

KRATEK TEST - FIAT BRAVO HGT



Dobri stari HGT

Dobri stari HGT? Mar spada Fiatov Bravo v kategorijo stari? No, po občutku sicer še ne, toda če pogledamo letnico prve predstavitve, pa zagotovo. Leto 1995 je že precej oddaljeno, na srečo pa je Bravo v petih letih doživel tudi pomladitve.

HGT je že od začetka najmočnejša različica. Kratica označuje, da se pod motornim pokrovom skriva dvolitrski petvaljnik, ki sedaj zmore 154 konjev. Prav zato, ker je motor petvaljni, ima Bravo HGT zanimiv zvok. Dokaj rezek, a vendarle nekoliko pridušen, podobno kot pri Subarujevih bokserjih. Z njim sicer dokaj prikrito, toda zelo jasno oznanja, da ne gre za kateregakoli Brava, ampak za tistega, ki je narejen za voznike, vajene športnih užitkov. 154 konjev je za 1190 kilogramov težkega Brava dovolj, da se mu zaradi zmogljivosti v družbi športnikov ni treba sramovati. Osemsekundni pospešek do 100 kilometrov na uro in 213 kilometrov na uro končne hitrosti je dovolj.



Bela podlaga merilnikov označuje športnost modela HGT.

Še bolj veseli dejstvo, da je motor prožen. Največji navor 186 njutnmetrov doseže pri 3750 vrtljajih, kar pomeni, da je mogoče po mestu ali pa med ovinki s prestavno ročico mirno lenariti, kar pa se ne pozna kaj dosti pri hitrosti napredovanja. In poraba je v takem primeru precej manjša kot pri neusmiljenem vrtenju v najvišje vrtljaje.

Dovolj športno je tudi podvozje. Še vedno je dovolj mehko, tako da potnikov ne pretrese na vsaki luknji, vendar pa se zato Bravo HGT v ovinkih nagne malenkost bolj, kot bi pričakovali v skladu z njegovo siceršnjo športnostjo. Toda lega na cesti je vselej zanesljiva, podvozje pa nastavljen tako, da je po potrebi mogoče izzvati tudi zadek in si tako pomagati, če je hitrost prevelika. Odločno pa jo zmanjšajo tudi zavore, štirikrat kolutne in opremljene s sistemom ABS, le občutek na stopalki bi bil lahko boljši.

Sicer pa v notranjosti, razen po bolj športnih sedežih in drugačnih merilnikih, Brava HGT ni težko zamenjati za kateregakoli Brava, kar ni najbolj pohvalno. Usnjen volanski obroč ni nastavljen po globini, sedeži pa so nameščeni nekoliko previsoko.

Pa kaj, saj Bravo HGT zato nič manj ne razveseljuje na zavutih cestah. In ker je temu namenjen, je to tudi najpomembnejše.

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: : 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glb 82,0 x 75,6 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 10,7 : 1 - največja moč 113 kW (154 KM) pri 6500/min - največji navor 186 Nm pri 3750/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic M2.10.4.) - tekočinsko hlajenje 7,4 l - motorno olje 5,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,946; vzvratna 3,909 - diferencial 3,562 - gume 205/50 R 15 (Pirelli P6000)

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvo-krožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4031 mm - širina 1755 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1471 mm - zadaj 1430 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1560 mm - širina 1460/1460 mm - višina 940-980/870 mm - vzdolžnica 900-1090/840-640 mm - prtljažnik (normno) 280-1030 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1265 kg - dovoljena skupna masa 1765 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 213 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,0 s - poraba goriva (ECE) 13,1/7,2/9,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	merilnika
0-60 km/h: 3,8	60	56,7 km/h
0-80 km/h: 5,8	80	75,2 km/h
0-100 km/h: 8,3	100	94,8 km/h
0-120 km/h: 12,0	120	113,5 km/h
0-140 km/h: 16,7	140	131,9 km/h
0-160 km/h: 23,6	160	152,0 km/h
1000 m z mesta: 29,0 (174 km/h)		

Največja hitrost: 214 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 32,8 (168 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 37,0 (150 km/h)

Zavorna pot: od 150 km/h: 88,9 m
od 100 km/h: 40,2 m

Poraba goriva: Testno povprečje 11,9 l/100km
Najmanjše povprečje 10,8 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	T= 26 °C
50 km/h 57 57 56	p= 1019 mbar
100 km/h 67 66 64	rel. vl.= 67 %
150 km/h 71 70	
200 km/h 75	
Prosti tek 41	

Napake med testom:
- brez napak

KOŃNA OCENA

Fiat Bravo HGT po letih sicer ne sodi med mladince, toda večini mladeničev na cesti lahko še vedno dokaže, da je še kako živahen.

- lega na cesti
- zvok motorja
- prožnost
- previsoko sedenje
- plastična notranjost
- volan ni nastavljen po globini

CENA: 3.847.347* SIT (Avto Triglav)

* - Avto ni več v prodaji