

Prava smer?

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Prava smer?

Vse je odvisno od tega, kako daleč naprej gledate.

► Vse skupaj je malce potihnilo; Fiat, ki je še pred približno dvema letoma polnil stolpce časopisov, revij in podobnih medijev, ni več kost za glodanje. Kaže, da ga je Sergio Marchionne popeljal na pravo pot, saj bi se v nasprotnem primeru obrekovanja, dobro- ali slabonamerna, nadaljevala v veselje avtorjev in bralcev.

Znotraj Fiata, v njegovem bistvu, torej pri avtomobilih, najbrž še ni popolnoma vse tako, kot bi si kupci želeli. Tudi pri drugih znamkah ni. Ampak v splošnem Fiat zdaj ponuja čedno paletto vozil: oblikovanih v značilnem italijanskem slogu, tehnično zanimivih in naprednih, cenovno pa še vedno ugodnih.

Bravo je lep dokaz za obe zgornji trditvi: je avtomobil, ki mu ni nerodno stopiti ob bok tekmečem, ki jih v tem razredu kar mrgoli. Tu in tam slišimo opazke, da manjka trivratna različica karoserije (in morda še kakšna), a zgodovina in sedanost kažeta, da so možnosti takšne različice na trgu majhne; dokler si Fiat povsem ne opomore, se z 'nišnimi' modeli in različicami skoraj zagotovo ne bo ukvarjal.

Bravo se v tem trenutku zdi dobro orožje v najširšem krogu kupcev: tistih, ki iščejo dovolj prostoren in uporaben avtomobil za povprečno veliko družino, ki iščejo dinamično oblikovan avtomobil in ki iščejo tehnično sodoben avtomobil. Vse to Bravo je in v njem zmoti le kakšna malenkost: recimo to, da ima pretežno le pogojno uporabna odlagalna mesta. Bravo, ki ga vidite na fotografijah, tudi nima žepov na hrbtišču sedežev in za pomik šip v zadnjih vratih je

treba vrteti ročico z roko. Zagotovo ne bi 'bolelo', če bi imel (v paketu opreme Dynamic) žepe in elektriko za pomoč pri pomiku šip. Prav nujno pa tudi ni.

Se pa prav takšen Bravo lahko pohvali s svojim motorjem; ta je najnovejši turbodizel te hiše, zgrajen po načelu 'downsizing' (zmanjševanje mer), ki se v splošnem nanaša na zmanjševanje prostornine ob hkratnem ohranjanju zmogljivosti na račun sodobnejše tehnike. Pri tem motorju je snovalcem uspelo obdržati navor in moč motorja starega 1,9-litrskega turbodizla kljub le osmim ventilom v glavi. Vse drugo, vsa nova tehnika, je skrita v detajlih: v materialih, v tolerancah, v elektroniki.

V praksi gre takole: do 1.600 motornih vrtljajev je motor le pogojno uporaben, saj je precej len. Dobra stran je, da je v tem področju dobro odziven, kar omogoča hiter dvig vrtljajev na(d) to mero in posledično hitro speljevanje, če voznik to hoče. Od tu naprej je motor vzoren, pri kakih 2.500 vrtljajih v minuti pa že odlično vleče, tudi v zadnji, 6. prestavi. Za 160 kilometrov na uro (po merilniku) je motorju potrebnih 2.700 vrtljajev in pritisk na plin povzroči še dobro zaznavno pospeševanje. Veselje do dela ga prične nad 4.000 vrtljaji urno minevati; do 4. prestave se sicer zlahka zavrti do 4.500 vrtljajev v minuti, a je vsako priganjanje nad številko 4.000 na merilniku vrtljajev nesmiselno – zaradi dobro izračunanih prestavnih razmerij v menjalniku se potem, ko pri teh vrtljajih voznik pretakne v višjo prestavo, motor znajde prav v svojem (navorsko) najboljšem področju. To pa pomeni lahko tudi pospeševanje. Le med



vožnjo v daljši, strmejši klanec se pri avtocestnih hitrostih hitro upeha, kar daje vedeti, da je pač motorna prostornina zmanjšana. Ampak šele tam, kjer zakon že prepoveduje (in kaznuje) hitrost.

Zmanjšanje prostornine in tehnika pa sta ohranili motorno žejo in jo celo zmanjšali. Potovalni računalnik kaže lepe številke: v 6. prestavi pri 100 kilometrih na uro (1.800 vrtljajev) 4,7 litra na 100 kilometrov, pri 130 (2.300) 5,8 litra in pri 160 (2.900) 8,4 litra goriva na 100 kilometrov. Če pri omenjenih hitrostih do konca pohodite plin, se (trenutna) poraba ne bo dvignila nad 14,5 litra na 100 kilometrov. Na drugi strani se na daljši vožnji po avtomobilski cesti znotraj omejitev motor zadovolji tudi z manj kot šestimi litri

goriva na 100 kilometrov. Pri tem je motor tudi (v notranjosti) prijetno tih pa tudi dizelskih tresljajev ni čutiti. In pri tem je tudi uglasen: svoj turbinski značaj spretno skriva.

Slabo in dobro: takšen Bravo nima nikakršnih elektronskih pomagala (ASR, ESP), a jih v normalnih voznih razmerah tudi ne potrebuje: zaradi dobre prednje preme je trakcija (vleka) odlična in le v skrajnih primerih, ki jih mora voznik kar izsiliti, se notranje kolo na kratko zavrti v prazno. Zato je vožnja lahko brezskrbna, po zaslugi lahkega, a povednega volana in odličnih gibov prestavne ročice pa tudi dinamična. Še boljše je podvožje: nagibanja v ovinkih je nekaj le blizu fizikalnih meja, sicer pa je na prednjih sedežih zelo udobno, na zadnji klopi pa malo manj, kar

je posledica v tem razredu skoraj uzakonjene poltoge zadnje preme.

Dober splošen vtis pušča tudi notranjost: čvrsto, kompaktno, prostorno. Posebej pohvale vreden je športno ergonomski, v usnje oblečen volanski obroč, pa tudi sicer se voznik v takšem Bravu ne bo mogel posebej pritoževati.

Zato se zdi misel o 'pravi smeri', še posebej ob takšem Bravu in gledano široko ali ozko, utemeljena; kot celota deluje prijazno in zaupljivo. Komur 'dišijo' plinsko olje, zmerna poraba goriva, dobre zmogljivosti in splošno dober paket avtomobila, utegne biti zelo zadovoljen. ◀

Fiat Bravo 1.6 Multijet 8v (77 kW) Dynamic

Cena osnovnega modela: 16.990 EUR
Cena testnega vozila: 19.103 EUR

NAŠE MERITVE
T = 27 °C / p = 1.193 mbar / rel. vl. = 34 % / Stanje kilometrskega števca: 11.194 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 12,1 s
402 m z mesta: 18,3 s (121 km/h)
1.000 m z mesta: 33,7 s (154 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV.): 9,6 s
50–90 km/h (V.): 17,3 s
80–120 km/h (V.): 10,6 s
80–120 km/h (VI.): 14,1 s

NAJVEČJA HITROST 187 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 35,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 7,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.590 cm³
– največja moč 77 kW (105 KM) pri 4.000/min – največji navor 290 Nm pri 1.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE050A).
Mase: prazno vozilo 1.395 kg – dovoljena skupna masa 1.770 kg.
Mere: dolžina 4.336 mm – širina 1.792 mm – višina 1.498 mm – prtljajnik 400–1.175 l – posoda za gorivo 58 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 187 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,3 s – poraba goriva (ECE) 6,3/4,1/4,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motorne zmogljivosti, poraba
▲ podvožje, prednja prema
▲ menjalnik (gibi ročice)
▲ videz
▲ splošen vtis notranjosti
▲ lahkotnost vožnje
▲ volanski obroč
▲ oprema (v splošnem)

▼ nima elektronskih pomagala (ASR, ESP)
▼ le pogojno uporabna mesta za drobnarije
▼ manjka nekaj elementov opreme
▼ enosmeren potovalni računalnik

Končna ocena

Ta motor ima vse dobre lastnosti (1,9-litrskega) predhodnika, a tudi mirnejši tek, bolj uglajeno delovanje in manjšo porabo goriva. S svojimi zmogljivostmi se zdi zelo dobra izbira za to karoserijo.