

Vozili smo
FIAT BRAVO IN BRAVA

BRAVURA PARA



Fiatov avtomobilski ritem postaja znatno hitrejši, kot je bil v ritmovih časih. Zdaj tudi tipa, kot sta bila tipo in tempra, nista kos tempu prodajnih zahtev. Ne zgolj navidezno prelomnico je oznanil že punto, pred dvema letoma. Zato sta naslednji pomembni točki kar dve: bravo in brava.

"Bravissimi!" ploskajo Torinčani te dni obema hkrati.





Zdaj seveda pričakujejo, da jima bosta ploskala tudi Evropa in svet. Kajti z njima je Fiat začel novo avtomobilsko poglavje: nastop parov!

Par je čeden in logičen: on in ona. On je bravo, dvoprostorski in trivrtni športni avtomobil, ona je brava, njegova limuzinska vzporednica. Dvojčka sta nastajala hkrati in nastala po samo 32 mesecih

njnega nastopa oznanja Fiat tudi s hkratnostjo stila, udobja, voznosti, varnosti in čistosti v zvezi z okoljem.

Bravo in brava spadata v nižji srednji razred (segment C), torej posegata na najbolj vroči del avtomobilskega trga, natanko v tisti, ki je lani v Evropi pogoltnil 3,583.000 vozil. In čeprav sta to navzven povsem dobro razločljiva avtomobila, ju združujejo oblikovanost, oprema, ergonomija in mehanika, s (skoraj) vsemi motorji vred.

Obliki brava in brave so krstili z "bio-design" ter razložili z naravnimi potezami ter z lahkotno uporabnostjo. Količnika zračnega upora znašata 0,32 (bravo) in 0,33 (brava), končni rezultat dela Fiatovih oblikovalcev pa so zunanja in notranja oblost potez, večji spoji pločevine in stekla, športna poudarjenost bokov, vitka nosova, opazna, toda nevsiljiva zadka in nadaljevanje moderne skladnosti, ki so jo odločno začeli že s puntom.

Poglavitni razliki sta pri zadkih in v številu vrat: pri bravu so zadnja (torej tretja) vrata kombijevsko pokončna in obrobljena z izbuljenimi trapezastimi lučmi, pri bravi pa so zadnja (torej peta) vrata s pomočjo položnejše šipe zavihnjena v limuzinsko oblikovan prtlačni pokrov, segajoč med oblikovalsko posrečene



nizke in široke luči. Prtljažni prostornini sta zato različni: 280 normnih litrov pri bravu in 380 enako odmerjenih litrov pri bravi. Sredinska zavorna luč je že tovarniško vgrajena. In karoserijske barve so dveh vrst: vpadljive in "svetleče" zanj ter klasične, elegantne zanj. Nosova, izbuljenost blatnikov in prednji del strehe so obkraj enaki.

Enaki podobi imata tudi notranjosti obeh vozil: z (že spet!) previsoko nameščenima prednjima sedežema (voznikov je ob tem še - serijsko - dodatno privzdignljiv), z veliko večidel asimetrične oblosti, z že vgrajenim radiokasetofonom (obvestilo za tatove: zaradi posebne oblike je za druge avtomobile neuporaben), z dvema podobama (glede na motorne zmogljivosti) armature plošče in volanskega obroča ter - pri dražjih različicah brave - z integriranimi (tremi!) zglavniki na zadnjem naslonjalu. Kadar je zadnja klop deljiva, je varnost potnikov ozaljšana še z dodatno prečno ojačitvijo, in kadar je paket opreme dovolj dragocen, sta prednja sedeža metaljasto prilagodljiva hrptom uporabnikov.

Vseh paketov opreme je šest, razdelili pa so jih glede na karoserijsko obliko in glede na motorje v obeh nosovih. Bravu pripadajo paketi S (os-

novni), SX, GT in HGT, bravi pa S (osnovni), SX, EL in ELX. Jasno: imenitnost opreme in pogona se stopnjuje s številom in imenitnostjo črk v oznakah.

Motorjev je v celem pet: štiri bencinski (1,4-, 1,6-, 1,8- in 2,0- litrski) ter 1,9-litrski dizel. Dvolitrski bencinski petvaljnik so namenili le bravu HGT, 1,9-litrski turbodizel pa bosta pozneje dobila oba modela hkrati.

Bencinski motorji spadajo v novo Fiatovo (modularno) generacijo z večventilsko tehniko (1,4-litrski motor ima po tri, preostali pa po štiri ventile za vsak valj), z elektronskimi menedžmenti za vzbizgavanje goriva in vžig ter z izrazito naklonjenostjo prožnosti, uglajenosti ter mirnemu teku, ugodni porabi goriva in čistosti okolja. Menjalnik je vselej petstopenjski, zveza s prestavno ročico pa je pri 1,4-litrskem motorju hibridna (drogovje in pletenica), pri vseh ostalih pa klasična: zgolj prek drogov.

Vsa štiri kolesa so posamično obešana, s pomožnimi okvirji ter s prečno podprtimi vzmetnimi nogami za prednja in z vzdolžnimi nihajkami in vijačnimi vzmetmi za zadnja kolesa. Diagonalno dvokrožne zavore s servoajčačevalnikom in (po želji) z ABS so spredaj kolutne, zadaj



razvojnega dela. Imeni zanju je izbiralo pet agencij in ju izbralo izmed petsto imenskih parov. Bravo in brava posebljata Italijo, sta lahko izgovorljiva in zapomnljiva ter razumljiva za cel svet. Hkratnost



pa bobnaste, le pri bravu HGT služijo koluti tudi zadnjim kolesom. In pri servoosajčevalniku volana sta dve možnosti: lahkotnejša, za vsakdanjo uporabo in za mestno gnečo, ter neposrednejša in trša, za športnejše želje voznika.

Ko gre za varnost, tovarna našteva poudarjeno vzvojno čvrstost karoserije, njene (nevidne) ojačitve, programirano zmečkljivost posamičnih pločevinastih delov in volanskega droga (EAS), v razvojnem obdobju stokrat oprav-

poškodbami.

Razvoj brava in brave je stal 1,5 milijona lir in je zaposloval skoraj tri tisoč strokovnjakov; z 200 prototipi so prevozili pol milijona testnih kilometrov, za izboljšave posamičnih elementov pa so

uporabili 320 predserijskih vozil. Pa nista nova le brava in brava, novi sta tudi tovarni (Melfi, Preatola Serra) zanju. Bravo in brava - kot končna izdelka - prihajata iz tovarne v Cassinu (v manjši količini pa tudi iz Rivalte), letno pa nameravajo izdelati do 350.000 teh vozil. Prodaja v Italiji bo stekla v teh dneh, na drugih trgih, všteti slovenskega, pa - postopoma - do sredine oktobra.

Bravura para je - vse tako kaže - izpiljena do zadnje podrobnosti. Torinsko slavje je bilo zgolj še smetana na rojstni torti. Bravo in brava - pravijo - morata biti bravissimi!

MARTIN ČESENJ

FIAT Bravo/Brava	1.4 12V	1.6 16V	1.8 16V	2.0 20V	1.9 D
motor (zasnova)	4valjni, štiriktaktni, vrstni	4valjni, štiriktaktni, vrstni	4valjni, štiriktaktni, vrstni	5valjni, štiriktaktni, vrstni	4valjni, štiriktaktni, diz., vrst.
vrtnina in gib (mm)	82,00 x 64,87	86,40 x 67,40	82,00 x 82,70	82,00 x 75,65	82,60 x 90,00
gibna prostornina (ccm)	1370	1581	1747	1998	1929
kompresija	9,85:1	10,15:1	10,30:1	10,0:1	21,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	59 (80) pri 6000	76 (103) pri 5750	83 (113) pri 5800	108 (147) pri 6100	48 (65) pri 4600
največji navor (Nm pri 1/min)	112 pri 2750	144 pri 4000	154 pri 4400	186 pri 4500	119 pri 2000
odmična gred (pogon)	1 v glavi (zob. jermen)	2 v glavi (zob. jermen)	2 v glavi (zob. jermen)	2 v glavi (zob. jermen)	1 v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	3	4	4	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	bosch monomotoric	weber-marelli MPI	hitachi MPI	bosch motoric M2.10.4	posredni vbrizg (lucas)
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	posamične obese, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator				
zavore spredaj	kolutne	kolutne	kolutne (znotraj hlajene)	kolutne (znotraj hlajene), ABS	kolutne
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	bobnaste	kolutne, ABS	bobnaste
volan	z zobato letvijo (servo: SX)	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo
platišča	5,5j x 14	6j x 14	6j x 15 (6j x 14)	6j x 15	5,5j x 14
gume	165/65 R 14 T	185/60 R 14 T	185/55 R 15 V (185/60 R 14 H)	195/55 R 15 V	175/65 R 14 T
teža praznega vozila (kg)	1010 (1040)	1050 (1090)	1100 (1130)	1690	1600 (1650)
medosna razdalja (mm)	2540	2540	2540	2540	2540
dolžina x širina x višina (mm)	4025 x 1755 x 1416	4025 x 1755 x 1414	4025 x 1755 x 1415	4031 x 1755 x 1416	4025 x 1755 x 1415
prtljažnik (litri)	280/1030 (380/1165)	280/1030 (380/1165)	280/1030 (380/1165)	280/1030	280/1030 (380/1165)
posoda za gorivo (litri)	50	50	60	60	60
največja hitrost (km/h)	170	184 (180)	193 (190)	210	155
pospešek 0 - 100 km/h (s)	13,8 (13,9)	11,0 (11,5)	10,0 (10,3)	8,5	17,3 (17,8)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,2/7,0/9,0 (5,3/7,0/9,2)	5,5/7,5/9,3 (5,6/7,5/9,5)	5,8/7,6/9,8 (5,9/7,6/9,9)	7,1/8,7/11,0	4,9/6,9/6,5 (4,9/6,9/6,6)
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	neosvinčeni bencin super	neosvinčeni bencin super	neosvinčeni bencin super	plinsko olje