

Vozili smo

FIAT BRAVA/BRAVO TD IN AUTOMATIC

VARČNO



Skoraj bi lahko rekli, da gre za neke vrste manjše. Kar naenkrat bi vsi radi imeli turbodizle.

Izvolite. Brava in bravo sta povsem na novo motorizirana.

Najnovejša fiata sta dobila tudi najnovejša turbodizelska motorja z 1,9 litra prostornine. V zadnjih letih tržni delež avtomobilov, gnanih z dizelskimi motorji, v Evropi počasi, a vztrajno raste. V prvi polovici letošnjega leta je med prodanimi avtomobili že dobrih 21 odstotkov dizelsko gnanih, pa tudi v domači Italiji delež 14,3 odstotka ni zanemarljiv.

Povsem na novo razvita motorja spadata med

klasično zasnovane: visokotlačna rotacijska črpalka brizga gorivo v posebej oblikovano, pri Fiatu patentirano predkomo, torej gre za posredni vbrizg. Prečnatočna glava motorja je iz aluminija, blok in karter pa sta integrirana, kar omogoča togo konstrukcijo. Z jermenom gnana odmična gred je v glavi in ventila sta za vsak valj dva. Povečanim zmogljivostim na ljubo so motorji opremljeni z najnovejšimi turbinskimimi polnilniki znamke Garrett GT15.

Tudi premeri batov in njihovi gibi so pri obeh motorjih enaki. Razlika v zmogljivostih gre na račun vmesnega hladilnika polnilnega zraka,

ST, ZMOGLJIVOST IN UDOBJE

pa zadovoljuje tudi stroge evropske norme, ki bodo pričele veljati v začetku prihodnjega leta. Tudi norme, ki omejujejo hrup zunaj avtomobila, veljati bodo začele oktobra, za nove dizle ne pomenijo težave.

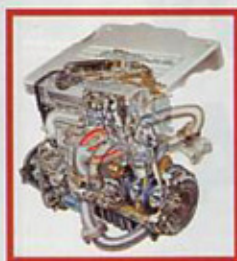
Veliko pozornosti so namenili izolaciji notra-

Komur dizli ne dišijo, ljubijo pa lagodno vožnjo, pri Fiatu po novem ponujajo samodejni menjalnik v kombinaciji z 1,6-litrskim bencinskim motorjem. Štiristopenjski menjalnik je znamke Aisin in je seveda opremljen s hidravlično sklopko, manjši porabi bencina v prid pa je opremljen še s posebno zaporo, ki togo zveže ročni gred motorja in menjalnik. Elektronsko nadzorovani menjalnik, katerega elektronika zbira kup podatkov (hitrost avtomobila, položaj pedala za plin, vklopljena prestava, izbrani program), ponuja tri že klasične programe vožnje: normalni, športni in zimski. Ko je s samodejnim menjalnikom opremljen fiat bravo, ima ta vgrajene merilnike fiata brave, v obeh primerih, torej pri bravu in bravi, pa dodani prikazovalnik pod merilniki kaže vklopljeno prestavo in izbrani program vožnje.

Novi fiati so prepoznavni tudi na zunaj, saj imajo drugačen prednji odbijač z dvema dodatnima režama za vstop zraka. Dizli so na voljo s paketi opreme S, SX in GT (bravo) oziroma S, SX, EL, ELX (brava), s samodejnimi menjalniki opremljeni novinci pa s paketom SX za (bravo) ter SX, EL in ELX (brava).

Novi fiati torej razširjajo ponudbo na varčnost s šibkejšim turbodizlom, na zmogljivost z močnejšim in na udobje s samodejnim menjalnikom. Vsega hkrati pač ni mogoče imeti.

VINKO KERNČ



nosti pred treslaji in hrupom. Že toga zasnova, lahko bati in dobra uravnoteženost vrtečih se delov naredijo tek miren, prenos neljubih treslajev pa zmanjšujejo še novi motorni nosilci s povečano blažilno vlogo. Ker sta motor in menjalnik med seboj togo speta, so za prenos iz prestavne ročice na menjalnik uporabili dvojno pletenico, motorni pokrov in stena med motornim prostorom in potniškim delom pa sta izdatno zvočno izolirana.



elektronskega nadzora vbrizga in povratnega ventila EGR ter večjega turbinskega polnilnika pri zmogljivejšem od obeh. Vloga turbinskega polnilnika pri šibkejšem motorju ni povečanje moči, temveč povečanje navora (v primerjavi z enakim motorjem brez turbinskega polnilnika) in izboljšanje odzivnosti pri nižjih motornih vrtljajih. Močnejši motor pa je namenjen živahnemu vozniku, saj je njegova moč, upoštevajoč zasnovo, največja v tem velikostnem razredu. Oba dizla dosežeta 90 odstotkov največjega navora že pred dva tisoč vrtljaji ročne gredi v minuti, njuna emisija strupenih plinov

Fiat brava (bravo)	TD 75	TD 100	1.6 16V avtomatik
motor (zasnova)	Štirivaljni, štiristaktni, vestni, dizelski	Štirivaljni, štiristaktni, vestni, dizelski	Štirivaljni, štiristaktni, vestni
vertina in gib (mm)	82,0 x 90,4	82,0 x 90,4	86,4 x 67,4
gibna prostornina (ccm)	1910	1910	1581
kompresija	20,7:1	20,7:1	10,15:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55 (75) pri 4200	74 (100) pri 4200	76 (103) pri 5750
največji navor (Nm pri 1/min)	147 pri 2750	200 pri 2250	144 pri 4000
odmerna gred (pogon)	1 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (zobati jermen)	2 v glavi (zobati jermen)
število ventilov za valj	2	2	4
polnjenje z gorivom, vžig	posredni vbrizg, turbinski polnilnik	posredni vbrizg, tur. polnilnik, nizekotni	elektronska, večtočkovni vbrizg
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	4
prednja prema	pos. obese, vzmetne noge, trkotna prečna vodila, stabilizator	posamične obese, vzmetne noge, trkotna prečna vodila, stabilizator	posamične obese, vzmetne noge, trkotna prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	pos. obese, vzd. vodila, vijake vzmeti, teles. blažilniki, stab.	pos. obese, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teles. blažilniki, stab.	pos. obese, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teles. blažilniki, stab.
zavore spredaj	kolutne	kolutne (prisilno hlajene)	kolutne (hlajene)
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	bobnaste
volan	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo
platišča	ni podatka	ni podatka	ni podatka
gume	175/65 R 14	175/65 R 14	175/65 R 14
teža praznega vozila (kg)	1170 (1145)	1180 (1155)	1120 (1090)
dovoljena skupna teža (kg)	ni podatka	ni podatka	ni podatka
medosna razdalja (mm)	2540	2540	2540
dolžina x širina x višina (mm)	4187 x 1741 x 1408/4025 x 1755 x 1411	4187 x 1741 x 1408/4025 x 1755 x 1411	4187 x 1741 x 1412/4025 x 1755 x 1414
prtljajnik (litri)	380/1165 (280/1030)	380/1165 (280/1030)	380/1165 (280/1030)
posoda za gorivo (litri)	60	60	50
največja hitrost (km/h)	165	180 (182)	180 (184)
pospešek 0 - 100 km/h (s)	15,5 (15,1)	11,0 (10,8)	12,2 (12,0)
poraba goriva po DIN (l/100 km)	4,5/6,5/7,7	4,7/6,6/7,5	5,9/7,7/11,2
vrsta goriva	plinsko olje	plinsko olje	neovinsčni bencin super