

Kratek test

## Fiat bravo GT



# ČESTITAM!

Kadarkoli rečem bravo GT, se vedno spomnim na tipo GT. Troja vrata, enaka prostornina motorja, enako ime.

A čisto drug značaj!

Fiat bravo je na pogled prikupen avtomobil; prijetnih, zaobljenih linij, drobnih in večjih, ličnih in zanimivih oblikovnih rešitev, ozkih bokov in širokega zadka ter v celem dinamičnega značaja. Če je črn, če ima par meglenk in če ima za spoznanje širša platišča z gumami, je vse naštetost bolj opazno. In če gre za bravo GT, je tudi mehanika prava.

Ko je motor mrzel, na ukaz ključa takoj steče, a sprva ne daje najboljšega občutka; zmanjkuje moči, sem ter tja malce cuka. A tista kritična minuta hitro mine in motor je pripravljen na voznikove želje. Šestnajst ventilov v glavi se razigra in vbržig na štirih mestih skrbi za natančno in

predvsem zadostno polnjenje z gorivom. Kljub večventilski zasnovi je povsem uporabno prožen že od 1500 vrtljajev v minuti, z naraščanjem vrtljajev pa se zvezno veča tudi vlečna sila na kolesih. Do polne sape pride malce nad 3500 vrtljaji v minuti, in če voznik vztraja pri polnem plinu, mu pri znamki 6700 vrtenje prepreči le elektronski prekinjevalnik, čeprav daje zdrav, športen zvok občutek, kot bi se motor z veseljem vrtel še više, vsaj tja do 7500 vrtljajev v minuti.

Za vsakogar nekaj; nekdo rad vozi umirjeno, počasi, pri zmernih motornih vrtljajih. Prav Bravo GT to zlahka zmore. Drugi želijo od avtomobila nekaj športnega duha. Tudi prav Bravo GT je kot nalašč za to. Izbe-

rite točko pretikanja tik pred rdečim poljem na merilniku vrtljajev in zdelo se vam bo, da je bravo GT za to hvaležen. In ne glede na režim vožnje boste imeli ves čas občutek, da motor teče mehko in brez odpora. Menjalnik, ki prenaša moč k prednjim kolesom, je njegov odlični partner; ko ocenjujem hitrost in natančnost pretikanja in ko ocenjujem prestavna razmerja. Ta so skupaj z razmerjem v diferencialu kratko izračunana, saj prav takšna morajo biti. Navsezadnje gre za bravo GT. Pri tem prideta do veljave motorni navor (od 2000 vrtljajev zlahka vleče v klanec tudi v višjih prestavah) in bravov športni značaj, pa tudi porabe goriva ni težko uokviriti v solidna povprečja. Z mirno vožnjo je mogoče sto kilometrov prevoziti z manj kot osmimi litri bencina, če pa se znajdete na prazni avtomobilski cesti in vozite s 180 kilometri na uro, bo za enako razdaljo potrebnih dobrih enajst litrov bencina. Ob tem pa






**Prtljažnik:**  
 več kombinacij  
 za različno prtljago

ne trdim, da s pretiravanjem ni mogoče preseči obeh meja; porabiti manj kot sedem ali več kot dvanajst litrov za sto prevoženih kilometrov.

Naj vas ne zavedem! Čeprav sem med testom kar nekaj kilometrskih tisočakov (brez hrbeničnih težav) prebil na (k sreči nemških) avtocestah, je bravo GT lahko tudi dobra igračka za ljubitelja sukanja volanskega obroča. Natančen in zelo neposreden krmilni mehanizem, ravno prav trda ročica menjalnika ter dobra razporeditev pedal


**Motor:**  
 odličen

pa je še nekaj vzrokov, da si s takšnim avtomobilom vzamete športno popoldne na planinskih ridah.

Čeprav sredinski del armaturne plošče z nekaj domišljije malce spominja na žensko telo, oprostite, na steklenico coca-cole, bi lahko rekel, da

se v bravu enako dobro počutita oba spola. Bočna vrata je mogoče odpreti z le enim prstom, za brez-madežno zapiranje zadnjih vrat služita dva utora na njihovem notranjem delu in brisalnika vsaj do 160 kilometrov na uro dobro opravljata svoje delo. A se vprašam: zakaj tudi zadnja vrata nimajo klasične ključavnice (takšne torej, ki bi zmogla ubogati ukaze osrednje ključavnice), zakaj za pokrov posode za gorivo spet in še vedno potrebujem ključ, zakaj zadnjih bočnih oken ni mogoče odpreti navzven (oh, testni bravo je bil črni!) in zakaj je odprtina za gorivo tako globoko, kot je? A v isti sapi pohvalim: elektrifikacije opreme je dovolj (osrednja ključavnica, šipi, ogledali, snop žarometov), nastavljalnost sedeža in volanskega obroča je dovoljna in preglednost naokrog je, če zanemarim nevidljivost zadka v ogledalih, kar je pač davek na obliko, zelo dobra. Le ...

Vse »štima«: oblika, motor, menjalnik, volan. Le pri opremi se malce zatakne, saj sem pod GT le pričakoval malce več: morda lita platišča, morda malce trše podvozje in morda malce bolj športna sedeža. Ne, ne, saj sta takšna, kot sta, čisto v redu: z ne predolgim sedalnimi delom, z dobro usločenostjo in z le solidno bočno oprijemljivostjo. Toda tu pri Fiatu očitno puščajo proste roke domačim frizerjem v slogu »naredi si takšen bravo GT, kot ti je všeč«.

\*\*\*

Evtorija, imenovana »brava bravo, evropski avto leta 1996«, je zdaj mimo. Ampak bravo je zdaj, če čisto trezno premislim, res čisto simpatičen avtomobilček. Tudi bravo GT. Bravo! Čestitam!

**VINKO KERNČ**  
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirivalkni - vrstni - gibna prostornina 1747 kubičkov - kompresija 10,3:1 - največja moč 83 kW (113 KM) pri 5800/min - ročna gred v 5. ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermeni) - 4 ventili za vsak valj - elektronska večtočkovni vbrzd in vžig (hitachi) - vodno hlajenje 6,7 litra - uravnani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmera: I. 3,909; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,971 - vzvratna 3,909; diferencial 3,353 - gume 185/60 HR 14 (michelin energy XSE MXV 3A)

**Voz in obese:** 3 vrata, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrajne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato levljavo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4025 mm - širina 1755 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1442 mm, zadaj 1447 mm - najjni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1550 mm - širina 1470/1480 mm - višina 950/980/900 - vzdolžnica 900-1080/850-650 mm - prtljažnik (norma) 280/1030 l - pasoda za gorivo 60 l

**Teže:** prazno vozilo 1100 kg - dovoljena skupna teža 1600 kg - dovoljena teža priklole z zavoro 1200 kg - brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,0 s - poraba goriva (DIN) 5,8/7,6/9,8 l na 100 km (na 100 km)

## Naše meritve:

**Največja hitrost:** 202 km/h (V. prestava)

Pospški:	
0-60 km/h	4,3 s
0-80 km/h	6,6 s
0-100 km/h	10,0 s
0-120 km/h	13,9 s
0-140 km/h	19,5 s
0-160 km/h	27,2 s
1000 m z mesta	31,3 s (168 km/h)

Prožnost:	
1000 m od 40 km/h (IV)	34,6 s (159 km/h)
1000 m od 40 km/h (V)	38,1 s (146 km/h)

Zavorna pot:	
od 150 km/h	91,7 m
od 100 km/h	40,9 m

Natančen merilnik hitrosti:	
<b>kazalec na:</b>	<b>resnično:</b>
60	56,6 km/h
80	75,1 km/h
100	96,0 km/h
120	115,2 km/h

Truž v notranjost (dB):	
<b>prestava hitrost:</b>	<b>III.</b> <b>IV.</b> <b>V.</b>
50 km/h	60 59 58
100 km/h	69 67 65
150 km/h	72 71
prost tek	46

**Poraba goriva:** 9,0 l na 100 km (letna povprečje)

### Hvalimo

- zavorna pot
- navoz, moč, poraba
- prestavna razmerja
- volan, lega na cesti
- gibi prestavne ročice
- prikladnost na prednjih sedežih

### Grajamo

- oprema ni v slogu GT
- ključ za pokrov posode za gorivo
- delovanje razlega motorja
- desno zunanje ogledalo
- zadnje bočne tipe se ne odprajo

### Končna ocena

Fiat bravo GT je po svojih zmogljivostih za apoznanje slabši od bolj športnega brava HGT, a različna in tekična, kot bi pričakovali iz podatkov o moči motorja. Je pa zato veliko bolj varčen in bolj udoben, ko gre za podvozje. Za bolj športni videz pa je treba malce pobrskati po seznamu dopolnilne opreme.