



izposojeni test

„Quattroruote“ Italija

FIAT 850 SPORT

KUPE IN SPIDER

Na avtomobilskem salonu v Zenevi je torinška tovarna Fiat predstavila nova sportna fiata kupe »850 sports« in spider »850 sports«. Močnejša sta in se bolj držita ceste.

Kupe je obdržal svojo osnovno obliko. Od prejšnjega modela se razlikuje po maski in nekoliko drugače oblikovanemu zadku. Čelna stran se zdi bogatejša, saj ima avto dvojne močnejše žaromete in na novo namešene parkirne luči pod okrasno letvijo. Pnevmatike so širše, zato je širši tudi kolotek. V sredini med lučmi je kovinski okrasek v obliki črke V. Na novo nameščeni dodatni žarometi so nekoliko manjši, rabijo pa kot dolge nezasecene luči. Rob blatnikov nad kolesi je na novo blago izbočen zaradi večje trdnosti pločevine. Zadek z značilno poudarjenim kromskim okrasnim okvirom nekoliko spominja na kupe fiat 124.

Tudi notranjost novega kupeja sport je bogatejša. Merilnik vrtljajev je serijsko vgrajen. Zal se vedno manjka manometer za olje. Vsa notranjost vozila je prevlečena tako, da se zdi avto skrbno in bogato opremljen. Na kardanskem tunelu je pred ročico menjalnika na novo nameščena parkirna polica za drobne predmete, le da bi bila lahko daljša in bolj poglobljena. Kolo volana je iz imitacije lesa, pritrjeno je s kovinskim prečkama, ki sta motno črno lakirani, da ne bi bilo nezahelenih odleskov. V mehko oblaženih vratih je dokaj globok in praktičen šep za zemljevid in dokumente.

Koder se nebo razpenja

Za vroče poletje je najbrž bolj pri srcu spider. Avtomobilski krojač Bertone je svojo prvotno obliko vozila le malenkostno spremenil na čelni strani in tudi na zadku.

Nove so tudi odprtine za zračenje, parkirne luči pa pod odbijačem, ki ima sedaj z gumijem prevlečene robove. Pri novem je lažje priti do žarnic v smerokazu, saj je v prtljajniku z blagom prekrito okence, kjer zlahka zamenjamo žarnico. Ob odbijaču ni več kovinskega okvira niti mrežasto oblikovane zadnje strani. Zadek je bolj gladkih in čistih oblik, in s tem je avto pridobil v lepoti.

Notranjost je malo sprejemljiva in izpopolnjena. Edina sprememba na armaturni plošči je ta, da so instrumenti označeni razen v italijanski tudi v angleščini. Sedeži so poglobljeni in mehkejši. Na kardanskem tunelu je pred pretičnim vzvodom kadi podobna polica, ki pa je večja in daljša kot v kupeju 850 sport, rabi pa za odlaganje drobnih predmetov. Njena podolžna robova se nadaljujeta še za prestavno ročico, kjer sta kromiran vzvod ročne zavore in stikalo zaganajala. Zaved vrat, ki so drugače oblažena, je notranjost vozila ostala v glavnem nespremenjena. Velja še omeniti, da pri obeh novih modelih ni mogoče vrteti trikotnih okenc na vratih. Za obe vozili velja, da bi bila njuna notranja oprema kljub smotnim pripravni razporeditvi lahko solidnejša in bolj natančno izdelana.

Močnejši motor, širše gume

Seveda pa beseda »sports«, kot so krtili nova fiata, obeta več kot samo drugačno obliko. Spremenjeni so motor, električna nspeljiva in menjalnik. Motorju so povečali gubo prostornostno od 843 na 903 kubikov. Kompresija je večja (prej 9,3:1, sedaj 9,5:1), moč motorja od 47 KM (DIN) na 53 KM (DIN) pri 6500 vrtljajih v minuti. Novost je tudi alternator. Glede na to, da imata nova avta širše pasaste gume (155 ali 150 X 13), so drugače izbrana prestavna razmerja. Zadnji kolesi imata še vedno bobnaste zavore, le da se občutijo sedaj avtomatično nastavljaljo.

Po lastnostih sta si vozila na cesti zelo podobni. Obe imata enaka motorja, enako podvozje, vzmetenje, menjalnik in gume, skratka, razlikujeta se le po obliki aerodinamičnem koeficientu in videzu ter po razporeditvi teže glede na prednjo in zadnjo os.

Aerodinamična oblika je zlasti vplivala na največjo hitrost, izmerili smo, da spider doseže 152,078 kilometra na uro, kupe pa 148,035 kilometra na uro.

Pri pospeških obeh vozili je poleg oblike karoserije vplivala razporeditev teže na oseh, pri čemer je to razmerje ugodnejše pri spiderju, tako da je ta na našem testu prevozil kilometer brez zaleta v 37,5

sekunde, kupe pa je za isto pot potreboval 38,1 sekunde. Ker vozili nista enako teži, so zlasti v četrti prestavi pospeški različni. V četrti prestavi prevozi spider kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 40,5 sekunde, kupe pa v 42,1 sekunde. Zanimivo je, da so pospeški vozila (od 0 do 80 km na uro v 10,1 sekunde in od 0 do 100 km v 16,5 sekunde) praktično enaki. Sele pospeševanje v četrti z več kot 110 kilometri se opazno razlikuje.

Enako žejna brata

Poraba goriva je praktično pri obeh vozilih enaka, predvsem pa je majhna glede na zmogljivost obeh motorjev. Poraba goriva super pri mestni vožnji se je sukala od 8,5 litra do 12,5 litra na 100 kilometrov. Pri spiderju pri hitrostih 100 do 140 km na uro je poraba goriva nekoliko manjša. Največja razlika je pri hitrosti 120 kilometrov na uro, in to za 0,5 litra.

Na cesti se obe vozili obneseta bolje kot njuna predhodnika predvsem zaradi širših pasastih gum. Manj zanaša zadek in tudi na bočni veter je manj občutljiv.

Udobnost je pri obeh vozilih relativna, odvisna predvsem od časa, ki ga prearedi v vozilu. Obe športni vozili imata majhne notranje in zunanje razsežnosti, povrhu tega sta še lahki, kar je občutili predvsem na slabi cesti. Zelo moti glasno motor, pri hitrosti 140 kilometrov na uro smo izmerili hrup kar 92,5 decibela. Pri kupeju so vse te pomanjkljivosti manj občutne, tako da je za spoznanje udobnejši.

Motor je v obeh vozilih zelo prežen predvsem zaradi večjega navora. Sklopka je mehka in enakomerno prijemlje. Menjalnik je povsem sinhroniziran in najprej je hitrosti v posameznih prestavah so v prvi 42 km na uro, v drugi 72 km na uro, v tretji do 108 km na uro. Volan predvsem pri veliki hitrosti ni dovolj natančen, resda se rad vrača v prvotni položaj in ga je lahko sukati, toda za športni avto bi bil boljši, če bi bil bolj neposreden in malo trši, kar bi dalo vnožnik občutek večje varnosti. Vsekakor je volan v spiderju nekoliko točnejši zaradi majhnih konstruktivnih sprememb podvozja.

Zavore so odlične in jim ni kaj očitati.