



Fiat argenta

Po več kot 600.000 izdelanih primerkih vozila fiat 132 so se v tovarni odiočili, da z nekaterimi racionalnimi posegi v karoserijo oblikujejo razkošno limuzino, s katero lahko pričakujejo naslednje leto dobro prodajo na zahodnem trgu in to morda predvsem zaradi preverjenega dizel motorja z 2.500 kubiki prostornine. S proizvodnje argenta, kot se imenuje novo vozilo, so začeli junija, dnevno pa izdelajo 300 vozil, od katerih jih 200 v štirih različicah pripravljajo za izvoz.

Konec maja smo sedli za volan argenta, in sicer v različico z motorjem, ki ima 1.995 kubikov in 90 kW (122 KM) ter vbrizgavanjem goriva z elektronsko napravo. Seveda se je že kar na začetku vsiljevala primerjava z ustreznim modelom fiat 132/2000.

ZADRŽANI OBLIKOVALCI

Argenta ni vpadljivo vozilo, prav tako ne kot ni vpadljiv peugeot 604, saj ima dokaj enostavne linije, ki pa vseeno pripomorejo k nevsiljivi eleganci. Spredaj je maska stisnjena med dva štiriogolna halogenska žarometna s smerokazoma v nastavku, zadaj pa so luči po zgledu ameriških limuzin dovolj vidne in učinkovite. Prožni obdajci v kombinaciji z nerjavečim jeklom so odporni na udarec v oviro tudi pri hitrosti 4 km na uro,

Umirjene linije skrivajo razkošje

Novi veliki fiat je uspešno zamenjal dosednji Fiatov prestižni model 132 – Preverjeni motorji v novi karoseriji – Notranjost je salon, v katerem vas lahko zebe tudi poleti

kar je argenta prevzel od predhodnika. Odprtine za kolesa sekajo črn zaščitni pas, ki se vleče po spodnjem delu avtomobila in je v višini odbijavec, ki so iz enakega materiala. Za lepotni poudarek in skladno povezavo skrbijo elementi iz nerjavečega jekla. Kar 42 metrov bleščečih okrasov daje temu vozilu pečat razkošne dragocenosti.

Kolesa od karoserije ne izstopajo. Za razliko od tistih pri fiatu 132 so vstavljeni v večje odprtine, kar omogoča boljše hlajenje sprednjih kolotnih zavora.

Prostor za potnike v avtomobilu je enako udoben in razkošen tako spredaj kot zadaj. Sedeži so preoblečeni v volneni modri ali čokoladno rjavi velur, odvisno od barve karoserije. Vsa notranjost je skrbno urejena in usklajena. Kar ni oblečeno v blago, je prekrto s plastiko podobne strukture, tako da ne kvari enotnega vtisa.

Zaradi nekaterih novih reši-

tev sedežev je notranjost argente nekoliko prostornejša kot pri modelu 132. Naslonjala za glavo imajo vsi štirje sedeži, avtomatski varnostni pasovi so vgrajeni samo spredaj, medtem ko je za vgradnjo pasov zadaj že vse pripravljeno.

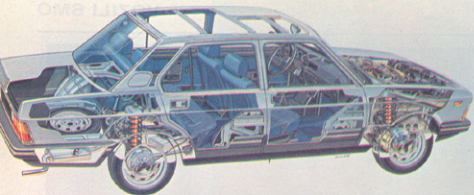
Ko smo se pogreznili v sedeže in obrnili kontaktni ključ, so se na posebnem zaslonu prižgale lučke, ki voznika opozarjajo na morebitne okvare enega od enajstih pomembnih delov za varno vožnjo in pravilno delovanje motorja. Če se je denimo nivo hladilne tekočine nevarno zmanjšal, se bo prižgala lučka, ki bo na silueti avtomobila označila kraj, kjer je treba pravočasno posegovati. Če je z vozilom vse v redu, rdeče lučke pogasnejo, prižgana ostane samo zelena. V desnem vogalu armaturne plošče je ekonometer, instrument, ki ga v različnih izvedbah že poznajo nekateri drugi proizvajalci avtomobilov. Zelena, rumena in rdeča polja na njem voznika na zelo

enostaven način obveščajo o trenutni porabi goriva. Pri težkem avtomobilu zaradi pirilnih jekovih radialov nima velikega kotainega upora, je dobro vedeti, kdaj se splača izkoristiti zalet in popustiti pedal za plin, torej varčevati z gorivom.

Novost v argenti predstavlja naprava za prezačevanje in vzdrževanje določene temperature. Medtem ko so se kopalci na obali Ligurskega morja sončili, je nas v avtu pošte-no zeбло. Seveda, želeli smo samo preveriti, kako deluje klimatska naprava. Prevetravanje sprednjega in zadnjega dela vozila je odlično rešeno s pomočjo kanala za pretok zraka s pomočjo ventilatorja, ki brezšumno deluje na štiri hitrosti.

Stekla sprednjih oken se dvigujejo in spuščajo s pomočjo elektrike, stikalo je vozniku lahko dosegljivo, prav ta-





ko kot stikalo, s katerim s pomočjo elektromagneta zaklenemo vsa vrata. Vsa vrata se zaklenejo tudi, ko voznik zaklene svoja vrata od zunaj.

Nekoliko od rok je vozniku sicer dovolj globok predal, ki se da zakleniti, bolj priročna pa je vdolbina desno od armaturne plošče. Drugo v voznikovi okolici je podobno kot pri fiatu 132.

MEHAK IN NATANČEN VOLAN

Motor vžiga brezhibno na prvi kontakt. Ročica petstopenjskega menjalnika (pri vseh različicah) je natančna in že po nekaj trenutkih smo v peti prestavi drveli s 180 km na uro, čeprav je tovarniški poda-

tek o največji hitrosti 175 km na uro. Volan argente je natančen in mehak. Med preizkusom smo se odločili, da ugotovimo, kako se počutijo direktorji in druge pomembne osebnosti, ki se vozijo na zadnjih sedežih. Tudi če so sprednji sedeži v srednjem položaju, je zadaj dovolj prostora za malo večje sopotnike. Na odseku avtoceste s slabo vzdrževanim asfaltom smo se lahko prepračili, da se udarci ne prenašajo v prostor za potnike, zato pa smo udarce prek razpok v asfaltu slišali. Vozili smo pač z nizkopresečnimi gumami pirelli P 6.

Argenta ima nove plinske blažilnike De carbon, preizkušene na vozilih formule 1, turističnih dirkalnikov, rally avtomobilih in na terenskih vozilih.

Blažilniki veliko prispevajo, da se argenta dobro drži ceste.

Konstruktorji tega avtomobila so se očitno močno trudili, da bi čimbolj zadržali hrup. Med prostorom za motor in potnike je posebna pregrada iz pločevine in antizvočnega materiala, k manjšemu hrupu pa prispevajo tudi razni dušilci na mestih, kjer prihaja do vibracij in ropota. Kljub vsemu to za motor z visokimi vrtljaji ni dovolj, pa čeprav so v boju proti hrupu, ki ga povzroča 5000 vrtljajev v minuti, uporabili kar 12 kg antizvočnega materiala.

OJAČANO TELO

Argenta je, predno so ga poslali na trg, moral skozi takimenovan crash test, da bi

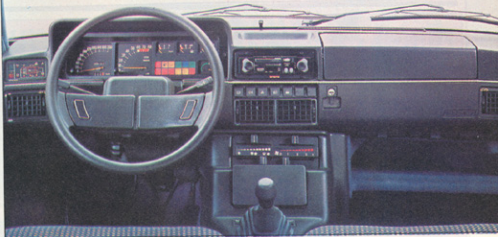


ugotovili trdnost prostora za potnike. Izpit je uspešno opravil tudi po čelnem trčenju v zid pri hitrosti 48 km na uro. Pri tem modelu so se še posebej ukvarjali s trdnostjo vrat.

Avto so pred rjo zaščiliti s katarforezo, pri čemer so uporabili dolgoletne izkušnje v boju proti tej nadlogi sodobnega avtomobila. V enem izmed testov so karoserijo za več dni namočili tudi v morsko vodo. Za zaščito so uporabili sredstva na bazi kroma in cinka.

ZNANI ROBUSTNI MOTORJI

Fiat je doslej že izdelal več milijonov motorjev z dvema odličnima gredema v glavi. Mnogi, ki jih imajo, hvalijo njihove športne lastnosti. Ročična gred je v petih ležajih in tresljajev skorajda ne prenaša.



Argent 2000 ima brezkontaktni elektronski vžig. V različnih z uplinjačem so uporabili nov zračni filter, s katerim upravlja termostat, kar vpliva na temperaturo zmesi in posredno tudi na porabo goriva. Bosch L Jetronic, sistem, ki je bil uporabljen še pri fiatu 132/2000 i, prispeva k večji moči motorja za 9 KM v primerjavi z modelom, ki ima uplinjač.

Argento izdelujejo z motorji s 1600, 200 (i) in 2500 kubikov (dizel). Pri Fiatu pričakujejo, da bodo imeli največ uspeha z dizel modelom, predvsem v deželah, kjer je dizel gorivo še vedno cenejše od bencina. Ta dizel motor sicer poznamo že od prej, razvija pa 52,9 kW (72 KM) pri 4200 vrtljajev na minuto. Predstavniki Fiata zatrjujejo,

da se z argento dizel vozi prav tako udobno kot z modeli z bencinskimi motorji.

Ob močnem motorju, dobrem vzmetenju in natančnem menjalniku so nujne tudi dobre zavore, ki naj bi izpopolnile končni vtis o tem avtomobilu. Na nekem ravnem delu avtocesto smo jih preizkusili. Pričakovali smo škripanje in oblak plavkastega dima. Pa smo se zmotili. Čeprav smo poskus večkrat ponovili, so zavore delovale brezhibno, za kar se je treba zahvaliti povečanemu kolutom ter še nekaterim drugim izboljšavam.

Za kupca je tudi pomembno, da vse argente, ki pridejo s tekočih trakov, preizkušajo na 15 km dolgi stezi, tako da je tam dnevno približno 300 vo-

zil. Ali jih bodo tako preizkušali tudi v Zavodih Rvene zstave, ko jih bodo začeli sestavljati?

Argenta bo prisel na tuj trg septembra, njegova cena pa bo med 9 in 11 milijonov lir. Sodeč po ceni torej kupcem ne bo ponujal manj od konkurentov. Na našem trgu bo seveda namenjen predvsem delovnim organizacijam, cene pa trenutno še ne vemo. Šele ko zveemo zanjo, ga bomo lahko tudi realno primerjali s konkurenti v razredu.

In za konec, zakaj so ga imenovali argenta? Za to ime so se odločili iz več razlogov, verjamemo pa, da je bil med pomembnejšimi ta, ker spominja na besedo srebro...

MIRO LJUB NIKOLIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaljni – vrstni – nameščen spredaj – vrtna in gib 84×71,5 mm (84×99 mm – gibna prostornina 1585) 1995 kubikov – kompresija 9:1 – največja moč 72,1 kW (98 KM) pri 5000/min (83,1 kW pri 5600/min (z elektronskim vbrizgavanjem 90 kW (122 KM) pri 5300/min) – največji navor 132 Nm (13,4 kpm) pri 4000/min, 166,8 Nm (17 kpm) pri 3700/min (elektronični 172 Nm (17,5 kpm) pri 3500/min) ročična gred v 5 ležajih – dve odmični gredi v glavi motorja (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni padočni uplinjač Weber 32 ADF ali Solex C 32 TE/E/S z avtomatičnim čokom ali elektronsko vbrizgavanje z Bosch L – Jetronic – mazanje pod pritiskom (oljna vilna filter) – mehanična črpalka za gorivo – vodno hlajenje s črpalko in termostatom ter ventilatorjem – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 45 A – svečke fiat 1 L4J ali marelli CW 7 LP.

Dizel motor, vrtna in gib 93×90 – gibna prostornina 2445 kubikov – kompresija 22:1 – največja moč 52,9 kW (72 KM) pri 4200/min – odmična gred v glavi (zobati jermen) – napajanje z rotacijsko črpalko Bosch.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinronizirani menjalnik – prestavna ročica med sedeži – prestavna razmerja: 3,612, 2,045, 1,357, 1,000, 0,834, nazaj 3,434 – v diferencialu 3,727:1 za 2000 in dizel, za 1600 in 2000 i pa 4,100:1.

Kolesa: jeklena platišča, 5/12 J×14 – platišča 175/70 SR 14 – 175/70 HR 14.

Vož in obese: limuzina – štiri vrata – pet sedežev – samonosa karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojni prečna vodila, poševne natezne opore, vijčne vzmeti, plinski blažilniki, prečni stabilizator – zadaj toga prema, na vzdolžnih in poševnih vodilih, vijčne vzmeti in plinski blažilniki.

Zavore: spredaj kolutne, zadaj bobnaste, dvokrožni hidravlični sistem, servo naprava, mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema.

Volan: polž, volan nastavljen po višini – 3 zavrtiljaji od ene do druge skrajne točke – rajdni krog 10,8 m

Oprema: merilnik hitrosti, ekonometer s

testno ploščo, merilnik vrtljajev (samo pri modelu z 2000 kubiki), merilnik temperature hladilne tekočine, voltmeter, ampermeter, od znotraj nastavljivo vzratno ogledalo, grete zadnje šipe, quartzna ura, brisalniki s tremi hitrostmi, naslonjaka za glevo, avtomatski varnostni pasovi itd.

Mere in teže: dolžina 4,449 m – širina 1,650 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,558 m – kolutek spredaj 1,321 m, zadaj 1,353 m – teža praznega vozila 1140 kg, dovoljena obremenitev 400 kg – dovoljena skupna teža vozila 1540 kg (z motorjem 1600 kubikov) – prtljajnik 400 l.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 60 litrov – karter s filtrom 6,66 litra – hladilni sistem z grelcem 11 litrov.

Zmogljivosti: (1600, 2000, 2000 i, 2500 dizel): največja hitrost v 4 prestavi: 165/170 165/130 km na uro, v 5 prestavi: 155/165 175/150 km na uro (tovarniški podatki) – pospeški od 0 do 100 km na uro: 12, 7/11, 6/10, 7/19, 2 sek – poraba goriva po ECE: 7, 2/9, 8/12, 4–7, 7/10, 1/12, 8 – 7, 8/9, 9/12 – 6, 5/9, 5/9, 9 litra na 100 km.