

TECHNIKA

STEYR-PUCH FIAT 126

**P**ublikujemy dziś zestawienie tabelaryczne danych obu samochodów — wzorca i samochodu produkcji austriackiej, wywodzącego się z modelu włoskiego. Z tabeli widać, że silnik Steyr-Puch może znacznie łatwiej być rozwijany w kierunku większych obrotów i większej mocy, a to z racji znacznie krótszego skoku. Większa pojemność skokowa silnika austriackiego daje w efekcie większą moc przy tych samych obrotach znamionowych i, co równie ważne, nieco większy moment obrotowy, ale przy znacznie niższych obrotach. W sumie więc silnik ten jest bardziej elastyczny i rzadziej wymaga zmian biegów.

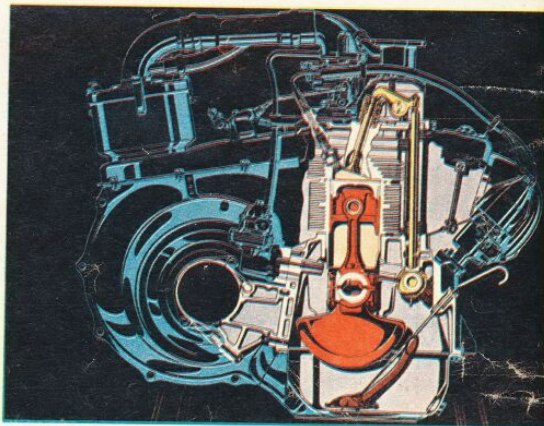
W tym miejscu warto przypomnieć, że w latach 60-tych samochody Fiat 500-Steyr-Puch z takim właśnie silnikiem o pojemności 650 cm<sup>3</sup> były bardzo poważną konkurencją w rajdach europejskich. Nic dziwnego, skoro masa wozu nie przekraczała 600 kg, a moc silnika sięgała 60—65 KM!

Mówiliśmy już o tym, że samochód Steyr-Puch-Fiat 126 wyposażony jest seryjnie w nagrzewnicę benzynową firmy Eberspächer (typ BL2Z).

Nagrzewnica ta zużywa do 0,5 l/godz. Oczywiście można zasilać ją także paliwem nieetylizowanym, np. benzyną do mycia.

Produkcja dzienna nowego samochodu wynosi obecnie 10 sztuk, w każdej chwili może jednak ulec zdwojeniu, a nawet potrojeniu. Szybkość nowego wozu określana jest jako „większa niż 110 km/godz”.

(8)



Silnik Fiata 126.

		Steyr-Puch	Fiat/Polski Fiat
		126	126p
Układ cylindrów		przeciwsobny	rzędowy
Pojemność skokowa	cm <sup>3</sup>	643	594
Srednica cylindra	mm	80	73,4
Skok tłoka	mm	64	70
Stopień sprężania		7,8	7,5
Moc		25	23
przy obr/min	KM (DIN)	4800	4800
Moment obrotowy		4,2	4
przy obr/min	kgm	3000	3400

