

Fiat 126p

Mały Wielki Samochód

ZŁOTE
MYSLI



Aleksander Sowa

**Poznaj historię
i ciekawostki
dotyczące jednego
z najpopularniejszych
aut XX wieku**

Ten ebook zawiera darmowy fragment publikacji "[Fiat 126p. Mały Wielki Samochód](#)"

Darmowa publikacja dostarczona przez [ZłoteMyśli.pl](#)

Copyright by Złote Myśli & Aleksander Sowa, rok 2008

Autor: Aleksander Sowa

Tytuł: Fiat 126p. Mały Wielki Samochód

Data: 08.08.2012

Złote Myśli Sp. z o.o.

ul. Toszecka 102

44-117 Gliwice

www.zlotemysli.pl

email: kontakt@zlotemysli.pl

Niniejsza publikacja może być kopiowana, oraz dowolnie rozprowadzana tylko i wyłącznie w formie dostarczonej przez Wydawcę. Zabronione są jakiegokolwiek zmiany w zawartości publikacji bez pisemnej zgody Wydawcy. Zabrania się jej odsprzedaży, zgodnie z regulaminem Wydawnictwa Złote Myśli.

Autor oraz Wydawnictwo Złote Myśli dołożyli wszelkich starań, by zawarte w tej książce informacje były kompletne i rzetelne. Nie biorą jednak żadnej odpowiedzialności ani za ich wykorzystanie, ani za związane z tym ewentualne naruszenie praw patentowych lub autorskich. Autor oraz Wydawnictwo Złote Myśli nie ponoszą również żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z wykorzystania informacji zawartych w książce.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

All rights reserved.

*Twórcom stron, autorom zdjęć
i właścicielom prezentowanych w książce samochodów
– składam podziękowania za pomoc przy tworzeniu tej publikacji.*

SPIS TREŚCI

<u>Wstęp</u>	6
<u>Pradziadek polskiego Fiata</u>	9
<u>Sześćsetka</u>	17
<u>Sześćset pięćdziesiątka</u>	27
<u>Wersje seryjne</u>	41
<u>Bombel</u>	61
<u>Long</u>	64
<u>Kombi</u>	66
<u>Traction Avant Ryjek</u>	69
<u>Fiat 126p z silnikiem wysokoprężnym</u>	73
<u>LPT</u>	75
<u>Bosmal Trike</u>	80
<u>Zestaw sportowy Z-1/30</u>	82
<u>Turbinka Kowalskiego</u>	84
<u>Fiat 126p w sporcie motorowym</u>	88
<u>Fiat 600 Abarth</u>	97
<u>Szayowozy</u>	100
<u>Maluch Wadera</u>	106
<u>Colo</u>	108
<u>Tuning Malucha</u>	111
<u>Najciekawsze pomysły</u>	120
<u>Crash-test</u>	130
<u>Maluch wirtualny</u>	134
<u>Ciekawostki</u>	136
<u>Humor z Maluchem</u>	138
<u>Sławni ludzie o Fiaciku</u>	147
<u>Miłośnicy Fiata 126 w Internecie</u>	154
<u>I co dalej ...?</u>	158
<u>Zakończenie</u>	161
<u>Kalendarium wydarzeń w historii Fiata 126</u>	164
<u>Wybrane dane techniczne</u>	166
<u>Album</u>	168

W publikacji użyto zdjęć pochodzących ze stron internetowych:

www.alefiat.pl
<http://it.wikipedia.org>
www.sxc.hu
www.bosmal.com.pl
www.polska-motoryzacja.prv.pl
www.tuninguj.com.pl
<http://auta-prl.prv.pl>
<http://polskie-auta.pl>
www.126fan.pl
www.caban.pl
www.colo.interkontakt.com.pl
www.franknature.nl
www.benzyna.hg.pl
www.mfk126p.pl
oraz
maluch@op.pl

Zdjęcia:

Anna Przybyszek
Piotr Trzepiōła
Gunther Kufner
Michal Hanzlik
Michał Kondrowski
Tomasz Niemczewski
Chris Lakin
Marcin Kocik
Robert Szpunar
Paweł Dubiel
Ludevít Matuška
Jakub Słowicki
oraz autor

Wstęp

Z pewnością Drogi Czytelniku zgodzisz się ze mną, że w historii motoryzacji jest co najmniej kilkadziesiąt samochodów, które wpisały się w jej karty na stałe. Są to tzw. legendy motoryzacji. Wymieniał wszystkich nie będę – bo nie jest to tematem tej publikacji, pozwolę sobie wspomnieć jedynie takie nazwy, jak Ford T, VW Garbus, Renault 5, Alfa Romeo Spider czy Porsche 911. Dlaczego niektóre samochody zostają legendami, a inne nie stają się nimi, chociaż były tak samo wspaniałe i niepowtarzalne lub nawet wspanialsze? Na tak postawione pytanie trudno udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Czasem decyduje wprowadzenie nowatorskiego rozwiązania konstrukcyjnego, czasem rynkowe powodzenie danego modelu, który produkowany jest w milionach egzemplarzy, a czasem przeciwnie, decyduje to, że dany model produkowany jest w krótkich seriach.

Tematem niniejszej publikacji jest jednak Fiat 126p, który w mojej opinii jest samochodem legendarnym. Wiem, że duża część Polaków uśmiechnie się dobrotliwie na tak wypowiedziane przeze mnie zdanie, a Ci bardziej odważni postukają się palcem w czoło uzewnętrzniając w ten sposób swój stosunek do mojej opinii. Być może dla nas, mieszkańców kraju pomiędzy Odrą a Bugiem, Fiat 126p nie jest niczym niezwykłym, ale tylko kaszlakiem, maluchem, fiacikiem, toczydełkiem, kompresorem, malaczem, parchem, kaszlordem, sprężarką, brzeszczotem, ciaśniakiem, przykaczem, predatorkiem, kurduplem, karłem, a nawet dupowozem czy kurwikolandem... albo po prostu małym Fiatem, a nie żadną tam

legendą... ale ja jestem uparty. Aby nie być upartym jak osioł, opowiem Ci, dlaczego tak twierdzę. I ta książka jest właśnie o tym. Polska ostatnimi czasy staje się coraz popularniejszym krajem dla mieszkańców innych krajów. Wielu np. Anglików przyjeżdża do Polski i dla nich nasz kraj jest tak samo egzotyczny jak dla nas Wyspy Brytyjskie. O ile dla mnie, i pewnie też dla Ciebie Szanowny Czytelniku, widok pędzącego ulicą „kaszlaka” nie jest niczym niezwykłym, a jazda po lewej stronie drogi jest szalenie zadziwiająca, to dla Anglików Maluch jest widokiem niecodziennym, interesującym i wzbudzającym ciekawość. Piszę tu o Anglikach dlatego, że właśnie jeden z nich – zresztą bezwiednie – uświadomił mi, że Fiat 126p jest samochodem legendarnym. Otóż ten Brytyjczyk przyjechał do naszego kraju jako tzw. native speaker uczyć nas anglosaskich wyrażeń, zostawiając w kraju piętrowych autobusów i herbaty zamiast Teleexpressu, swoją ukochaną i Mini Morisa.



Dowiedziałem się tego, kiedy niechcący podsłuchałem jego rozmowę telefoniczną z ukochaną z Anglii. Wtedy usłyszałem, jak w kilku

pierwszych zdaniach rozmowy mówi jej z wypiekami na twarzy, że on już jeździł Maluchem, tym polskim Mini... Uświadomił mi właśnie to, że Fiat 126p jest samochodem niebanalnym, wyjątkowym i powoli staje się legendą. Kiedy zestawilem sobie jego słowa z tym, co użytkownicy Fiata 126 z tym autem „wyczyniają”, zrozumiałem, że ten samochód jest fenomenem... i postanowiłem ten fenomen opisać... fenomen 126p. Fiat 126p jest bowiem samochodem tysiąca możliwości. Jest legendą, tyle tylko, że nie zdajemy sobie do końca z tego sprawy. Dla nas to tylko Maluch, jednak Europa i świat to nie tylko my...

Pradziadek polskiego Fiata



Zacznijmy od początku. Powiesz Czytelniku – jeśli troszkę na ten temat wiesz, że mamy rok 1972. Otóż nie... Zacznijmy od prawdziwych korzeni. Sięgają one przed II wojnę światową. Zgodnie z tym, o czym mówił Karol Darwin, protoplastą Fiata 126p była Myszka, czyli Toppolino. Na kilka lat przed tym jak Hitler, Stalin i pozostali przewrócili świat do góry nogami, Fabbrica Italiana Automobili Torino, czyli FIAT opracował pod okiem Dante

Giacosa i rozpoczął produkcję samochodu, który w moim odczuciu jest z założenia pradziadkiem Fiata 126. Inżynier Dante Giacosa to zdecydowanie jeden z najwybitniejszych włoskich konstruktorów samochodowych i to z jego konstrukcji czerpali i czerpią nadal inspirację do swoich dzieł tacy styliści, jak:

Pininfarina, Frua, Moretti, Vignale czy Zagato. Giacosa właśnie opracował większość z nowoczesnych konstrukcji FIATa przed i po drugiej wojnie światowej.



Tak powstała Myszka, pradziadek bohatera naszej historii. Niestety ostateczna cena Toppolino przekroczyła zakładaną i wyniosła 8.900 lirów.



Prototyp pradziadka Fiata 126 wyjechał po raz pierwszy na drogę „na własnych kołach” 7 października 1934 roku i podczas swojego pierwszego przejazdu osiągnął „imponującą” szybkość maksymalną -

82 km/h. Egzemplarz seryjny Fiata 500 po raz pierwszy znalazł się na włoskich ulicach dnia 15 czerwca 1935 roku. FIAT nazwał go 500-tką, ale nazwa ta – identycznie jak w przypadku Fiata 126 – nie przyjęła się, bowiem tak jak Fiat 126 był o wiele bardziej



popularny w Polsce jako Maluch, tak ten samochodzik stał się Toppolino (czyli Myszką), a nie Fiatem 500.



Samochód ten napędzany czterocylindrowym silnikiem chłodzonym cieczą, o pojemności zaledwie 569 cm i mocy 13 KM umieszczonym z przodu i napędzającym koła tylne. Rozwijał maksymalną prędkość do 85 km/h i zużywał średnio 6 litrów paliwa na 100 km. Wyposażony był również w 50-litrowy bagażnik.



Auto produkowano prawie przez szereg lat do 1957 roku, również w czasie wojny.

Toppolino okazał się „prawdziwym” samochodem, chociaż spartańsko wyposażonym, (szczególnie w przypadku wersji

podstawowej – czyli „ekonomica”) i dwumiejscowym, ponieważ tylną ławkę trudno nazwać było siedzeniem.



Szyby w drzwiach były nieruchome, a w ciągu 18 lat produkcji dokonano jedynie 3 nieznacznych modyfikacji. Taśmy montażowe opuściło 520 000 Myszek, czy nawet Myszek Miki – jak mówili na ten samochód Włosi. Ciekawostką jest fakt, że niewielką serię tych autek z gotowych elementów tuż przed wojną zmontowano w Warszawie. Po zakończeniu produkcji Myszki, powstał kolejny Fiat 500, tym razem

Nuova, nazwany „bambino”. Bambino (czyli dziecko albo chłopczyk) był już nie tylko założeniowym, ale także konstrukcyjnym protoplastą 126, bowiem posiadał dwucylindrowy silnik czterosuwowy o pojemności 479, a potem 499 cm, chłodzony oczywiście powietrzem. Na drogi wyjechało prawie 3 miliony tych samochodów, w tym nawet w wersji kombi z silnikiem 700 cm. Autko było z założenia czteroosobowe i znacznie nowocześniejsze od poprzednika. Pierwszy „Cinquecento” miał jednostkę napędową o mocy 16,5 KM umożliwiającą osiągnięcie prędkości maksymalnej 95 km/h przy średnim zużyciu paliwa 4,5 l na 100 km. W 1965 pojawiła się unowocześniona 500 oznaczona literą F. W porównaniu z modelem wcześniejszym najważniejsze różnice to m.in. drzwi osadzone na zawiasach.

Fiat 500 Nuova zwany Bambino.



Teraz umieszczone zostały na przedniej krawędzi, powiększona szyba przednia, silnik wzmocniony o około 1 KM (499,5 cm³) bez zwiększenia prędkości maksymalnej, ale za to wyższe o około 1 l na 100 km zużycie paliwa. Kolejna modernizacja samochodu przyniosła nową nazwę - Fiat 500 Lusso. Zwiększono w nim powierzchnie oszklone i zmodernizowano wnętrze. Pierwszy raz też zastosowano nowoczesne ogumienie radialne. Ten model Fiata produkowany był od 1968 do czasu wypuszczenia na rynek następcy bohatera tej publikacji - Fiata 126, choć przez krótki okres samochody te były produkowane równolegle.



W tym czasie Fiat 500 oznaczany był jako Rinovata. Fiat 500 R otrzymał już silnik, który montowano po nieznaczących modyfikacjach w Fiacie 126.



W początkowej fazie produkcji Fiat 126 odziedziczył kilka elementów z Toppolino 500 – przednie fotele, kierownicę, lampy, reflektory i kierunkowskazy. Na początku lat siedemdziesiątych pojawiły się w Polsce pogłoski o podjęciu „przez władze partyjne i państwowe decyzji o budowie taniego, popularnego samochodu [...], zastanawiano się nad kształtem i parametrami technicznymi nowego Fiacika. Wszyscy wiedzieli, zgodnie z założeniami, że ma być nieduży, prosty w obsłudze, tani w eksploatacji, a jednocześnie pojemny – czteroosobowy.”

Jesienią 1972 r po prezentacji na salonie samochodowym w Turynie w Cassino wyprodukowano pierwszą partię 100 samochodów Fiat 126. Rozpoczęto produkcję modelu Fiat 126 sukcesywnie zastępując poprzednika. W stosunku do Fiata 500 R model 126 prezentował się zewnętrznie o wiele nowocześniej, a w jego konstrukcji dokonano szeregu modyfikacji i ulepszeń, z których najważniejsze to: całkowicie inna stylistyka nadwozia i wnętrza, silnik o zwiększonej pojemności do 594 cm o mocy 23 KM, co zaowocowało znacznie lepszymi osiąganiami; zastosowanie skrzyni biegów z synchronizacją biegów od II – IV biegu.



Pojawił się także dwuobwodowy układ hamulcowy, kolumna kierownicy dzielona, przeniesienie zbiornika paliwa spod klapy tylnej pod kanapę i polepszenie widoczności przez zwiększenie powierzchni oszklonych. Taka jest historia dziadka bohatera tej publikacji. Uznałem, że jest na tyle ważna dla Fiata 126, aby o niej napisać.



Tuning Malucha

Fiat 126p będąc przez pewien czas najpopularniejszym samochodem, zapisał się w polskiej świadomości na stałe. Po zaprzestaniu produkcji, a nawet wcześniej ceny rynkowe tego samochodu plasowały go w grupie najtańszych samochodów, o ile nie był właśnie tym najtańszym. Bardzo wielu młodych ludzi weszło w posiadanie tego pojazdu, który dla nich był pierwszym w życiu samochodem.



Prostota konstrukcji, stosunkowo niedrogie części, dostępność zamienników oraz ogromne możliwości ulepszeń i modyfikacji tego pojazdu stały się czynnikami, które zaważyły na tym, że przez długi czas Maluch był samochodem najczęściej zmienianym i ulepszanym

w Polsce. Tuning Malucha stał się dla wielu - szczególnie młodych ludzi, często mieszkańców wsi i małych miasteczek (ale nie tylko), dla osób o mniej zasobnym portfelu, ale za to z wielkim sercem, umiejętnościami, samozaparciem - wielką pasją.



Powstało tysiące, jeśli nie setki tysięcy Fiacików jedynych w swoim rodzaju, których opisanie zajęłoby setki stron, ale byłoby świetnym tematem na osobną publikację. Samochodzik modyfikowano z różnym skutkiem, czasem niestety oplakany... co doskonale

określa termin „wiejski tuning”. Na szczęście bardzo wielu posiadaczy tego autka zmodyfikowało swoje samochody, tworząc czasem niemal dzieła sztuki, a na pewno indywidualne, bardzo ciekawe egzemplarze.



W rozdziale niniejszym postaram się przedstawić najciekawsze moim zdaniem modyfikacje tego samochodu, o jakich udało mi się uzyskać informacje. Pierwszą i najważniejszą grupą zmian, jakim właściciele Fiatów 126p poddawali swoje pojazdy był tzw. tuning

optyczny, obejmujący zmiany wyglądu nadwozia samochodu oraz jego wnętrza. To tutaj najczęściej dokonywano fatalnie wyglądających „upiększeń”, które szpecily same samochody, jak i drogi, parkingi, place i mam nadzieję, że sumienia ich oprawców.



Oczywiście to, co właściciel zrobił ze swoim samochodem jest wyrazem jego gustu i smaku, a ten, jak wiadomo jest kwestią indywidualną i nie podlega dyskusji. Na szczęście wiele przeróbek sprawiło, że samochody

wyglądają dużo lepiej. Do najczęściej spotykanych zmian w wyglądzie Maluszka należą: przyciemnianie szyb folią, zmiana szkieł kierunkowskazów na białe lub na inny kolor (np. przyciemnienie) oraz tzw. brewki, czyli nakładki na reflektory wywołujące tzw. efekt „bad look”, który można uzyskać również inaczej, np. przez modyfikację klapy bagażnika.



Kolejną grupą zmian są zmiany w oblachowaniu samochodu. Kłapa silnika przy użyciu szpachli zostaje najczęściej zmodyfikowana tak,



aby jej profil stał się całkowicie płaski. Często spotykaną zmianą są



również spoilery i lotki oraz kupowane w sklepach czy na aukcjach internetowych specjalnie przygotowane wloty powietrza do komory silnika, które na pewno nie pomagają w wydajniejszym chłodzeniu, niemniej prezentują się często bardzo ciekawie. Aukcje internetowe, w szczególności zaś serwis Allegro.pl, oferują bardzo duży wybór takich części. Zmiany lakieru są rzadko spotykaną modyfikacją, ze względu na koszt materiału; niemniej wywołują czasem bardzo dobre efekty.

Pozostałe zmiany wyglądu zewnętrznego Fiacika wynikają już raczej z idących o wiele dalej modyfikacji mechanicznych, o czym nieco później. Druga poważna grupa zmian optycznych, jakim użytkownicy



Fiata 126p poddają swoje bolidziki, to modyfikacje wnętrza, które są tak bardzo różnorodne, że mniemam, iż napisanie o nich zajęłoby mi mniej więcej tyle samo czasu, ile poświęciłem na napisanie tej książeczki. Pozwolę sobie tylko wymienić te najczęściej spotykane:

wymiana tarcz zegarów na białe lub inne - specjalnie wykonane samodzielnie lub kupione, wymiana siedzeń – przy czym w zdecydowanej większości na kubałkowe z czteropunktowymi pasami bezpieczeństwa. Wszelkiego rodzaju wymiany tapicerki, dywaniki aluminiowe czy welurowe.

Ważną grupą są systemy nagłośniania tzw. car audio, choć akurat konstrukcyjnie Maluch nie jest najlepszym samochodem do tego typu przeróbek.



Trzecią grupą modyfikacji są wszelkiego rodzaju zmiany mechaniczne, obejmujące przede wszystkim podnoszenie mocy silnika (tzw. rasowanie), uzyskiwane przez zwiększanie stopnia sprężania, zmiany w układzie dolotowym (strumienice), układzie paliwowym (magnetyzery, wymiana dysz), wydechowym (sportowe tłumiki) i układzie rozrządu (sportowe wałki rozrządu, wałki inż. Świątka).



Bardzo popularną modyfikacją jest kompleksowa przeróbka Szaya 1, nazwana tak od nazwiska jej pomysłodawcy, wspomnianego wcześniej Krzysztofa Szaykowskiego.



Był on zawodnikiem uprawiającym od lat sześćdziesiątych sporty motorowe. Początkowo jako żuźlowiec i zawodnik motocrossu, następnie zajął się sportem samochodowym, startując na takich samochodach jak: Trabant, Fiat 1300, Renault 5 Alpine, Fiat 125p Monte Carlo i oczywiście Fiat

126p.



Modyfikacja jego autorstwa zakłada zwiększenie, niewielkim nakładem kosztów, mocy jednostki napędowej Maluszka do 28 – 30 KM. Szaya 1 obejmuje planowanie głowicy o 2,4 mm (zwiększenie stopnia sprężania) bez poprawiania jej kształtu,

wywiercenie kilku otworów w puszcze filtra powietrza, czyli tzw. dodmuch, zmiana faz rozrządu przez przesunięcie wałka rozrządu w lewo o 8 stopni i zmiana ustawienia zapłonu. W przeróbce tej stosuje się zabieg zmniejszający masę koła zamachowego (staczanie do wieńca). Ostatnią fazą zmian jest odpowiednia regulacja gaźnika. Na potrzeby sportu motorowego wykonuje się jeszcze bardziej skomplikowane modyfikacje jednostki napędowej podnoszące moc silnika do 40 – 45 KM kosztem radykalnego skrócenia żywotności, dlatego też w samochodach przystosowanych do codziennej eksploatacji stosuje się częściej „przeszczepy” silników. Najczęściej są to zmodyfikowane jednostki napędowe innych Fiatów (903 i 1100 cm), ale również Zastawy i innych samochodów.



Wraz z modyfikacjami jednostki napędowej konieczne stają się zmiany w zawieszeniu, układzie hamulcowym i wzmocnienia konstrukcji. Najczęściej zawieszenie jest obniżane i utwardzane przez zmianę charakterystyki tłumienia amortyzatorów i odcięcie od 0,5 do 1,5 zwoju sprężyny w zawieszeniu tylnym oraz wyprostowanie pióra resoru w zawieszeniu przednim. Standardowe hamulce bębnowe często są zastępowane hamulcami tarczowymi adaptowanymi od innych samochodów.





Użytkownicy samochodu wymieniają standardowe obręcze stalowe na obręcze ze stopów lekkich (Opel Corsa GSI) albo też większe o jeden cal obręcze od BISa. Całość modyfikacji zamykają wszystkie zmiany dostosowujące auto do przepisów zawodów, w których samochód ten startuje, a więc: klatka bezpieczeństwa, zmniejszenie masy samochodu itp.

Najciekawsze pomysły

W rozdziale tym chciałbym Czytelnikowi zaprezentować najciekawsze modyfikacje samochodu, który jest tematem tej publikacji. Zacznę od chyba najciekawszego z mojego punktu widzenia, bowiem nie dość, że zamontowano w nim silnik o pojemności prawie 2 litrów, to jest to silnik z turbosprężarką i do tego wysokopreżny. Z informacji, do jakich dotarłem, wynika, że auto to powstało na Węgrzech, gdzie wbrew pozorom nasz Fiacik nie jest wcale niecodziennym zjawiskiem na drogach.



Niestety niewiele mogę na temat tego samochodu napisać, poza tym, że przeróbka nie okazała się nadzwyczaj udana (pod względem trwałości), bowiem samochód zaopatrzony w tę popularną jednostkę napędową koncernu Volkswagen o ogromnej mocy nie wytrzymał obciążeń i po prostu rozpadł się, prawdopodobnie na skutek dużych wibracji ogromnego turbodiesla. Ale za to jak jeździł!



Kolejnym silnikiem o dużej mocy, jaki udało się z powodzeniem zamontować w karoserii Fiata 126p, była jednostka o pojemności 1800 cm. Jest to zmodyfikowany motor z VW Corrado 1,8 z dodatkową sprężarką mechaniczną (G60). Jeśli myślisz, że to żart, to od razu rozwieję Twoje wątpliwości. To nie jest żart. Zdjęcie komory silnikowej samochodu, które widzisz poniżej to fotografia komory silnika tego autka. Auto zostało wykonane niemalże od podstaw przez Zbigniewa Bryzka z Koszalina. Skrzynia biegów pochodzi z Audi 80 (jednego z pierwszych modeli) i pozwala na osiągnięcie mocy około 300 KM. Aby napęd był we właściwą stronę,

skrzynia zamontowana jest „do góry nogami” i w odpowiedni sposób uszczelniona oraz odpowietrzona. Do wykonania półosi posłużył wał napędowy dużego Fiata... odpowiednio skrócony i pospawany. Koła składają się z magnezowych felg o szerokości 9 cali oraz opon o rozmiarach 175 (przód) i 235 tył, R 13. W przednich kołach kryją się tarcze hamulcowe o średnicy 260 mm.

Zawieszenie zostało obniżone o 5 cm, a całe nadwozie o 15 cm; resor pochodzi z Malucha, zwrotnice również, przy czym zwrotnice obracają się na 8 łożyskach igielkowych; pomiędzy kołami znajduje się chłodnica silnika. Zawieszenie tylne to zmodyfikowane wahacze Malucha. Najbardziej kontrowersyjnym tematem dotyczącym tego samochodu są osiągi. Według właściciela samochód ten osiąga 300 KM i w 4 sekundy przyśpiesza do 100km/h, osiągając prędkość maksymalną ograniczoną elektronicznie do 250 km/h. Sławomir Jaczak, jedynie z pomocą syna, zbudował Fiacika z silnikiem o pojemności 1,7 l pochodzącym ze stu czterdziestokonnej Alfy Romeo.

Budowa auta zajęła konstruktorowi całe 2 lata. Silnik jest umieszczony centralnie, przed tylną osią, zbiorniki paliwa powędrowały pod siedzenia kierowcy i pasażera. Samochód ma wentylowane hamulce tarczowe od Alfy, tak jak i skrzynię biegów. Samochód został poddany zmianom tak, aby uzyskać możliwie najmniejszą masę - szyby są z poliwęglanu. Z zewnątrz Fiacik nie różni się prawie od standardowego Malucha z 1987 roku. To było jedno z zamierzeń twórcy. Prawdziwe emocje zaczynają się dopiero kiedy usłyszymy dźwięk silnika. Samochód jest zdolny przyspieszać w 5,5 sekundy do prędkości 100 km/h i w 18 sekund do 200 km i jest w stanie osiągać wyższe prędkości. Osiągi autka są ogromnie zaskakujące dla kierowców innych aut, niezdających sobie sprawy, że

w miejscu standardowego silnika drzemie prawie sześciokrotnie mocniejsza jednostka. Samochód był prezentowany w TV Polsat.

Rafał Chrzan postawił na zupełnie inną konstrukcję. Do swojego Fiacika z 1989 roku wstawił kompletny układ napędowy od samochodu Zastawa (1116 cm³) i dodatkowo wyposażył silnik w turbinę. Samochód został przebudowany kompleksowo. Oprócz zmiany jednostki napędowej i oczywistych przeróbek dostosowujących nadwozie do nowego napędu (metalowa rama) i imprez sportowych, w jakich miał wystartować (klatka bezpieczeństwa) zastosowano hamulce tarczowe od FSO Caro. Przednie zawieszenie to zawieszenie Malucha jedynie z utwardzonym i dłuższym o 12 cm resorem oraz wymienionymi amortyzatorami na tylne od Fiacika. Zawieszenie z tyłu składa się z kolumn McPeschona od Zastawy z amortyzatorami i odpowiednio skróconymi sprężynami od Poloneza Trucka. O 14 cm zwiększono nadkola. W układzie kierowniczym zdecydowano się wprowadzić tzw. szybki układ kierowniczy o zmniejszonym skoku. Sześćdziesięciokonny silnik zapewnia ogromne wrażenia z jazdy wraz z prawie neutralnym prowadzeniem; niemal jak kard. Konstrukctorem samochodu przedstawionego na zdjęciu poniżej jest znany tuner z Bydgoszczy - Jerzy Świątek, zaś jego kierowcą w Mistrzostwach Polski Rallycrossu - Paweł Melwiński. Pojazd ten, będący ciągle z wyglądu przynajmniej Fiatem 126, jest doprawdy jedyny w swoim rodzaju. Można by uznać, że jest to idealna prezentacja reklamowa możliwości warsztatu, w którym go zbudowano. Trzeba jednocześnie przyznać, że auto ma ogromne chmożliwości. Przepisy techniczne rallycrossu w Polsce dopuszczają bardzo daleko idące modyfikacje silników (z seryjnej konstrukcji pochodzić musi jedynie kadłub silnika), układów napędowych, a nawet nadwozia. Twórcy tego Maluszka postanowili to

wykorzystać. Silnik jest więc zbudowany na bazie kadłuba od seryjnego 126, ale o pojemności skokowej 1000 cm³ (tak by był zgodny z przepisami klasy, w której startuje), zastosowano w nim chłodzenie cieczą i głowicę z czterema zaworami w każdym cylindrze! Wewnątrz kadłuba mieści się wykonany specjalnie wał korbowy o większym skoku, co w połączeniu z odpowiednio dobranymi tłokami daje wspomnianą pojemność litra. Cylindry, a przynajmniej ich uźebrowanie, pochodzą z seryjnego Malucha. Głowica jednak pochodzi od czterocylindrowego Forda, ale została skrócona o połowę. Głowica jest chłodzona cieczą z elektryczną pompą, natomiast uźebrowanie cylindrów jest chłodzone typowo, tzn. przez wymuszony dmuchawą pęd powietrza. Za zasilanie odpowiedzialny jest dwuprzelotowy gaźnik Weber. Drugim po kadłubie silnika i w zasadzie jedynym seryjnym elementem okazuje się zwykły, przerywaczowy układ zapłonowy. Jednostka ta osiąga moc maksymalną ok. 90 KM przy ok. 6500 obr/min, zaś maksymalny moment obrotowy przy 4500 obr/min. Nie jest to więc jednostka szczególnie (patrzac na pozostałe konstrukcje stosowane w wyczynie) wysilona. Mimo tego, wobec niewielkiej masy całego auta, zapewnia mu nieprzeciętne osiągi: przyśpieszenie od 0 do 100 km/h w 8,5 sekundy. Dla lepszej trakcji i pewnego zachowania się przy prawie seryjnej konstrukcji zawieszenia, powiększono rozstaw kół o około 140 -180 mm. Wnętrze samochodu jest typowe dla innych aut startujących w rallycrossie, czyli pozbawione wszelkich zbędnych w czasie zawodów elementów i wyposażone tak, jak mówią o tym przepisy (w plastikowe szyby oraz pokrywy). Masa samochodu wynosi 570 kg. Układ napędowy oraz przełożenia, dobrane do charakterystyki silnika i torów, są prawie seryjne, poza sterowaniem skrzyni biegów.

Okazuje się, że pomimo trudności technicznych (silnik chłodzony powietrzem) do Fiata 126p da się z powodzeniem zamontować instalację zasilania gazem LPG. Najważniejszym problemem jest konieczność stosowania w instalacji elementu odpowiedzialnego za zmianę ciśnienia LPG na zbliżone do atmosferycznego. Zadanie to spełnia parownik, zwany również reduktorem. Nie byłoby nic trudnego, gdyby nie fizyka. Podczas rozprężania gazu ochładza się on znacznie. W samochodach z układem chłodzenia cieczą, parownik jest podłączony do układu i ogrzewa się od ciepła układu.



W Maluchu zastosowane jest chłodzenie cieczą, wobec czego ogrzanie parownika w typowy sposób jest niemożliwe. Podejmowanie prób ogrzewania parownika ciepłem układu wydechowego, choć czasem praktykowane, jest zabronione przez prawo i żadna stacja diagnostyczna takiego samochodu nie dopuści do ruchu ze względów bezpieczeństwa. Drugim rozwiązaniem pozostaje wykorzystanie do ogrzewania, ciepła pochodzącego z układu smarowania silnika lub też specjalnej instalacji wodnej chłodzonej od układu wydechowego. Ponadto kolejnym problemem, może nie tyle technicznym, co legislacyjnym; jest sam zbiornik LPG i jego usytuowanie. W niedalekiej przeszłości działało w Polsce kilka zakładów, które montowały instalacje LPG do Maluchów legalnie, po czym zabrano im licencję na tego typu montaż. Dlatego też znane są przypadki montowania LPG w Maluchu. LPG w Maluchu rodzi wiele problemów: moc zmniejszy się do ok. 19 – 20 KM, konieczna będzie zmiana homologacji pojazdu, obniża się trwałość głowicy od 30 do 60 tyś. km, a zużycie paliwa LPG waha się w granicach 7-8 /100 km, co jest jedynym pozytywnym skutkiem całej modyfikacji, nie licząc

korzyści dla środowiska naturalnego. Skoro poruszyłem temat środowiska naturalnego, przedstawię Ci jedną z najciekawszych moim zdaniem modyfikacji Fiacika. Jest to samochód Fiat 126 BIS z napędem całkowicie ekologicznym. Zbudowała go, a ściślej zmodyfikowała Fiata 126p Bis, niemiecka firma AutoSol w 1993 roku, a obecny właściciel Gunther Kufner kupił go w 1995 roku i jeździł nim do 2004 roku. Cała bateria (zespół akumulatorów) waży około 270 kg. Napęd stanowi silnik 3-fazowy asynchroniczny o napięciu międzyfazowym równym 144 V (fazowe 85 V) i ok. 8 kW mocy. Jest to oczywiście konstrukcja posiadająca wiele wad charakterystycznych dla samochodów w pełni elektrycznych, budowanych współcześnie, czyli o relatywnie małym zasięgu, właściwie niepozwalającym na zwykłą, codzienną eksploatację; dużej masie własnej pojazdu i w związku z tym z pogorszonymi osiąganiami oraz nierozwiązanym problemem utylizacji zużytych baterii. Pamiętać należy, że nie jest to jednak konstrukcja fabryczna, na powstanie której wydano miliony, a jedynie konstrukcja eksperymentalna, dowodząca jednak istnienia wielkich możliwości. Twórcy udowadniają, że naprawdę można wiele nawet w pocziwym Maluchu.



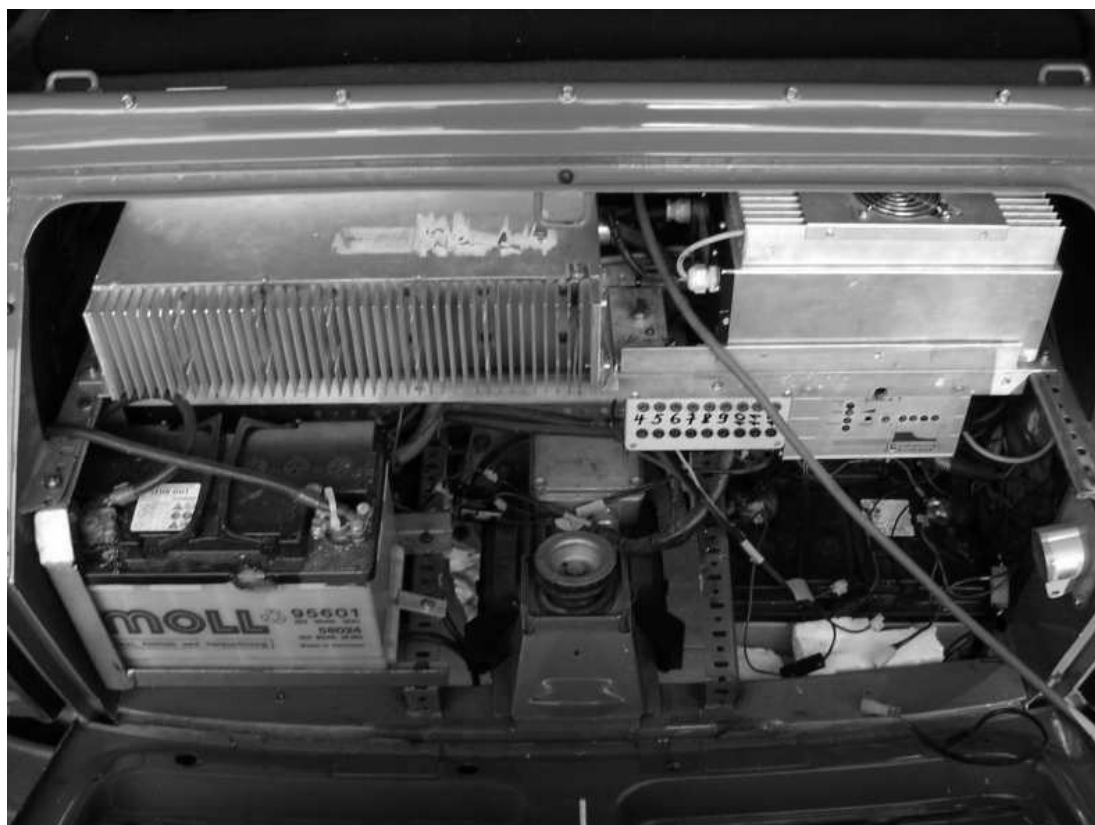
Właściciel warsztatu samochodowego w Łodzi przy ulicy Torfowej, pan Stanisław Jasica zmodyfikował Fiata 126p dostosowując go do swoich potrzeb w zimie. Efektem jego pracy jest Fiacik widoczny na zdjęciu, którego pieszczotliwie nazwał „Bobkiem” zapewne z racji gabarytów. Prace nad tą przeróbką zajęły właścicielowi około 2 tygodni. Pierwszym etapem prac było skrócenie karoserii przez odcięcie fragmentu podłogi i dachu w miejscu, gdzie znajdowały się

fotele przednie, następnie trzeba było zmodyfikować drzwi i błotniki. Wraz ze skróceniem długości powstała konieczność skrócenia linki sprzęgła, gazu i linek zmiany biegów. W pierwotnym zamyśle konstruktora miał to być kabriolet, ale ze względu na podstawowe zadanie, jakie miał spełniać – czyli odśnieżanie, zapadła decyzja, że byłoby szaleństwem odśnieżać kabrioletem, choć oczywiście „Bobek” nie osiąga znacznych prędkości jeżdżąc na drugim biegu. W przedniej części samochodu zamontowany jest lemiesz pługa, który może być podnoszony i opuszczany. W samochodzie siedzi się na kanapie, która kiedyś była tylna... teraz jednak brakuje fotela kierowcy i pasażera. Samochód zużywa około 5 litrów paliwa na godzinę pracy. Nieprzewidzianym zastosowaniem Malca stało się holowanie innych pojazdów o masie nawet do 2,5 tony. Twórcą innego, bardzo ciekawego samochodu na bazie Fiata 126p, jest Marcin Witkowski z firmy Martex. Samochód jest zbudowany ciekawie, dobrze wykonany, wzbudza zainteresowanie. Jest to Fiat 126p „Military Pickup”, posiadający podnoszoną tylną skrzynię ładunkową - „pakę”.



Paka podnoszona jest automatycznie na siłownikach - nie ręcznie, wystarczy tylko wcisnąć odpowiedni guzik. Fiat 126p jest samochodem tysiąca możliwości i napisanie o wszystkich modyfikacjach, jakie wykonali (lub jakich się dopuścili) posiadacze tego uroczego autka jest niestety niemożliwe. Przekracza to możliwości autora i możliwości objętościowe niniejszej publikacji. Przy tworzeniu tego tekstu wybrałem te przeróbki, które się naprawdę wyróżniają. Te, o których miałem informacje i których zdjęcia mogłem Czytelnikowi przedłożyć zdjęcia. Jestem pewien, że oprócz tych kilku niezwykłych samochodów, o których napisałem tutaj istnieją dziesiątki, jeśli nie setki innych wcale nie mniej ciekawych, interesujących i wartych opisanie. Być może, jeśli książka ta będzie cieszyć się zainteresowaniem Czytelnika, doczeka się ciągu dalszego, a kolejne wydania będą uzupełniane o informacje dotyczące innych, wartych przedstawienia przeróbek.





Ciekawostki

Fiat 126p znalazł przeróżne zastosowania. Użytkownicy tego autka najczęściej modyfikują swoje pojazdy tak, by mogły spełniać powierzone im zadania. Poniżej prezentuję kilka interesujących zdjęć, pochodzących z zasobów sieci internetowej, bez ustalonego źródła. Fiacik jest samochodem, który żyje ciągle w naszej świadomości pod różnymi postaciami.

Poniżej, Czytelniku, są na to dowody.





Dlaczego warto mieć pełną wersję?



Poznaj sekrety "Malucha", zaimponuj znajomym wiedzą i zabawnymi anegdotami! Dowiedz się, dlaczego tylko niektóre samochody przechodzą do legendy i starzejąc się, stają się coraz bardziej cenne... Poznaj fenomen najpopularniejszego polskiego samochodu XX wieku! Uzyskaj odpowiedzi na nurtujące Cię być może pytania: * Dlaczego ten samochód nie jest zwykłym pojazdem i co zdecydowało o ogromnym sukcesie Fiata 126p? * Co kryje się pod tajemniczymi nazwami Bombel czy Long? * Jak samochód zmieniał się przez lata? * Czym był Bosmal Trike i wiele innych pojazdów zbudowanych w oparciu o projekt Fiata 126p? * Dlaczego tak wielu użytkowników

samochodów uważa Malucha za auto kultowe? * Jaki był pradziadek polskiego Fiata? ...i wiele innych. Ta publikacja to obowiązkowa pozycja dla fanów motoryzacji, napisana lekko, z humorem i dobrym piórem. Swoimi przeżyciami i spostrzeżeniami na temat tego samochodu dzielą się m.in. Michał Listkiewicz, Marek Niedźwiedzki, Janusz Korwin-Mikke, Magdalena Zawadzka, Janusz Kulig i wielu innych. "Fiat 126p - Mały Wielki Samochód" to gratka dla miłośników motoryzacji, którzy chcą jeszcze lepiej zrozumieć i poznać istotę fenomenu "Malucha". Prawdziwym smaczkiem są dowcipy o Maluchu, które potrafią rozbawić do łez. Co więcej, książka jest bogata w fotografie, co powoduje, że czyta się ją z przyjemnością. Pozwól autorowi zarazić Cię pasją do "Malucha".

Pełną wersję książki zamówisz na stronie wydawnictwa Złote Myśli

<http://www.zlotemysli.pl/prod/6356/fiat-126p-maly-wielki-samochod-aleksander-sowa.html>