

Test

FIAT COUPÉ 16V TURBO PLUS



Vsi nostalgiki, ki vam v garaži stoji star, a lepo ohranjen fiat 128 sport coupé, pozor! Pričnite zbirati denar. Vaš kupe ni več zadnji fiat coupé! Fiatovi možje so (prepozno?) ugotovili, da mora imeti vsaka tradicija svoje nadaljevanje. In nadaljevanju je po več kot desetletnem premoru ime preprosto - coupé.

Logično. Pri fiat coupéju je celostna podoba zelo pomembna. Začeni s njegovim imenom, ki ne sme spominjati na noben velikoserijski, konfekcijski limuzinski izdelek. In oblika; znotraj in zunaj je podpisan nihče drug kot oče oblike večine ferrarijev. Pininfarina. In Fiatov logo na prednjem pokrovu in pod zadnjimi desnimi lučmi sta prav sramežljiva. Nepoznavalci vprašujejo: "Kateri avtomobil je to?"



NEKATERI SO ZA

Laiki so radovedni: "Je to ferrari?" Seveda, testni coupé je bil živo rdeč. Vroč na pogled. Kako bi ne bil, saj je oblikovno čisto drugačen. Iščete prednje blatnike? Jih ni! Iščete kljuko na vratih? Jih ni! Iščete odbijača? Sta; ampak sta oblikovno del karoserije, v enaki barvi in skoraj neprepoznavna. Barvno monotonost razbijajo črna spojlerja miniaturnih mer spredaj in zadaj, črna prednja maska motorja z neenakomerno širo-

kimi režami, črne obrobe šip ter bočna stebrička skupaj s kljukama, tanki, črni črti preko prikupnih vzratnih ogledal, šestnajstcolska lita platišča in pokrovček za gorivo iz enakega materiala ter s skrbno oblikovano plastiko pokrita prednja dvojna žarometna. Ne spotikajte se, prosim, ob majhna spojlerja. Njuna veliost je ravno pravšnja: oblika coupéja je sama sebi dovolj. Ne poskušajte nanj spraviti dodatkov, okraskov ali večjih

spojlerjev. Ne, niti radijske ali telefonske antene ne!

Centro stile in Studio Pininfarina sta delo opravila res temeljito. Nekomu coupé sploh ne bo všeč, drugi bo menil, da je zadek preveč pust, tretjemu ne bo šlo v glavo, da so prednje luči nameščene v pokrovu motorja, in tako naprej. Ampak veliko je takih, ki se bodo tudi v ta fiat coupé zagledali, saj gre za enega redkih pravih kupejev. Oblikovno ta avtomobil niti v



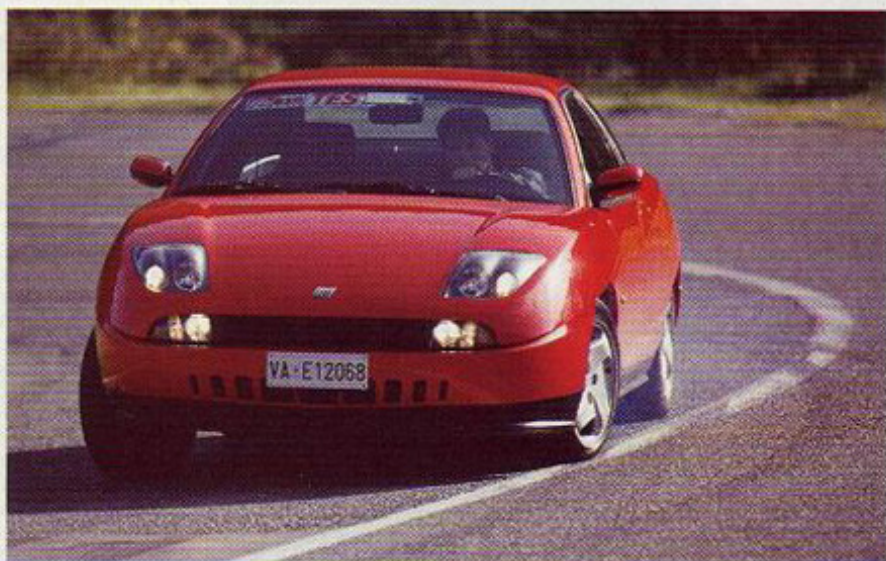
osvetljeno s športno oranžno svetlobo. Za popoln športni vtis manjka le še merilnik tlaka v turbini. Večji del armaturne plošče je odet v tisto prijetno, mehko plastiko in le njen manjši, osrednji del, na katerem so vsa stikala, komande za nastavitvev zračenja, klimatske naprave in gretja ter radijski sprejemnik, je iz neprijetne trde plastike. Nekoliko ekstravagantna oblika ne dovoljuje vzvodov za zaklepanje vrat na njihovem zadnjem delu, za to poskrbi stikalo na armaturni plošči.

Športno udobje dopolnjujejo dobri, bočno oprijemljivi in v usnje odeti sedeži z dolgim sedalnim delom in z (za visokega voznika pomembnim) izdatnim pomikom. Ampak kljub vsēj hvalbi bi se zmogljivostim motorja in podvozja bolje podali Recarovi sedeži, četudi ne usnjeni. No, tako pač je in usnjena je tudi prestavna ročica z (za Fiatov avtomobil) zelo natančnimi gibi, ki so športno kratki in smejo biti izjemno hitri. Tudi volanski obroč je usnjen in razmeroma velik, a se izkaže prav uporaben, saj je servoojačevalnik športno trd, volan natančen, prenos pa zelo neposreden. Če tu upoštevamo še višinsko nastavljivost obroča (ki žal v spodnji legi kljub svoji velikosti zakriva merilnike), dobro oporo za levo nogo in preluknjan kovinski pedal za plin, je dobro sedenje in počutje

Na coupéju lahko kar nekaj časa odkrivате izjemne detajle.

VROČE

lastni hiši nima vzornika, saj bo tudi dober poznavalec fiatov težko našel kakšen del, tako zunaj, kot v notranjosti, ki bi bil vzet s hišne police. Da, tudi obvolanska stikala so nova. Kljub temu pa je oblika povsem v Fiatovem slogu, kar predvsem velja za coupéjevo notranjost. Najprej zbudi pozornost ozka letev v barvi karoserije, ki se razteza preko obojih vrat in armaturne plošče, objema pa tudi merilnike. Ti so spet okrogli in popolni: poleg običajnih (hitrost, temperatura vode, količina goriva) in merilnika vrtljajev sta tu še merilnika tlaka in temperature olja, vse skupaj pa je (ponoči)





Prtljažnik: kupejevski, a skozi (pre)majhno luknjo v naslonjalu delno podaljšljiv



Armaturna plošča: pregledna in ergonomska, stilistično obdelana



Motor: zelo zmogljiv, a požrešen pri priganjanju

skoraj zagotovljeno. In takšno tudi je, tudi ko gre za prostornost, saj je avtomobil ravno prav velik, da kupejevska oblika ne odvzema prostora štirim potnikom. Še več: na prednjih sedežih z višino ni težav, notranja širina pa je izjemna tudi na zadnji klopi in z lahkoto se tam peljejo trije ljudje. Nerodno bo le za tiste, večje od 175 centimetrov, saj bodo imeli težave z glavo. Ampak tudi tam se zelo nizko in udobno sedi, kupeji pa so tako ali tako namenjeni enemu, pardon, dvema.

Na coupéju lahko kar nekaj časa odkrivате izjemne detajle. Tako na primer vsakič, ko od-

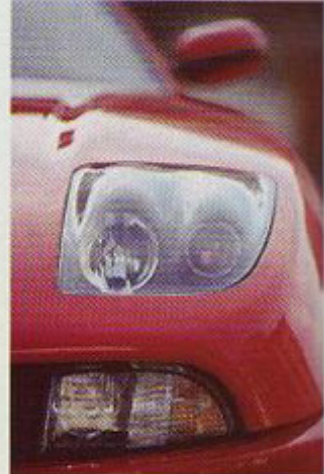
prete vrata, na njihovem spodnjem robu zagori lučka, ki osvetli tisti del tal, kamor boste izstopili. Zelo dobra je tudi končna obdelava in izdelava vozila, saj se vse, kar je moč odpreti, tudi brezhibno zapira. Še vedno pa se najde kakšen kos odlomljene plastike na tleh, pa tudi originalne preproge se nenehno mečkajo. In povsem nerazumljivo je, da nastavitve osvetlitve armaturne plošče deluje le na merilnikih, ne pa tudi na digitalni uri, stikalih ter hladilno-grelnemu delu. Za radijski sprejemnik pa si tega pri Fiatu sploh ne upam zaželeti.

Znotraj in zunaj je podpisan nihče drug kot oče oblike večine ferrarijev.

Zunanji ogledali sicer zaradi svoje majhnosti zbudjata strah, da sta premajhni, toda v njiju se za normalne vožnje povsem dovolj vidi, le pri tesnih vzratnih parkiranjih slika ni popolna. Ogledali, tako kot osrednjo ključavnico, sipi in višino snopa žarometov, nadzirate z električno. In ko ste si ju nastavili, opazite, da je pri ključavnici za vžig prostorska stiska. To vam zbudi pozornost in morda šele takrat opazite ključ. Tudi ta je posebne oblike in skrbno oblikovno zasnovan. Ko ga zasučete, motor takoj oznani, da je coupé "zverina", saj je v prostem teku zvok globok in zamolkel. Da dihanju motorja pomaga turbina, spoznate takoj, ko je treba živahneje speljati, saj takrat motor zahteva nekoliko več plina. Zanimivo pa je, da zmore biti motor in s tem tudi vožnja kljub veliki litrski moči pri normalnih hitrostih in nizkih motornih vrtljajih izjemno uglasjena.

Potem, po nekaj kilometrih, ugotovite: da sta voznikova sedenja in drža telesa zelo dobra, da je prednja šipa zelo položna in se konča skoraj čisto pri glavi, da sta zvok motorja in piša vetra okrog vzratnih ogledal pri višjih vrtljajih in hitrostih športno zmerno privzdignjena, a še vedno dovolj tiha, in da vam vse užitke uniči prvi dež. No, prednja brisalnika sicer dobro brišeta, a brez dvoma pri vsakem japonskem avtomobilu bolje, tudi zadnji je učinkovit, a v eno smer prav nesramno glasno ropota. K sreči je oblika karoserije takšna, da tudi v močnem dežju zadnja šipa med vožnjo ostaja povsem suha in da so Pirellijeve gume kos tudi igram na mokrem cestišču.

Veliko več užitkov dovoljuje coupé izkušenejšemu vozniku na suhem cestišču. Podvozje je športno in zelo trdo, da je nagnanje v ovinku skoraj nezaznavno, obenem pa potniki "slišijo" vsako neravnino s tal. Coupé seveda ni francoska ali ameriška udobna limuzina, preseneča pa dokajšnje udobje na makadamski cesti; v notranjosti nič ne ropota ali vibrira, pa tudi neljubi črčki se ne oglašajo. Coupé ne glede na hitrost odlično vztraja v ravni smeri, volan je med vožnjo trd (trši kot pri cinquecentu brez



servoojačevalnika) in se vedno povrne v osnovno lego tako, da avtomobil ne zaniha. Pri večjih hitrostih v ovinku je treba bolj dodajati volan, saj motor veže prednji kolesi, ampak pri pretiravanju začne zadek enakomerno odnašati preko zadnjega zunanega kolesa. Toda po zaslugi dobrega volana, dobrih gum in koles velikega premera (16 col!) je to moč prav preprosto nadzorovati in vse skupaj lahko postane igra. Še toliko bolj po zaslugi zelo zmogljivega motorja, znanega že iz lancie delte integrale, le da v coupéju zaradi drugačne elektronike zmore nekaj "konj" manj. Vožnja je tako lahko bolj uglasjena, zaloga moči pa še vedno dovolj velika. In kakor motor omogoča hitra pospeševanja in hitre vožnje v ovinek, tako tudi zavore večkrat zaporedoma avtomobil varno ustavijo, če je treba. Skratka, coupé je civilni dirkalnik, pa če to hoče biti ali ne.

Prav zato utegne biti ljudem včasih zelo vroče. Mimoidočim takrat, ko coupé zagledajo, potnikom in vozniku pa takrat, ko so hitrosti (v ovinkih) velike. Ampak nekateri so pač za vroče...

VINKO KERNC
Foto: TOMI LOMBAR



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilinkni - vrtni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 84,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1995 kubikov - kompresija 8,0:1 - največja moč 143 kW (195 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 71,7 kW/liter (97,7 KM/liter) - največji navor 290 Nm pri 3400/min - različna gred v 5 ležajih - 2 admični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - dve dodatni gredi zoper tresenje - elektronski večtočkovni vbrzd in elektronski vžig (IAV mariti) - vodno hlajeni turbinski polniplnik garet T3 (na tlak polnjenja 1 bar), hladilnik komprimiranega zraka - vodno hlajenje 7,5 litra - motorno olje 6,0 litra - dva oljna filtra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 90 A - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolovna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,500; II, 2,176; III, 1,523; IV, 1,156; V, 0,917; vzvratna 3,909, diferencial 3,111 - viskozna sklopka (viscodrive) na desni polgredi - platšča 6,5 l x 16 - gume 205/50 ZR 16 (pirelli P zero asimetrična) katalni obseg 1,92 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 40,4 km/h

Voz in obese: kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonasna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvakrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska točna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4250 mm - širina 1766 mm - višina 1340 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1491 mm, zadaj 1479 mm - rajdni krog 10,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslanjaja) 1610 mm - širina (kolotči) spredaj 1550 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930 mm, zadaj 830 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1120 mm, zadnja klopa 740-540 mm - premer volanskega obroča 380 mm - priključnik (normni) 295 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

Teže: prazna vozilo 1320 kg - dovoljena skupna teža 1690 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h: 7,5 s - poraba goriva (ECE): 7,4/9,2/12,5 litra neovirčenega bencina super na 100 km



Naše meritve
Največja hitrost:
 231 km/h (V. prestava)

Pospeški

0 - 60 km/h	3,4 s
0 - 80 km/h	5,1 s
0 - 100 km/h	7,2 s
0 - 120 km/h	10,0 s
0 - 140 km/h	13,3 s
0 - 160 km/h	18,7 s
0 - 180 km/h	25,3 s

1000 m z mesta:
 26,9 s (184 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	32,0 s (180 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	36,8 s (167 km/h)

Zavorna pot

od 150 km/h:	87,1 m
od 100 km/h:	41,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	58,2 km/h
80	77,4 km/h
100	96,5 km/h
120	115,0 km/h

Poraba goriva:
 testno povprečje
 15,9 litra/100 km

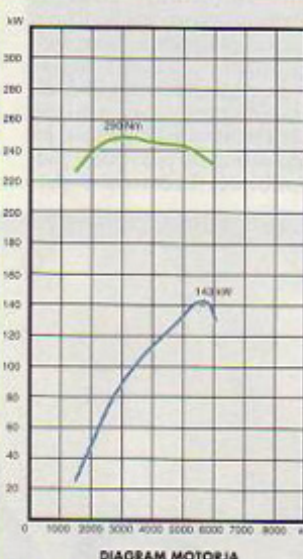


DIAGRAM MOTORJA

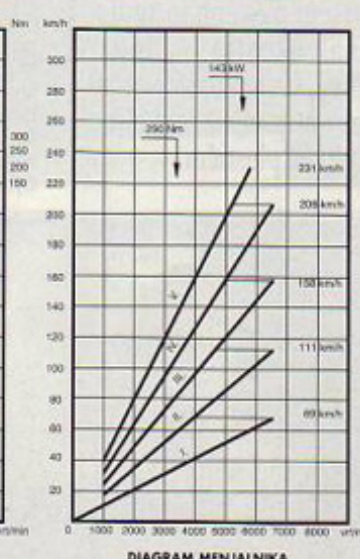


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika v celoti in v podrobnostih
- zmogljivosti motorja
- učinkovite zavore
- prostornost in počutje v notranjosti
- športno in zmogljivo podvozje
- imidž
- cena

Grajamo

- pri priganjanju velika poraba goriva
- še vedno premalo kakovostna izdelava
- slabo vidni merilniki pri spuščnem volanskem obroču
- glasni brisalniki
- nima zračne vreče

Cena ITL 58.702.085
 (Auto Makar d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Fiat coupé 16V turbo plus vrača Fiatu stari ugled, saj je več kot dostojen naslednik prejšnjih, že skoraj pozabljenih modelov. Glede na obliko je v notranjosti zelo prostoren, mehanika pa omogoča visoke zmogljivosti, predvsem tistim, ki obvladujejo poldirkaško vožnjo. Njegova oblika je pika na i, saj lastniku daje svojevrsten, povsem italijanski in športen imidž.