientä pyrähdystä pitemmille matkoille. Pienokaiset, bambinot, menevät tietysti vallan mainiosti.

Koeajoa

Se, että normaalisti toiselle, jopa kolmannelle tuhannelle kilometrille yltyvä koeajotaival jäi nyt reilusti alle tonnin, kertoo meidän tyytyneen pääasiassa Helsingin lähiseutujen kiertämiseen. Ajomukavuus ei juuri houkutellut pitkille taipaileille.

Mutta niinhän 126 onkin kaupunkiauto — se jäi ikäänkuin luonnollisen valinnan kautta omaan elementtiinsä.

Polttoainejärjestelmän rakenteen vuoksi — paluuputki syöttää ainetta takaisin tankkiin — emme voineet kytkeä Petro-meta-läpivirtausmittaria. Tästä syystä puuttuvat mittaustuloksista sekä ns. tasaisen nopeuden kulutusikäyrä, että myös tavano-

maisen maantielenkin kulutuslukemat.

Olisiko noilla niin väliäkään?

Selvää nimittäin on, että 126 kuluttaa erittäin vähän — kuten näin pienitehoiselta autolta voi odottaakin. Kun ei ole sitä kiihdytyspumppuakaan kaasuttimessa.

Veikkaamme, ettei kulutus missään olosuhteissa nouse yli kahdeksan litran sadalla kilometrillä. Kaupunkikierraksemme mahtui näet todella lukuisia kylmäkäynnistyksiä, ja huomattava osa matkasta on ajettu kuristin päällä. Ja mikä ajettu, niin on ajettu ”läppälevällään”. Pieneenkin kulutukseen nähden on vain 21 litraa vetävää polttoainetankkia pidettävä liian pienenä.

Vaihteisto on alapäästään tiuhaksi porrastettu, kiihtyvyyttä silmälläpitäen. Kolmosen ja nelosen välissä on melkoinen hyppäys — suurin vaihte on käytännössä jo ”loikkarin”, ylivaihteen luonteinen maantievaihte. Kaupungissa ei suurinta voi käyttää lainkaan, vetoa kun ei ole lainkaan.

Mittasimme huippunopeudeksi valmistajan lupaaman määrän kilometrejä tunnissa. Suotuisissa olosuhteissa 126 yltyi lähes 110 km/h asti — vasta tällöin alkaa moottorin kierros-luku hipoa suurimman tehon nopeutta.

Tehokäyrän huippu on erittäin terävä. Tämän huomaa

kiihdyttäessä, konetta ei kannata piiskata paljoakaan yli 5000 kierroksen — veto heikkenee selvästi.

Kiihtyvyyden on riittävä, vai pitäisikö sanoa suhteellisen hyvä, kolmella alimmalla vaihteella. 7.4 sekuntia 0—50 km/h riittää takaamaan sen, ettei jalkoihin jää — kaupungissa. Huippunopeuden saavuttaminen ja joustavan matkanopeuden säilyttäminen ylämaissa onkin jo vallan toinen juttu: jyrkemmissä mäissä joutuu hakemaan kolmesta vetoapuun.

Vaan eihän tätä nyyttiä ole raketiksi aiottukaan.

Mikä ei sivumennen sanoen tarkoita sitä, etteikö siitä menijää saisi. Italiassa menevät kaikennäköiset viisisataseen ja 126:een tarkoitettujen viritysarjat ja Abarth-versiot kaupaksi kuin kuumille kiville. Etelänmatkalla ei kannata hämmästyä, jos tällainen ”kappäräinen” pyytää vaativasti latua kolmiäänisellä torvellaan. Peltien alla on silloin tehopakkaus.

Jarrut ovat helppokäyttöiset ja tehokkaat, mutta vaativat melkoisen polkemisen. Painonjakautumasta johtuen ne ovat selvästi etupainoiset, molemmat etupyörät lukkiintuvat samanaikaisesti. Tätä on syytä varoa liukkailla keleillä.

Ajo-ominaisuudet ovat yllättävän hyvät, kaikin puolin.

Ahtaan paikan kapistus

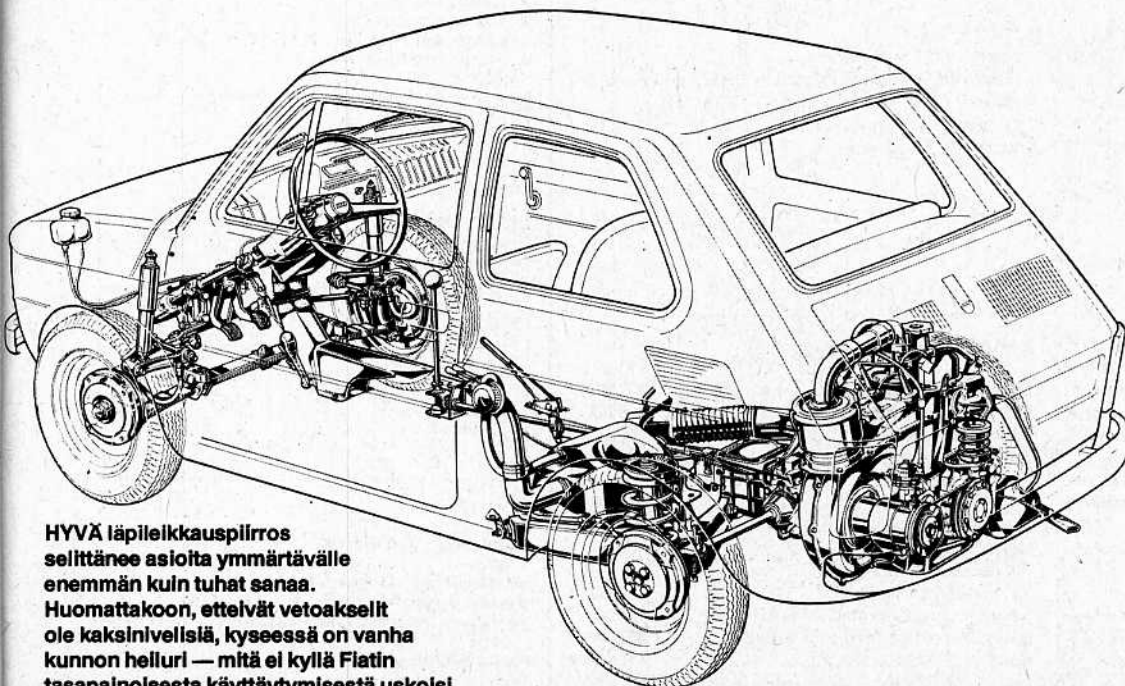
Pikku laatikkoa kääntelee näpäkästi kaupungissa — vaan parantaakin voisi. Kääntyvyydessä on kankeuden tuntua ja kiihdytyspumppun puute tuntuu vitkasteluna silloin kun pitäisi hetikohta jo olla liikkeellä.

Toisaalta näkyvyys on hyvä ja ulkomittojen arviointi helppoa. Laatikon lykkää koloon kuin koloon.

Tämäntapaisten cityautojen aika on koittanut tuolla suurella maailmassa. Meillä niiden aika lähestyy. Aivan vielä se ei ole koittanut, mielestämme.

126 on kotimarkkinoiden tarpeiden sanelema auto. Meikäläinen ostajakunta asettanee yhä pääpainon muille ominaisuuksille kuin pienelle koolle.

M M & A M



HYVÄ läpileikkauspiirros selittänee asioita ymmärtävälle enemmän kuin tuhat sanaa. Huomattakoon, etteivät vetoaksellit ole kaksinivelsiä, kyseessä on vanha kunnan helluri — mitä ei kyllä Fiatin tasapainolsesta käyttäytymisestä uskolsi.

FIAT 126

Valmistaja: Fiat SA, Torino, Italia
Maahantuoja: Autonovo Oy, Abraham Wetterintie 4, Helsinki
Hinta: 9 990,—
Takuu: 6 kk
Ilmalshuolto: 2000 — 3000 km
Huoltokuponkivähko: 125 000 km saakka
Käskirja: 43-sivuinen, suomenkielinen

MOOTTORI

Sijoitus, toimintatapa ja muoto: Taakse pituussuuntaan sijoitettu nelitahtinen rivimoottori
Sylinteriluku: 2
Sylinterimitat: 73,5 × 70,0 mm
Iekusuhte: 0,953
Sylinteritilavuus: 594 cm³
Puristussuhte: 7,5
Suurin teho: 23 hv (17 kW)/4800 r/min (DIN)
Suurin vääntömomentti: 4,0 kpm (39 Nm)/3400 r/min (DIN)
Keskimääräinen männännopeus: 11,2 m/s/4800 r/min
Ominais-teho: 38,7 hv (28,6 kW)/l (DIN)
Sylinteriryhmä: Erilliset valurautaiset sylinterit ja kevytmetalliseoksesta valmistettu kampikammio
Kampiakseli: Kahdella runkolaakerilla laakeroitu kampiakseli
Sylinterikansi: Kevytmetalliseosta
Venttiilikoneisto: Kansiventtiilit; yhteen rivin sijoitetut imu- ja pakoventtiilit, keinuviivut, työntötangot ja kampikammion sivulle sijoitettu hammasketjukäyttöinen nokka-akseli
Öljysuodin: Päävirtaan sijoitettu keskipakööljysuodin
Jäähdytys: Ilmajäähdytys; keskipakopuhallin ja termostaatilla varustettu ilmanohjauslaippa.
Kaasutin: Yksikurkkuinen Weber 28 IMB alaimukkaasutin, kuiva ilmansuodin
Polttoainepumppu: Mekaaninen kalvopumppu
Sähkölaitteet: 12 V; keskipakosäätimellä varustettu virranjakaja, Marelli CW8NP tai Champion LB1Y sytytystulpat, 34 Ah akku ja 230 W latausgeneraattori

VOIMANSIIRTO

Kytkin: Kuiva vaijerikäyttöinen yksilevykytkin, levyjousi
Vaihteisto: Nelivaihteinen vaihteisto, 2, 3 ja 4 vaihde synkronoidut, lattialle sijoitettu vaihdevipu
Vetopyörät: Kaarevahampaiset kartiohammaspyörät, välityssuhte, 4,875
Kokonaisvälityssuhteet: I: 15,844 II: 10,077 III: 6,338 IV: 4,251 ja P: 19,617

ALUSTA

Rakenne: Itsekantava teräskori
Etujousitus: Erillinen etujousitus; poikittaiset kolmionmuotoiset ylätukivarret, poikittaisen lehtijousen muodostama alatuokivarsi. Kahdesta pisteestä koriin kiinnitetty poikittainen lehtijousi toimii samalla kallistuksenvaimentimena
Takajousitus: Erillinen takajousitus; heiluriakseli, vinosti eteen suunnatut kolmionmuotoiset tukivarret, kierrejouset
Iskunvaimentimet: Putkimalliset nesteiskunvaimentimet edessä ja takana
Ohjausvaihte: Kierukka ja sektori, välityssuhte 13
Jarrut: Kaksipiiriset nestejarrut, rumpujarrut kaikissa pyörissä, mekaaninen takapyörin vaikuttava seosantajarru, jarrurumpujen halkaisija 170 mm

Pyörät: Neljällä putilla kiinnitetyt teräslevypyörät, vannekeko 4,00 × 12
Rengaskoko: 135 SR 12

KORI JA VARUSTEET

Korimalli: Kaksiovinen Sedan
Rekisteröity Suomessa: Neljälle henkilölle
Verhollu: Kangasistuimet (100,— lisähinta), ovet ja seinät muoviva, katossa massalevy, kangasmatot edessä ja takana.
Lämmitys-laite: Raitisilmälämmitys-laite, kolme säädintä
Lasinpyyhkimet: Yhdellä nopeudella toimivat sähkökäyttöiset itsepalautuvat lasinpyyhkimet
Lasinpesulaite: Kahdella suuttimella varustettu käsikäyttöinen pumppu
Mittarit: Nopeusmittari (0—130), matkamittari ja polttoainemittari
Varoitusvalot: Lataus, kaukovalot, suuntavilkut (1 kpl), öljynpaine ja ajovalot
Työkalusarja: Nosturi, pyöränmutteriavain, tulppavain, kaksi kaksoiskäyttöavainta, ruuvitaltta, ristipäärüuvitaltta ja tuurna
Muut vakiovarusteet: Kaksi pehmustettua häikäisy-suojaa, hattuhyllä, kaksi kyynärnojaa, tukikahva, tuhkakuppi, ovikytkimellä varustettu sisävalaisin, kaukovalovilkku, tavaralokerot ovissa ja keskittunne-lin päällä, kaksiavainjärjestelmä sekä katsastukses-sa vaadittavat varusteet

HUOLTO

Polttoainesäiliön tilavuus: 21 l
Jäähdytysjärjestelmän tilavuus: —
Moottorin öljytilavuus: 2,7 l
Volmansiirolaitteiden öljytilavuus: 1,1 l
Moottorin öljynvaihto: 5 000 km välein
Volmansiirolaitteiden öljynvaihto: 30 000 km välein
Alustan voitelu: 10 000 km välein, 2 nippga
Renkaiden ilmanpaine: Edessä 1,4 kp/cm² ja takana 2,0 kp/cm²

MITAT

Akseliväli: 1 840 mm
Raidewäli: 1 142 mm edessä ja 1 203 mm takana
Pituus: 3 054 mm
Leveys: 1 377 mm
Korkeus: 1 335 mm

VARAOSAHINTOJA

Mäntäsarja täydellisenä	207:90
Sylinterikannen tiiviste	6:50
Pakoputki täydellisenä	60:—
Äänenvaimennin	60:—
Etuiskurvaimennin	39:—
Takajousi	35:80
Kytkinlevy	58:60
Levyppyörä	30:—
Pölykapseli	—
Etupuskuri täydellisenä	64:60
Vasen etulokasuojaa maalaamattomana	56:—
Vasen etuovi ilman lukkoa ja ikkunaa	260:—
Tuulilasi	115:—

Koeauto

Matkamittarilukema koeajon alkaessa: 1 284 km
Renkaat: Ceat 135 SR 12
Polttoaine: 100 okt. bensini

PAINOT

	Ajo-kunnossa:	Koeajon aikana:
Paino kg:	595	765
Tehopaino kg/hv (DIN):	25,9	33,3
Tehopaino kg/kW (DIN):	35,0	45,0
Painojakautuma %:	40/60	42/58

KOELOSUITEET

Mittauspäivä: 1973 — 08 — 08
Lämpötila: +15,1°C
Ilmanpaine: 1004,3 mb
Suhteellinen kosteus: 74 %
Tuulen nopeus: 4 m/s
Ajorata: Kuiva asfaltti
Koeajomatka: 841 km

Nopeudet

TEOREETTISEET NOPEUDET

r/min:	1 000	(a) 3 400	(b) 4 800
1. vaihde km/h:	6,2	21,0	29,6
2. vaihde km/h:	9,7	33,0	46,6
3. vaihde km/h:	15,4	52,5	74,1
4. vaihde km/h:	23,0	78,2	110,5

a: suurin vääntömomentti, b: suurin teho

MITTARIVIRHE

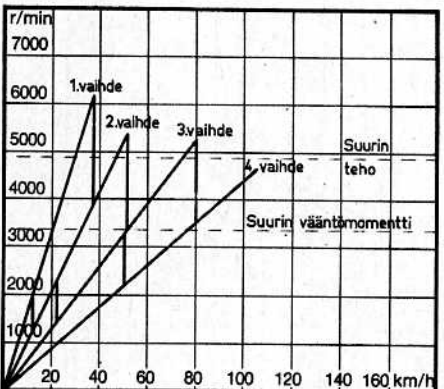
Nopeusmittarin lukema km/h:	50	70	100
Todellinen nopeus km/h:	48,2	67,7	97,6
Nopeusmittarin virhe %:	+3,6	+3,3	+2,4
Matkamittarin virhe %:	+1,3		

Mittarivirhe huomioitu kaikissa saavutusarvoissa

MITATUT NOPEUDET

Nopeudet eri vaihteilla:

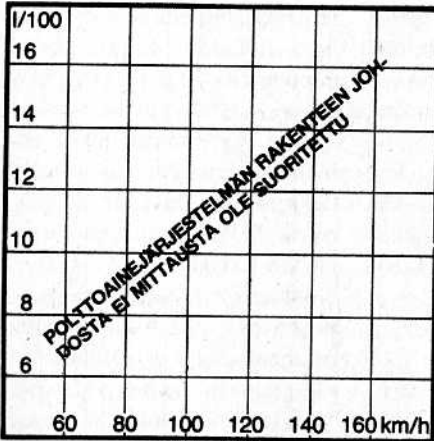
1. vaihde km/h:	— 37
2. vaihde km/h:	12 — 51
3. vaihde km/h:	22 — 80
4. vaihde km/h:	50 —



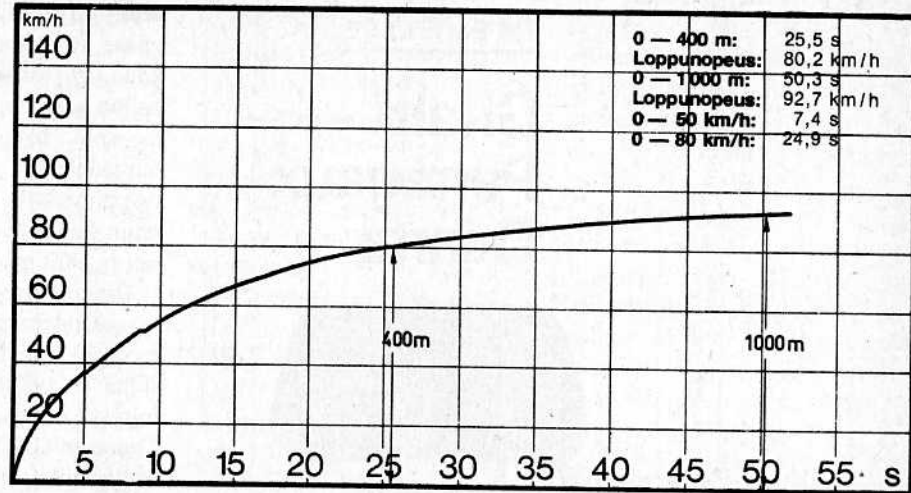
Valmistajan ilmoittama huippunopeus: Yli 105 km/h
Mitattu huippunopeus: 105,5 km/h
Vastaava mittarinopeus: Noin 110 km/h
Vastaava moottorin kierrosnopeus: Noin 4580 r/min
Paras mitattu arvo: 109,0 km/h

Kulutus

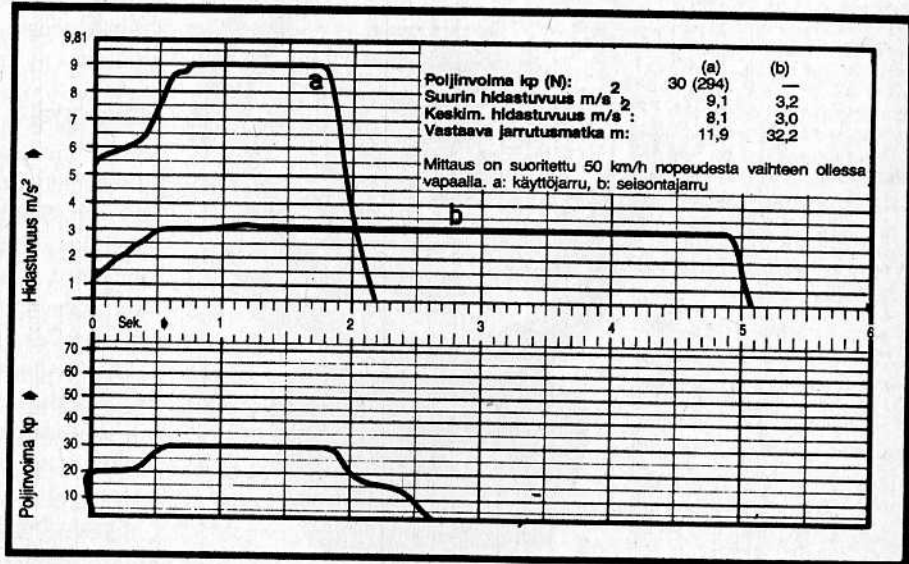
Valmistajan ilmoittama polttoainenkulutus:
 Mitattu polttoainenkulutus:
 Kestotiellä,
 keskinopeus 80 km/h: 6,1 l/100 km
 Katkonaisessa kaupunkiajossa: 8,0 l/100 km
 Koeajon aikana, keskimäärin: 7,8 l/100 km
 Polttoainenkulutus tasaisella nopeudella l/100 km:



Kiihtyvyys



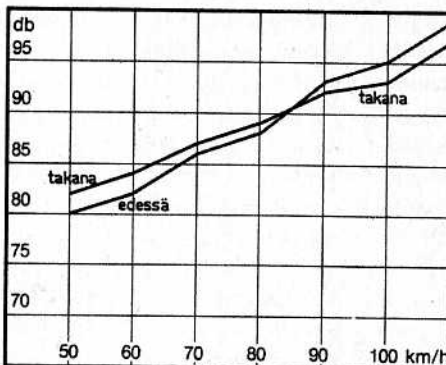
Jarrut



Ohjaus

Ohjauspyörän läpimitta: 360 mm
 Ohjauspyörä kääntyy: 3 1/2 kierrosta
 Valmistajan ilmoittama kääntöpyörä: 8,6 m
 Mitattu kääntöpyörä: Renkaasta 8,5 m oikeaan ja 8,9 m vasempaan, puskurista 8,9 m oikeaan ja 9,3 m vasempaan

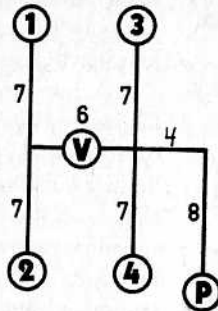
Melu



	Edessä:	Takana:
50 km/h:	80 dB	82 dB
60 km/h:	82 dB	84 dB
70 km/h:	86 dB	87 dB
80 km/h:	88 dB	89 dB
90 km/h:	93 dB	92 dB
100 km/h:	95 dB	93 dB
110 km/h:	99 dB	97 dB

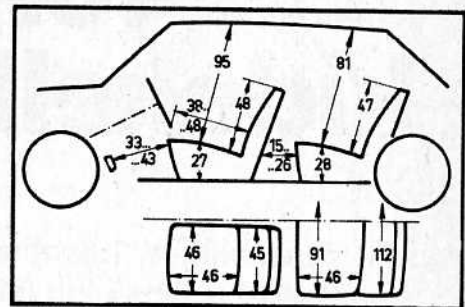
Mittaus on suoritettu tasaisella kestopiellä suurimmalla vaihteella ajaen. Ilmoitetut nopeusarvot ovat mittarilukemia.

Vaihteet



Vaihteivun liikkeet on ilmoitettu cm:nä

Sisämitat



Vertailun vuoksi

	FIAT 126	FIAT 127	RENAULT 5TL	DATSUN 1000
Hinta	9990,—	12960,—	15990,—	14290,—
Iskutilavuus	594	903	960	988
Suurin teho	23/4800	47/6200	43/6000	—
	SAE-hv/r/min	—	51/6000	59/6000
Paino ajokunnossa	595	720	780	710
Huippunopeus	105,5	139,9	132,8	137,5
Kiihtyvyys 0— 400 m	25,5	20,8	21,5	20,6
0—1000 m	50,3	39,4	40,6	39,3
Polttoainenkulutus (keskim.)	7,8	7,7	10,4	10,4
Matkamittarilukema koeajon alkaessa	1284	834	3696	2147
Koeajo julkaistu TM:n numerossa	18/73	15/72	17/72	10/71