



Videti je že bilo, da je argenta, že nekaj let največji fiat, odcvetela. Pa so jo junija letos predstavili v na novo obdelani izdaji: nuova argenta. Novo za staro seveda ne gre! Bo pa pomlajena argenta zagotovo v tolikšni meri všeč kupcem, da bo obdobje do novega flatovega krsta v tem avtomobilskem razredu prebrodno.

Fiat argenta TD

Dizelska spodbuda

Pomladitveni ukrepi: lepotni popravki in turbinski polnilnik

Nuova argenta je za posamične različice dobila tudi »nuove signature«, torej nove oznake. Argenta 100 pomeni, da je v nosu 1,6-litrski bencin-

ski motor z 96 KM; argento 110 poganja 2,0-litrski bencinski motor z uplinjačem in 113 KM; pri argenti 120 je enak 2,0-litrski motor bogatejši za

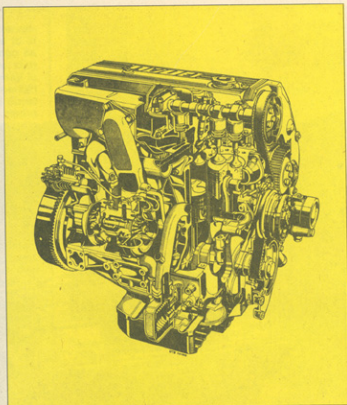
elektronsko vbrizgavanje goriva (122 KM); črka D na argentinem zadku označja 2,5-litrski dizel (72 KM), oznaka »turbidiesel« pa prav takšen di-

zel s turbinskim polnilnikom na izpušne pline in 90 KM.

Prav zaradi te, turbo-dizelske različice, smo bili v Rimu, na preskusni vožnji.

USPEŠEN POSEG

Torej so tudi pri Fiatu izrabili možnost in že obstoječemu dizelskemu štirivaljniku dodali še turbinski polnilnik na izpušne pline. S tem so dizelsko argento povzdignili v dovolj hitro potovalno limuzino, zmogljivo tudi pri pospeških in ugodno skromno, ko gre za porabo plinskega olja. Polnilnik je znamke KKK in zmore največji polnilni pritisk 0,87 bara (delovanju polnilnika, oziroma naraščanju pritiska je moč slediti s pomočjo merilnika na armaturni plošči). Prisilno polnjenje motorja omogoča dobre rezultate. Enak motor brez polnilnika zmore največjo moč 72 KM pri 4200 vrtljajih v minuti in največji navor 147 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti; s tem omogoča največjo hitrost 150 kilometrov na uro, pospešek od 0 do 100 km na uro v 19,2 sekunde in normno porabo goriva (ECE): 6,1/9, 1/9,1 litra na 100 kilometrov. Turbo-dizel je odločno zmogljivejši in odločno manj žejen:



Turbo-dizel: zmogljiv in varčen

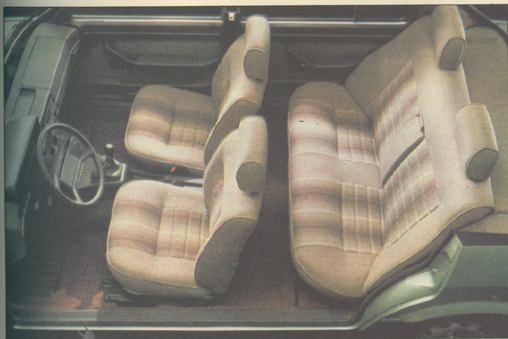
zmore največjo moč 90 KM pri 4100 vrtljajih v minuti, največji navor 196 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti (navor je ugodnejši celo od tistega pri dvoliterskem bencinskem motorju z vzbr-

gavanjem goriva), tovarna pa obljubija največjo hitrost 160 km na uro, pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 13 sekundah in normno porabo goriva (ECE): 6,2/8,5/8,2 litra

plinskega olja na 100 kilometrov poti. Seveda je zmogljivostim po volji tudi petstopenjski menjalnik, z direktno četrto in z varčevalno peto (0,838:1) prestavo. Kljub temu pa najvišja prestava ni tako zelo "dolga", da ne bi bila kos največji hitrosti; pač pa pri tem koristno zmanjša vrtljaje motorja, ahrupem s tem pa naftno žejo in hrup.

Argentin turbo-dizel je štirivaljnik, pa se – kljub dovolj uglašenemu teku – ne more povsem otresti tresljajev in značilnega dizelskega trudača. Jasno: najglasnejši je hipec potem, ko steče, povsem nežen za ušesa pa ni nikoli.

Preskusna proga je bila spretno speljana: samo po avtomobilski cesti. Češ, turbo-dizelska argenta je namenjena predvsem razmeroma hitremu in razmeroma varčnemu potovanju po takšnih cestah. Ni kaj reči: pospeški in hitrost, ki jih vozilo zmore, so vozniku v celoti po volji, da argenta na slabem cestišču slabo kljubuje cestnim grbam, na ovinkih pa opleta z zadkom, pa ni potrebno več preskušati; to verno že od prej. Toda: nuva argenta je dobila tudi za 6 centimetrov širši prednji kolotek, močnejše prednje zavore, trši prednji stabilizator, turbo-dizelski različici pa so dodali zavorne kolute tudi k zadnjim kolesom in dodali stabilizator k zadnji, togi premi. To pomeni, da je argentino podvozje trše in manj občutljivo na pokimavanje in bočne nagibe, da s širše razmaknjenima prednjima kolesoma bolje sledi volanu in da je zaradi lepše zapolnjenih prednjih blatnikov tudi očem bolj všeč. Težo motorja pomaga vozniku premagovati servojačevalna naprava volana, ki obenem omogoča, da je volan s tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke – še vedno prijetno neposreden. Varnejši legi na cesti v prid pa so brez dvoma tudi nizke pirellijeve gume, ki sodijo ob Turbo-dizlu k serijski obuti.





MAKE-UP

Lepšemu izgledu na ljubo so novim argentam spremenili nosove (zdaj so močneje izbuženi in z značilnimi poševnimi črtami na maski), preoblikovali plastična odbijača in bočni plastični obrobi ter vstavili nova žarometna in nove plastične kolesne pokrove. Dizelsko in turbo-dizelsko argento je tudi po novem moč spoznati zaradi grbe na motornem pokrovu, pa seveda po napisih na zadkih.

Pri notranji opremi so kupcem na voljo nove sedežne prevleke iz biaga, umetnega ali naravnega usnja, barvno usklajene obloge, tapete in preproge, večji predali na prednjih vratih, pripravnejše stropne luči in lepотно na novo obdelana armaturna plošča. Tam tudi zdaj ne manjkajo vsi potrebni in pregledni marliniki, pa za fiate že običajna stikala in ročice – s kontrolno ploščo na levi strani vred.

Tole je že treba reči: čeprav je argenta že v letih, učinkuje še vedno kot solidna, prepričljiva in dovolj udobna limuzina. Kaj drugega pa za zdaj ne zahtevajo od nje ne prodajalci, ne kupci.

Fiat argenta turbo-diesel je nedvomno nova in zaradi celice vrste že opisanih lastnosti privlačna ponudba. Vzpodbu-



da za tiste torej, ki si želijo zmogljiv in nepožešen dizelski avtomobil. Za fiata pa je ta avtomobil le vmesna stopnja na poti k novincu, ki bo zamenjal argento in oznanil novi Fiatov prestižni razred.

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrstina in gib 93 x 90 mm – gibna prostornina 2445 kubicov – kompresija 22 : 1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 4100/min – največji navor 18,0 kg m – ročna gred v 5 letanjih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – Boscheva visokotlačna črpalka za vbrzganje goriva – turbinski polnilnik na izpušne pline KKK, polnilni pritisek 0,67 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 88 Ah – alternator 770 W

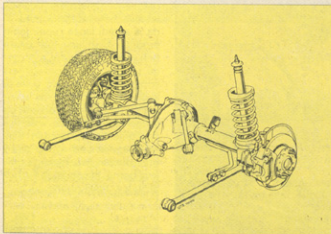
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/65 SR 14

Voz in obese: limuzina – 4 vrata – 5 oseb – samonosna karoserija – prednji kolesi na

posamičnih obesah, prečna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, prečna in poševna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, koloti ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik moči zadaj – ročna zavora na zadnji kolesi – volan s kroglicami, servo, 3 zavrtjaji od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,434 m – širina 1,655 m višina 1,435 m – medosna razdalja 2,563 m – kolotek spredaj 1,381 m, zadaj 1,353 m – teža praznega vozila 1305 kg – dovoljena skupna teža 1695 kg – najdni krog 10,8 m – prtljajnik 400 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km na uro: pospešek 0 – 100 km na uro: 13 s – poraba goriva (ECE): 6,2/8,5/8,2 litra plinskega olja na 100 km



Zadnja prema: toga, a kultivirana