



# Računajte nanj

besedilo: Mitja Reven  
foto: Aleš Pavletič



Prva naloga Fiatovih trgovcev pri lovljenju kupcev Brava bi morala biti usmerjena na testne vožnje. Ko se človek zapelje s T-Jetom, iz njega namreč težko izstopi nezadovoljen.

► Fiatov Bravo je reden gost v naši testni floti, zato lahko mirne volje zapišemo, da smo preizkusili že pravzaprav vse motorne različice in spoznali večino ravni opreme. Nekateri Bravi so pustili dober vtis, drugi slabšega, tretji odličnega. Med zadnjimi je zagotovo tudi različica z 1,4-litrskim turbobencinskim motorjem, s katero se Fiat trudi očarati tudi nedržitelje ljubitelje prisilno polnjenih 'peklenščkov'. Oblikovne neočarljivosti Bravu (razumljivo) nihče ne očita. Ne ob pogledu na zunanjo obliko ne v notranjosti. Dinamičnemu videzu dobro pristojni zmogljiv agregat, stilu pa nepotajoč, nekadež in na splošno zelo kultiviran motor. Medtem ko je bil lov za Bravovim motornim idealom za marsikaterega kupca še pred meseci podobno težka naloga kot čakanje na škotsko Nessie, je danes odločitev zaradi prihoda dveh T-Jetov lažja.

T-Jet kljub zagonu v mrzlem jutru s temperaturami krepko pod ničlo radostno zaživi ob prvem obratu ključa, se hitro ogreje in začenja presenečati. Družina T-Jet (za zdaj sta v njej 120- in 150-'konjska' člana) je del Fiatove strategije uporabe manjših motorjev, ki jim pri nadomeščanju gibne prostornine pomagajo manjša turbopuhala. T-Jeta sta bila sicer zasnovana na motorjih iz družine Fire, a lahko zaradi temeljitih sprememb govorimo o povsem novih agregatih. Prva dobra lastnost 120-'konjskega' T-Jeta je pripravljenost na delo že kmalu nad prostim tekom in dobra forma že pri 1.500 vrtljajih ročične gredi. Odzivno turbopuhalo hitro priskoči na pomoč, tako da se agregat v prvih treh prestavah brez kakršnegakoli oklevanja zavrti v rdeče polje, pri okoli 6.500 vrtljajih pa napredovanje ustavi elektronika. Pohvalimo naj motorno odzivnost, ki ob pritisku na stopalko za plin (povezava je električna) poskrbi, da ni opaznega zamika med povečanjem in izvršitvijo ukaza. V praksi se izkaže, da začne motor nebrutalno vleči (150-'konjska' različica je pri tem bolj nemirna) pri okoli 1.800/min, njegova moč pa narašča vse do petih tisočakov, kjer doseže vrhunec – 90 kilovatov (120 'konjev').

Dovolj dober pokazatelj zmogljivosti motorja je tudi izmerjeni 9,8-sekundni pospešek do 100 kilometrov na uro, hvalnice agregatu pa potrjujejo tudi na naših meritvah dobljeni podatki o prožnosti, ki dajejo osnovnemu 1,4-litrskemu Starjetu povsem drugo dimenzijo. Poraba goriva je pri T-Jetu zelo odvisna od načina vožnje. Na testu smo izmerili najmanjšo porabo 8,9 litra, največja pa je preseglala desetico in se ustavila pri 11,1 litra. Z mirnejšo vožnjo in 'držanjem' vrtljajev med 1.500 in 2.000/min lahko brez večjih odrekov v smislu pretirano počasne vožnje držite povprečno porabo goriva med petimi in sed-

**"T-Jet: tih tek, brez tresljajev in z dovolj moči."**

mimi litri (na 100 km). K varčnejši mestni in obmestni vožnji poleg elastičnega motorja veliko pripomore tudi skoraj dirkaško kratek menjalnik, saj se s šesto prestavo lahko peljete že pri hitrosti približno 60–70 kilometrov na uro. Posledično se poraba goriva opazno dvigne takoj, ko zapeljete na avtocesto, kjer pri 130 km/h (po merilniku hitrosti) merilnik kaže okoli 3.000 vrtljajev, potovalni računalnik pa beleži porabo nad sedmimi, osmimi litri. Tu bi za manjšo porabo dodali še kakšno prestavo ... Motorni hrup je še vedno znosen tudi pri hitrostih okoli 150 kilometrov na uro, kjer je poglobljena 'motnja'

še vedno piš vetra okoli karoserije. Za ušesa pa je Bravo najudobnejši pri okoli 90 km/h, saj je motor takrat pravzaprav neslišen. Brez težav Bravo T-Jet nabere tudi 180 km/h, potem pa se začne igla merilnika hitrosti počasneje približevati dvestotici ... Če se radi vozite malce hitreje in izkoriščate zgornjo polovico motornih vrtljajev, kjer je Bravov T-Jet najbolj iskrih in zabaven, računajte tudi na porabo, večjo od desetih litrov. Podvozje je čvrsto in hkrati udobno, menjalnik je dober, a bi lahko bil s krajšimi gibi ročice še boljši, želeli pa bi si tudi malo manj glasno pretikanje. Bravo T-Jet navduši še posebej

v mestih, kjer pride do izraza eksplozivnost prvih štirih prestav, ki se zvrstijo zelo hitro in z največjim veseljem. Zaradi prožnosti lahko pretikanje steče hitro. Zunaj mestne gneče, v deželi ovinkov veselje kljub nekoliko preveč ojačanemu servu in dolgim gibom stopalk nikakor ne usahne. Na avtocesti se v peti in šesti prestavi sicer pozna, da motor vseeno ni vsemogočen, vendarle pa je dovolj suveren, da ne pomeni ovire pri vožnji na prehitevalnem pasu.

Takšen Bravo stavi na vsa čutila, argument za pa je tudi cena, saj se 16 evrskih tisočakov, kolikor stane ta šibkejši T-Jet z opremo



## Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16V 120 Dynamic

### Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16V 120 Dynamic

Cena osnovnega modela: 15.200 EUR  
Cena testnega vozila: 16.924 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 2 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 62 % / Stanje kilometrskega števca: 8.233 km

**POSPEŠKI**  
0–100 km/h: 9,8 s  
402 m z mesta: 17,1 s (132 km/h)  
1.000 m z mesta: 31,2 s (165 km/h)

**PROŽNOST**  
50–90 km/h (IV.): 8,3 s  
50–90 km/h (V): 10,2 s  
80–120 km/h (V): 10,1 s  
80–120 km/h (VI): 12,9 s

**NAJVEČJA HITROST**  
194 km/h (VI. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 40,0 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje: 9,7 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.368 cm<sup>3</sup> - največja moč 88 kW (120 KM) pri 5.000/min - največji navor 206 Nm pri 1.750/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 W (Continental ContiWinterContact TS810 M+S).  
Mase: prazno vozilo 1.335 kg - dovoljena skupna masa 1.870 kg.  
Mere: dolžina 4.336 mm - širina 1.792 mm - višina 1.498 mm - prtljažnik 400–1.175 l - posoda za gorivo 58 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0–100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,6/6,7 l/100 km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**  
▲ motor (moč, odzivnost)  
▲ zunanji in notranji videz  
▲ lahkotnost vožnje  
▲ prostornost  
▲ prtljažnik  
▲ poraba goriva ob mirni vožnji

▼ enosmeren potovalni računalnik  
▼ podnevi slaba berljivost merilnikov  
▼ odpiranje pokrova posode goriva le s ključem  
▼ poraba goriva ob priganjanju  
▼ [serijsko] nima ESP-ja  
▼ nabiranje vlage v zadnjih lučeh (testno vozilo)

### Končna ocena

S T-Jetom je Bravo končno dobil motor(ja), ki ustreza(ta) njegovemu oblikovnemu temperametu. Turbobencinar je lahko varčen, tih in uglajen, že v naslednjem trenutku (odzivnost!) pa Brava spremeni v hitrega, požrešnega in (prijazno) glasnega. Kot bi imeli na eni rami angela, na drugi pa hudička.

Dynamic (centralno zaklepanje z daljinskim upravljanjem, električni pomik prednjih šip, električno nastavljivi in ogrevani zunanji ogleдали, potovalni računalnik, po višini nastavljiva prednja sedeža, štiri varnostne blazine in zavesi, prednji meglenki s funkcijo prilagajanja vožnji skozi ovine, pet zvezdic Euro NCAP, dober avtoradio), povrne v obliki vsakodnevnega zadovoljstva s kupljenim. Priporočamo še 310 evrov vložka v ESP (skupaj z ASR, MSR in pomočjo pri speljevanju v klanec). ◀◀