



## KAKO JE NASTAL FIAT X1/9 BERTONE

Avtor: Perčič Andrej



Moja zgodba o avtomobilu fiat X1/9 Bertone se je začela daljnega leta 1974, ko smo kot najstniki vzdihovali ob testu tega avtomobila v takratni popularni reviji Avto magazin. Kako smo zavidali novinarjem, ko so lahko vozili tak avto. In še hvalili so ga, od poskočnega motorja, do odlične lege na cesti.

S svojo živo rumeno barvo je še bolj izstopal iz množice fičkov, spačkov, škod, kar si takrat videl na naših cestah. Poimenovali so ga: zapeljivi posebnež, prijetna igrača, na koncu testa pa je neslavno končal v jarku. Pa smo kljub temu hvalili takratne testne voznike, ki so smeli voziti takšne avtomobile, saj smo vedeli, da so tedanje teste vozili resno in preizkušali meje zmogljivosti avtomobila. Ugotovili so, da ima odlično lego na suhi cesti, pa tudi, da je zelo občutljiv na aquaplaning-luže na cesti.

Danes so na žalost avto testi takšni, kot bi bral reklamni letak za avtomobil.

Zgodovina tega vozila je zelo zanimiva:

Začne se v poznih šestdesetih letih v oblikovalski hiši Bertone, kjer sta glavni oblikovalca Marcello Gandini in njegov šef Nuccio Bertone ravno končala z izdelavo prototipa, iz katerega je kasneje nastal Lamborghini Miura.

To je bil Gandinijev prvi izdelek pri Bertoneju, ki pa je že požel veliko uspeha (tudi serijsko izdelavo odobreno s strani šefov Lamborghinija). V tovarni Bertone so imeli

tisti čas sicer že en uspešen model v proizvodnji: Fiat 850 Sport Spider.

Bertone je tako dosegel zaupanje šefov takratnih velikih avtomobilskih hiš, da je sposoben samostojno izdelati uspešen model, ki bi baziral na serijskem modelu. Tako je dobil naročilo za izdelavo športnega modela, na osnovi takrat uspešnega in komaj predstavljenega modela Fiat 128 (pozneje pri nas poznan tudi kot Zastava 101).

Nastal je Bertone Runabout, kateremu so dodali novi motor od Fiata 128 in zgradili divji in lep odprt spider.





Ta avto so prvič pokazali na avtomobilskem salonu v Torinu leta 1969. Runabout je bila očitno dobra ideja, da se je Fiat odločil, da gredo naprej s projektom skupaj z Bertonejem.

V tistem obdobju so nastali zelo znani avtomobili v tej karoserijski delavnici, ki so pozneje zaznamovali 70.leta. To so bili npr. Lancia Stratos, pa za mnoge še danes najlepši avto Lamborghini Countach, in takoj



za njim že X1/9.



Leta 1972, teden dni po salonu v Torinu, je novi Fiat X1/9 debitiral. Na salonu namreč po ukazu šefov iz Torina ni smel nastopiti, saj so ocenili, da bi s svojo revolucionarno podobo preveč zasenčil novi Fiat 126. Interna oznaka novega avtomobila je bila X1/9, ki je zanimivo, ostala tudi v serijski proizvodnji. Ta se je začela novembra 1972. Čeprav je bila cena na začetku precej visoka, je bil avto prodajna uspešnica. Malo vozil je namreč nudilo toliko užitka in zabave v vožnji, kot mali dvosed. Takrat poznani testni voznik Peter Windsor iz Anglije je po 12.000 kilometrih strnil svoje misli v samo dve besedi: "baby Ferrari".

Veliko pa je k reklami pripomogel tudi takrat znani dirkač Formule 1 pri Ferrariju Clay Regazzoni, ki je izjavil, da je to prvi serijski avto, ki se tako vozi in obnaša kot Formula 1.

Zgodovina prototipov s kodno oznako X1 pa je zelo zanimiva:

X1/1 je postal Fiat 128 leta 1969,

X1/2 je postal Autobianchi A112,

X1/3 je postal Fiat 130,

X1/4 je postal Fiat 127,

X1/8 in pozneje X1/20 Lancia Montecarlo,

X1/9 je postal torej X1/9

Fiat X1/9 je bil zgrajen izredno togo in trdno. Eden od razlogov je bila tudi načrtovana prodaja v ZDA, kjer so ravno načrtovali nove varnostne predpise (prve crash teste). Načrt novih predpisov je namreč bil, da morajo biti varnostne zahteve enake za ameriške limuzine, kot tudi odprte športne avte, kot je bil naš X1/9. Rezultat teh naprednih načrtovanj avtomobila je bil, da je X1/9 skupaj z novim Volvom bil edini, ki je prestal crash test pri 70 km/h in prevačanje pri 120 km/h, ne da bi se potniška kabina bistveno deformirala. Potem so Američani ugotovili, da večina njihovih limuzin ne ustreza varnostnim zahtevam in so znižali kriterij crash testov...

Zaradi vsega tega je dosegel X1/9 zelo dobro togost, a je bil hkrati precej težek za mali športni avtomobil iz začetka sedemdesetih. Vendar sta togost in dinamika omogočili močnejše motorje.

Prvi, ki se je lotil X1/9, je bil hišni tuning strokovnjak Abarth. Leta 1973 je vgradil 1840 ccm motor v Fiat X1/9 Abarth 2000.

Ta motor je razvil okrog 200 KM in avto je bil težak le 750 kg!

To bi lahko bil novi Fiatov rally avto, če se Fiat ne bi odločil za Lancia Stratos. (tudi design by Bertone & Gandini).

Dallara (konstruktor v tistem času več Ferrari in Lamborghini motorjev) je prav tako razvil športno verzijo, poimenovano Fiat X1/9 Dallara Icsunonove. Iz standardnih 1300 ccm je razvil motor z 1600 ccm s svojo 16 ventilsko glavo.

Tako je dobil 200 KM pri 10000 vrt. / min. Avto pa je imel le 650 kg! Icsunonove pomeni "x-skozi-devet" v italijanščini, seveda.

Proizvodnja standardnega modela je trajala od leta 1972 pa do 1988, zadnje modele pa so sestavili celo še v letu 1990 z deli iz skladišča. V osnovi sta bila samo



dva modela.

Od leta 1972-1978 motor 1300 ccm, katerega prepoznamo po majhnih odbijačih, 1978-1986 motor 1500 ccm, ki ima večje odbijače.



Seveda pa so bile tudi druge pomembne, a manj vidne razlike med modeloma:

menjalnik, armaturna plošča, platišča, pokrov motorja,elektrika in seveda motor.

Je pa povsod vidna pozornost Bertoneja, da bi sestavil uporaben avto, katerega je kasneje moč tudi vzdrževati.

Drobne domislice so zelo lepo izvedene, npr. streha, ki se pospravi v sprednji prtljažnik, rezervno kolo in rezervoar pokončno za sedeži, uporaben zadnji prtljažnik itd.

Zanimivo, da so najbolj iskani zgodnji modeli, ki imajo tudi najmanj problemov z rjo.

Glede na razpoložljive podatke je bilo narejenih okoli 160.000 X1 / 9.

Koliko od teh jih še vedno živi, ne ve nihče, sem pa

dobil občutek, da je teh baby Ferrarijev ohranjenih še kar nekaj , tudi pri nas.

Seveda v tistih časih na naših cestah tega posebnega nisem videl, pozabil pa tudi ne. Dosti pozneje, v osemdestih letih sem zasledil, da ima novinar avto magazina doma Fiat X1/9 za hobi in za dušo, kot se je sam izrazil. Seveda smo mu zavidali, da je poleg vseh teh testnih vozil izbral ravno ta avto, ki pa ga seveda še vedno ni bilo videti na naših cestah.

Še pozneje, v devedesetih, ko so se začeli ljubitelji oldtimerjev pogosteje združevati v klube, so se pričele pojavljati informacije, kje v Sloveniji je tak avto. Začeli so se tudi uvozi starodobnikov in s tem tudi tega vozila.

Tako sem po dolgih letih prišel tudi sam do svojega sanjskega vozila, po poreklu iz Nemčije, ki pa je bil potreben generalne obnove, a ljubiteljev starodobnikov to seveda ne moti.

Seveda so se potem pojavili problemi z deli za obnovo, posebej pločevina je pri teh vozilih problematična, zato sem moral poiskati še en avto z boljšo pločevino.

Imel sem srečo, saj sem tak avto našel v Sloveniji, potem ko je prejšnji lastnik obupal nad obnovo. Pripeljan je bil iz sončne Kalifornije z odlično pločevino, pa toliko slabšo mehaniko. Tako sem lahko dokončal projekt, trajajoč tri leta iskanja delov po sejmih v Italiji, Avstriji in Nemčiji, ter seveda generalne obnove vozila. Včasih je bilo kar težko gledati kar dva moja Bertoneja pred garažo, ne da bi se z njima peljal vsaj kak meter.

Končno je leta 2009 Fiat X1/9 prvič zabrnal na nepopisno veselje mene in mojih prijateljev, saj smo se pri obnovi srečali z mnogimi problemi.

S pomočjo prijateljev iz kluba pa smo prebrodili vse težave, tako da Bertone sedaj veselo brni po naših srečanjih.

