



TM

KOEAJAA

Fiat 126

KÄPPÄRÄINEN

Fiat 126:lla ajaessamme saimme tuta, että Suomi on automaana kaskenpolttoasteella. Muut autolijjat — 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 mahdutettua 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 suunnautuu 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 ajojen 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 kappäräinen 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-

