

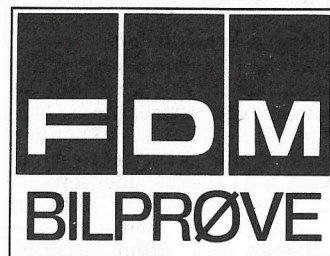
Den vil gøre sig på det danske marked

Autobianchi 112 Elegant

Bianchi hører til bilindustriens pionerer. Fabrikken blev grundlagt i Milano i 1885 som cykelfabrik, men stifteren – *Edoardo Bianchi* fik interesse for de nymodens benzinmotorer, og i 1899 bragte han sit første motor-køretøj på markedet. Produktionen voksede hurtigt, og firmaet vandt ry og anseelse med sine velkonstruerede kvalitetsvogne. Under anden verdenskrig blev fabrikken fuldstændig ødelagt, og først i 1955 lykkedes det at rekon-

struere firmaet under navnet *Autobianchi* med bistand af *Fiat* og *Pirelli*. Man optog en produktion af små personvogne baseret på Fiat-komponenter, og den første model, der fik navnet *Bianchina*, kom på markedet i 1957. Det var nærmest en luksusmodel af Fiat 500, og en hel del eksemplarer kom her til landet. I 1967 overtog Fiat den fulde kontrol med firmaet, der i den følgende tid blev en slags „pilot-plant“, hvor helt nye modeller blev „prøveproduceret“

før de indgik i Fiats egen storproduktion. Den første af disse nykonstruktioner var den sensationelle *Primula*, – der var Italiens første forhjulsdrevne vogn med tværvendt motor efter *Issigonis* recept. Den kom på markedet i 1964 og blev fem år senere „godkendt“ som Fiat 128. I 1969 kom den *Autobianchi A 112*, som nærværende rapport omhandler. Den blev i 1971 „godkendt“ som Fiat 127, men den bevarede sin selvstændige betydning som en meget di-



- Bilprøve nr. 516
- Tekst: Mogens Teisen
- Foto: Leif Nielsen
- Prøvekørt af: Mogens Teisen, Mogens H. Damkier, C. E. Orbesen og Preben Kærsgaard

SÆRTRYK AF MOTOR NR. 11 1975

rette konkurrent til *Issigonis* „mini“, som de fleste danske kalder „Mascot“.

De to vogne har praktisk taget samme (minimale) yderdimensioner, og de ligner også hinanden i det ydre. A 112 har større hjul (13”) og virker derfor mere „højbet“, men den væsentligste forskel er den tophængslede bagdør, der giver en enorm forøgelse af vognens praktiske brugsværdi. Dette fortrinlige arrangement er da også godt på vej til at blive standardudstyr på alle fornuftige biler.

I Italien blev A 112 meget hurtigt en alvorlig konkurrent til den „mini“, der i mange år har været licensprodu-

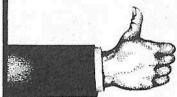
Sikkerheden

Gode og sikre køreegenskaber

Let og præcis styring

God kørestilling og godt udsyn i alle retninger

God retningsstabilitet også i stærk sidevind



ceret af Milano-firmaet *Innocenti*, som her i landet kendes som producent af *Lambretta*-scooteren, og bl. a. i Tyskland har A 112 et udmærket ry. Der er al mulig grund til at antage, at vognen kan få en lignende succes her i landet, navnlig da importen nu er overtaget af Saab-biler A/S.

Vognens konstruktion

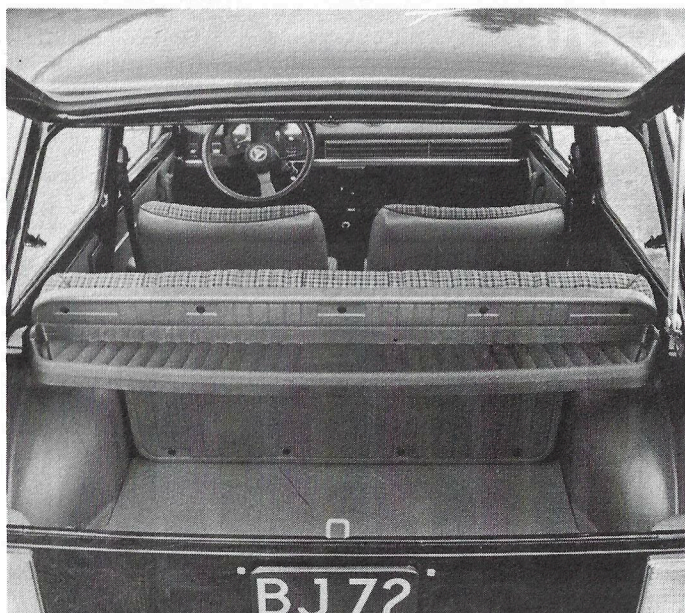
fremgår i hovedtræk af „røntgenbilledet“. Alle fire hjul er uafhængigt affjedrede i McPherson-ophæng. Fortøjet har normale skruefjedre monteret koncentrisk uden om de lange støddæmpere. Baghjulene affjedres med en lavtliggende, tværstillet bladfjeder, der efter en kendt Fiat-recept er understøttet i to punkter med stor indbyrdes afstand. Derved bliver fjederen i stand til at fungere som krængningsstabilisator, medens selve hjulføringen varetages af en tværsvingarm i hver side. Vognen har tandstangsstyring, og sikkerhedsratstammen er forsynet med to kardanled.

Den lodret stillede 4-cyl. motor er monteret lige foran foraksel og forskudt et lille stykke mod højre vognside. Gearkassen har fire indirekte, fremadgående gear, og indgangsakslen flugter med krumtapakslen. Differentialtallet ligger forskudt til venstre for vognmidten og drives direkte fra gearkassens udgangsaksel gennem to skråskårne cylindriske tandhjul. Derved undgår man det mellemhjul, som anvendes i Isigonis drivaggregater, og gearkassen har sin egen, separate oliefyldning. Vognen har skivebremses ved forhjulene og tromler bagtil. Det hydrauliske system er delt i to kredse med en trykbegræn-



Førerpladsen er velindrettet og instrumenternes form og placering er helt rigtig. Det lille, tykke „sportsrat“ er en ergonomisk misforståelse, for det er ikke nær så behageligt at holde på som det toegrede rat i standardmodellen. Føreren har særdeles godt udsyn i alle retninger, men desværre sidder bakspejlet lige i øjenhøjde og generer derfor kendeligt

Der er ret gode adgangsforhold til den bageste afdeling, hvor det for høje folk kniber med både benplads og loftshøjde. Forsæderne er særdeles velformede og yder navnlig udmærket støtte mod tværkræfter. Det uldne indtræk er behageligt at sidde på og interiøret virker pænt og tiltalende. Døre har store åbningsvinkler, men på vort prøveeksemplar var dørholderne alt for svage



serventil i den bageste. Håndbremsen virker mekanisk på baghjulene, og den flade benzintank er anbragt i en meget sikker position under bagsædet.

Motor og transmission

Motoren er på 903 cm³, og trods et kompressionsforhold på 9:1 arbejder den fejlfrit på 93 oktans benzin. Ved koldstart kræves kun en kortvarig chokerassistance, der er let at dosere, men chokeren sidder næsten skjult tæt op ad ratstammen, og man kan derfor let glemme at trykke den ind. Tomgangsvibrationerne går mærkbart igennem, men ved alle andre omdrejningstal virker svingningsisolationen upåklageligt.

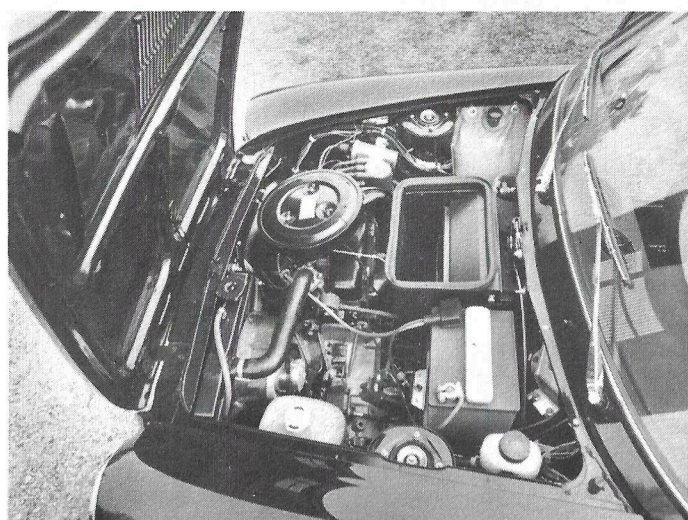
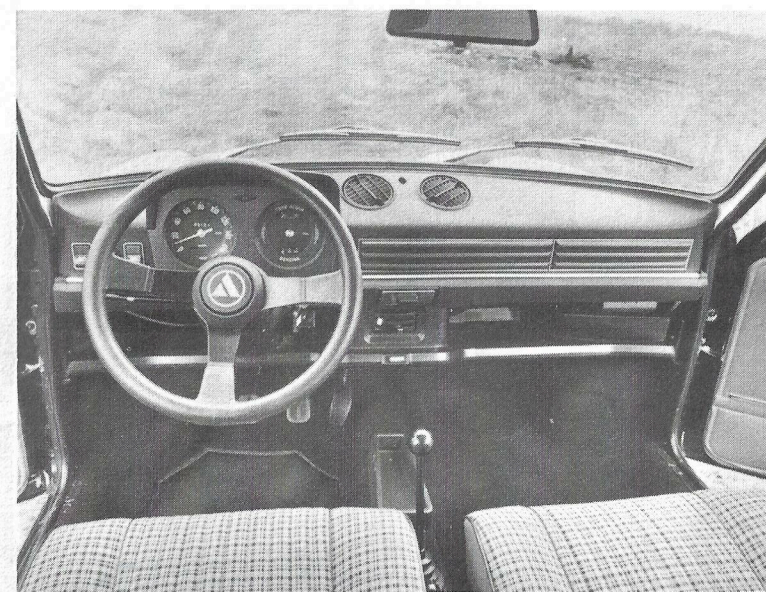
Under de nuværende trafikforhold føles trækraften fuldt ud tilstrækkelig, for maxialeffekten på 47 HK-DIN er kombineret med udmærkede sejtræksevner. Motorlyden står i et rimeligt forhold til præstationerne, og selv på langture virker den hverken trættende eller irriterende. Der er tillige en moderat „tandhjulssang“, men transmissionens eneste mærkbare ulempe er i øvrigt en vis fjedring i skiftmekanismen. Vognen virker som helhed livlig og energisk, og den har en pæn benzinøkonomi: Med højeste tilladte hastigheder og 3 personer ombord gik den i gennemsnit 14,4 km/l over en strækning på godt 500 km.

Det normale bagagerum er ikke særlig stort men det kan blive det



Køreegenskaber

Vognen er forholdsvis stift affjedret, og stød fra slaghuller og vibrationer fra kortbølgede ujævnheder mærkes ret tydeligt, navnlig ved lavere hastigheder. På almindelige, gode veje er kørekomforten udmærket, og navnlig ved høje-



Motorrummet er meget tæt pakket, men der er pæn orden i det

re hastigheder føles affjedringen behagelig fast. Vognen er meget styrefølsom, og den er i udmærket god balance ved slalomkørsel og bratte baneskift. Styrekaraktistikken er omtrent neutral med en svag understyringstendens, og vognen har en tilforladelig retningsstabilitet på åben vej, og den opfører sig eksemplarisk ved hurtig kørsel i stærk sidevind. Den letgående og helt slørfrie tandstangsstyring bidrager meget til den køreglæde, man vittterligt finder, og køreegenskaberne må i det hele betegnes som meget sikre.

Bremserne fungerer aldeles fremragende. Fra 80 km/t på tør vej standses med pedaltryk på 20 kp på kun 27 meter. Bedre kan det faktisk ikke gøres. Fra 60 km/t på glat vej bruges 48 meter til standning. Også det er meget fint.

Opvarmnings- og ventilations-systemet

er enkelt men ret effektivt. En varmtvandshane betjent med et skydehåndtag regulerer varmetilførslen, men den egentlige temperaturregulering sker ved iblanding af kold luft, der doseres med et andet skydehåndtag. Der er således ingen muligheder for at blæse varm luft nedad og kold luft opad, og der findes heller ikke noget egentligt fordelerspæld. Det hele må klares med et klap i bunden af varmeapparatet, og det er ikke særligt praktisk. Der er brugtluftudtag i de bageste hjørnestolper, men alligevel kniber det med at få en ordentlig gennemluftning af kabinen.

Der er vipperuder ved de forreste hjørnestolper. De betegnes i kataloget som trækruder, og det er lige, hvad de er! ★

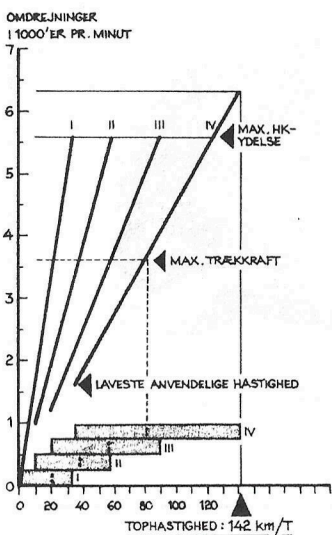
Data og målinger:

● Accelerationsevne

Fra 0 til:	Sek.
40 km/t	3,2
60 -	6,0
80 -	9,8
100 -	15,7
120 -	27,6
400 m	20,2
1.000 m	38,0

Fra 70 til 100 km/t:	Meter	Sek.
III gear	189	8,0
IV gear	269	11,4

Fra 80 til 110 km/t:	Meter	Sek.
III gear	240	9,1
IV gear	364	13,8



● Gearenes spændvidde

Lavest anvendelige hastighed:

Gear:	I	II	III	IV
Km/t:	0	10	20	35

Hastighed ved største trækraft (6,3 kpm-DIN ved 3.600 o/min.):

Gear:	I	II	III	IV
Km/t:	21	38	58	81

Hastighed ved maksimal HK-ydelse (47 HK-DIN ved 5.600 o/min.):

Gear:	I	II	III	IV
Km/t:	33	59	90	125

Tophastighed: 142 km/t svarende til 6.335 o/min.

● Benzinøkonomi

Beregnet gennemsnitsforbrug under hele prøven 6,9 l/100 km svarende til 14,4 km/l.

Oktanbehov: 93. Tankindhold: 30 l. Rækkevidde på fuld tank: 430 km.

● Bremseevne

Fra 80 km/t på tør vej: 27 m.

Fra 60 km/t på glat vej: 48 m.

Pedaltryk: 20 kp.

● Vægte

Egenvægt	650 kg
Tilladt totalvægt	1.100 kg
Tilladelig nyttelast svarende til 4 pers. og 150 kg bagage	450 kg

Vægtfordeling for/bag:

Tom vogn: 61/39 %

Fuldt læsset: 50/50

● Motor

4-cyl. vandkølet rækkemotor placeret på tværs foran foraksellinien. Boring x slaglængde: 65 x 68 mm. Slagvolumen: 903 ccm. Kompressionsforhold: 9,0:1. 47 HK-DIN ved 5.600 o/min., 6,3 kpm-DIN ved 3.600 o/min. Litereffekt: 52,0 HK-DIN pr. liter slagvolumen. Effektvægt: (med 2 pers. à 75 kg) 17,4 kg pr. HK-DIN. Krumtap i 3 hovedlejer. Sideliggende, kædetrukket knastaksel. Termostatstyret el-køleventilator. Lukket kølesystem med ekspansionstank. Udblæsningsstøj: 76 dB(A) ved standmåling (4.125 o/min.).

● El-anlæg

12 volt (÷ til stel). 34 Ah-batteri. 400 watt vekselstrømsdynamo.

● Transmission

Forhjulstræk. 4-trins gearkasse med gearstang i gulvet. Udvekslingsforhold: I 3,636:1, II 2,055:1, III 1,348:1, IV 0,963:1. Udveksling i differentiale: 4,69:1.

Hastighed ved 1.000 o/min. i højeste gear: 22,4 km/t.

● Affjedring og hjulophæng

Forhjul: Tværsvingarme og fjederben (system McPherson) med skruefjedre. Baghjul: Uafhængig ophængning i tværsvingarme (system McPherson). Enkelt tværliggende bladfjeder der tillige fungerer som krængningsstabilisator. Krængningsstabilisator for. Telekopstøddæmpere for og bag.

● Styretøj

Type: Tandstang. Udvekslingsforhold svarende til 3 1/3 omdrejninger af rattet fra stop til stop. Sikkerhedsratstamme. Vendediameter 9,6 meter.

● Bremsesystem

To-kreds fodbremse uden to uafhængige kredse til forhjulene. Skiver på forhjul og tromler på baghjul. Ingen bremseforstærker. Parkeringsbremse på baghjulene, håndbremsegreb til højre for førersæde.

● Dæk

Slangeløse radialdæk af dimension 135 SR 13 på 4" fælg.

● Hoveddimensioner

Længde/bredde/højde: 3,23/1,48/1,34 m.
Akselafstand: 2,04 m.
Sporvidde for/bag: 1,25/1,225 m.
Frihøjde: 14 cm.

● Garanti og service

Garantiperiode: 6 mdr. uanset km-tal. Olieskift på motor og regelmæssige serviceeftersyn hver 10.000 km.

● Priser og forhandlernet

79 forhandlere med værksted og reservedelslager.
Importør: Saab Biler A/S, Glostrup.

Pris ekskl. leveringsomkostninger: 32.435 kr.

Andre modeller: A 112: 30.800.

Årlig vægtafgift: 712 kr.

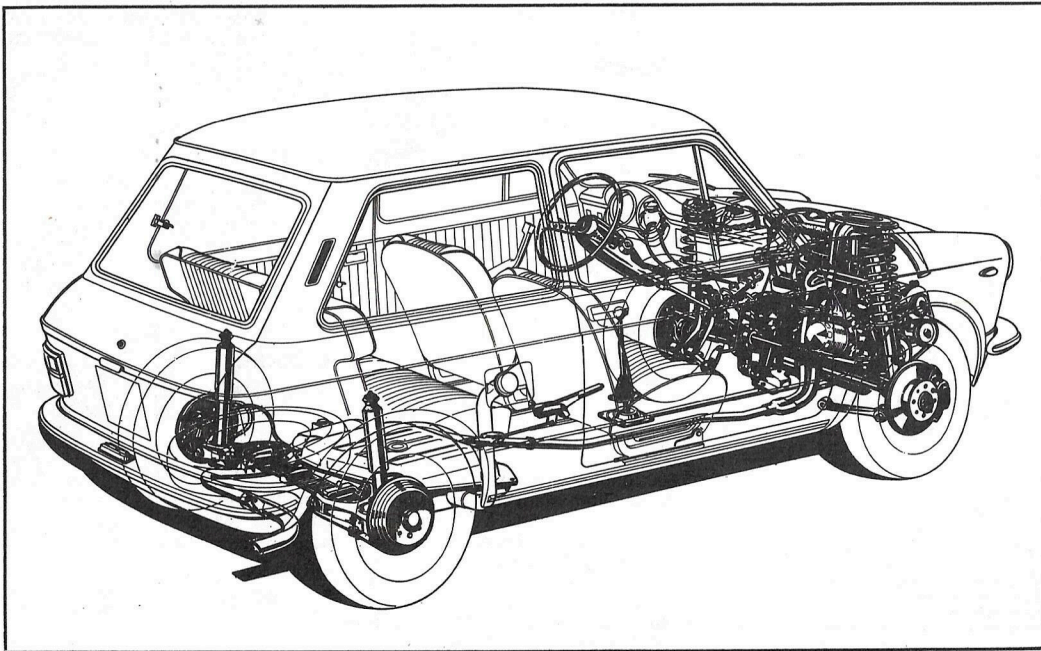
Ligheden med Mascot'en er umiskendelig, og det er fuldt berettiget at vognen her praler med sin bagdør



◀ Bagrudens underkant ligger i samme højde som siderudernes, og man har derfor fint udsyn bagud. Baglygterne er af virkelig format, og der er derfor blevet plads til et par meget kraftige baklygter. „E'et“ betegner „luxus-udgaven“ og står for „Elegant“ – en modelbetegnelse der næppe er helt velvalgt

SAAB **AUTOBIANCHI**
T. Dreyer, Næstved ApS
 Ringstedgade 158 - 4700 Næstved
 Tlf: 03-72 2518 Aften: 03-761278
 Giro: 9106359

◀ Røntgenbillede af Autobianchi A 112



Konklusion:

Autobianchi A 112 E kan med nogen ret betegnes som en krydsning mellem en Fiat 127 og en Morris Mascot. Den har samme ydre dimensioner som det berømte „hundehus“, og da den er særdeles overskuelig i alle retninger er den noget nær idealet af en bybil. Den har udmærket gode og sikre køreegenskaber og en livlig og energisk motor, der gør den velegnet som rejsevogn. Men til det brug kunne granvoksne mennesker nok ønske sig 10 eller 20 cm større kabinelængde, for pladsen er kneben. Den store top-hængsløde bagdør og det nedklappelige bagsæde tillader transport af store genstande, og øger dermed brugsværdien enormt. – Vognen byder også på virkelig køreglæde, for den kører som en fin lille sportsvogn, og den er billig i brug. Af alle disse gode grunde tror vi, den vil gøre sig på det danske marked.

Til sammenligning	Motor i liter	HK (DIN)	0-80 km/t, sek.	0-100 km/t, sek.	Topfart, km/t	Km/l (DIN)	Pris
Autobianchi A 112 E, 3-dørs.	0,9	47	9,8	15,7	142	—	32.435
Austin Allegro 1100, 2-dørs	1,1	48	—	23,0	126	13,5	32.989
Fiat 128, 2-dørs	1,1	55	10,5	16,4	142	10,7	32.989
Lada 1200, 4-dørs	1,2	65	12,6	19,7	140	9,5	27.488
Renault 4 Export	0,85	27	19,8	42,9	109	14,3	31.420
Simca 1100, 2-dørs	1,1	60	12,8	20,5	134	10,8	33.960
VW Polo	0,9	40	12,0	19,9	133	13,15	ca. 32.000