

Vozili smo

FIAT BARCHETTA 1.8 16v

Puerto de Santa Maria je eno tistih pristrčnih južnošpanskih mestec, ki s soncem, z morjem in s polnimi drevesi zrelih pomaranč namigujejo na življenje v sreči.

Fiat barchetta je eden tistih pristrčnih pristnoitalijanskih spiderjev, ki z vetrnjaštvom, z obliko in z vznemirljivostjo izpušnega zvoka namigujejo na srečo v življenju.



Šarm te sreče sega še v tiste čase, ko so - dostikrat lesene - limuzinske karoserije zašilili, tako kot čolne, v okorne, a nadvse privlačne kabrioletske dvosedeznike. Pa tudi v čisto določeno leto 1948, ko so ferrari 166S oznanili za »barchetta« in v vsa tista čudovita leta, ko so nastajali Fiatovi spiderji različnih velikosti in različnih zmogljivosti.

Zdaj je barchetta (barčica, čolniček) vnovič najnovejši fiat: z oblinami, ki bi bile v ponos tudi najlepšemu ženskemu telesu, z moškostjo iz zgodovine obujenih dviznih kljuk na samo dvojnih vratih, z lučmi, ponovljenimi po še zelo mladem coupéju, s štrlečima zunanjima ogledaloma, ki tudi ferrariju ne bi bila v sramoto, in s kokpitom, ki je zmes včerajšnjega



in današnjega, dobro pa bo služil tudi jutrišnjim željam.

Fiatova nostalgija pomaga graditi prihodnost. Želja po vetru ter nežni surovosti dvosedeznosti, trušča in sunkov izpod koles obuja spomine na giulietto in duetto, na MG in triumph, na spiderja 124 in 850 ter na vse druge veličastne majhne roadsterje, ki jih ni mogoče pozabiti, obeta pa novo svežino novih avtomobilskih časov.

Barchettina medosna razdalja je krajša, njuna koloteka pa sta širša kot pri fiatu puntu. Prtljažnika pod skoraj ovalno izrezanim pok-



rovom je samo za vzorec. Motor, 1,8-litrski in s 130 KM, je povsem nov in opremljen s štiriventilsko tehniko, z elektronskim menedžmentom, z variabilnostjo odmičnih gredi in z modernimi ugodnostmi, h katerim štejem prožnost, čistost, varčnost in končne zmogljivi-

LA STORIA STORICA





vosti. Menjalnik je petstopenjski in z ročico v izjemno spretno odmerjeni višini. Zavore so štirikrat kolutne ter s štirikanalnim ABS za doplačilo. Kolesa so posamično obešana, vijačno vzmetena ter zadaj dinamično vpeta, samodejni stabilizaciji v prid. Volan je s samo 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke zelo neposreden, a hkrati prijetno servoojačan. In okolje za voznika ter sopotnico (no, sopotniki niso izrecno prepovedani, voznice pa sploh ne) je cestno-dirkaško, s priokusom sodobnega italijanskega oblikovanja, z dolgima prostoroma za noge, z odličnima sedežema (vštevši »antisubmarine« efekt), z malce nepreglednimi merilniki, s kombinacijo plastike,

gole pločevine in usnja (če izberete dražjo različico), s serijsko vgrajenim radiom in z digitalno uro, ki je v tem okolju nekaj takšnega, kot bi bil Henčkov trio v pariški Operi.

Streha iz enojnega dakrona spominja na tanek in zložljiv dežni plašč in jo je pametno puščati v koritu za sedežnima naslonjaloma. Resda zmore zaščititi pred dežjem, pokvari pa ugled in obliko barchette.

Medosna kratkost prispeva k okretnosti vozila, prednji pogon k enostavnemu vodenju, nizko težišče in enakomerno razporejena teža pa k zanesljivi legi na cesti. Vzvojnja čvrstost karoserije je dobro zaznavna tudi na zelo slabem cestišču in na zavore se je moč zanesti tudi na kon-

cih najhitrejših ravnin.

K poglavju o varnosti barchette sodijo preračunano zmečkljivi karoserijski deli, bočne ojačitve, rešetkasta gradnja kabinskega poda, zračna vreča za voznika, samozategljiva varnostna pasova, izjemno močni zatiči vrat, samodejna zapora goriva (zoper požar ob nesreči) in dodatno ojačan okvir prednje šipe. Prevrtačenje z barchetto pa vseeno odsvetujem.

Tatovom kljubuje barchetta s kodnim sistemom za vžig in z zaklenljivim sprožilom prtljažnega pokrova, skritim v okviru voznikovih vrat.

Ko gre za opremo, je moč doplačati ne le za ABS in sovoznikovo zračno vrečo, ampak tudi za klimatsko napravo, za usnje (sedeži, volanski obroč, prestavna ročica), za lahka platišča, za meglenke, za osrednjo ključavnico, za elektrifikacijo zunanjih ogledal, za alarmno napravo in za čvrsto streho. Običajne barve so oranžna (oh, že spet nostalgija!), dirkaško rdeča, rumena in črna, s kovinskim odtokom pa srebrno siva,



temno zelena ter pariško in mornarsko modra.

Barchetto so oblikovali pri Maggiori, dodelali so jo v Fiat Style Centre, prodajati pa jo bodo začeli v Švici, takoj po ženevskem avtomobilskem salonu. Cena naj ne bi preseгла 35 milijonov lir.

Življenje v sreči in sreča v življenju. To je tisto, kar naj prinaša barchetta, pravijo pri Fiatu. In prav to oznanja »la storia storica«: ta rahlo zgodovinska zgodba barchette in spiderske večnosti.

MARTIN ČESENJ



FIAT BARCHETTA	1.8 16v
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni
vrtna in gib (mm)	82,0 x 82,7
gibna prostornina (ccm)	1747
kompresija	10,3 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	96/130 pri 6300
največji navor (Nm pri 1/min)	164 pri 4300
odmična gred (pogon)	2, v glavi (zobati jermen)
Število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, servo (ABS)
zavore zadaj	kolutne, servo (ABS)
volan	zobata letev, servo
platišča	6,5 J x 15
gume	195/55 VR 15
teža praznega vozila (kg)	1060
medosna razdalja (mm)	2275
dolžina x širina x višina (mm)	3916 x 1640 x 1265
prtljažnik (litri)	165
posoda za gorivo (litri)	50
največja hitrost (km/h)	200
pospešek 0 - 100 km/h (s)	8,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,1/7,8/9,9
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super