

Vozili smo

FIAT COUPÉ 2.0 20V IN 2.0 20V TURBO

# BREZKOMPROMISNO

Včasih je kar malce hudo, če si obremenjen z nostalgijo. Le kaj bo rekel lastnik lepo negovanega fiata dina s Ferrarijevim šestvaljnikom iz začetka sedemdesetih let, ko se bo mimo njega povsem brezkompromisno odpeljal novi fiat coupé? In karkoli bo rekel, ne bo nič pomagalo.

Fiat coupé je postal zrel za preno; pa ne zato, ker bi si to zaslužil, temveč preprosto zato, ker je Fiat razvil tako dober motor, da so ga morali vgraditi tudi v coupéja. Dvolitrskim štirivalj-

nikom namreč v tej hiši bijejo zadnje ure, saj so pred dobrim letom z bravom predstavili novi petvaljni dvolitrski motor.

Petvaljnik, ki že poganja bravo in mareo, je tehnično dovršen

agregat. Za polnjenje in praznjenje prostora nad bati skrbijo po štirje ventili na valj, ki jih krmlita dve odmični gredi, prav tako nameščeni v glavah. Manjši bati v primerjavi z enako velikim štirivaljnikom omogočajo večjo hitrost batov in boljšo odzivnost. Vrstni petvaljnik je že v osnovi mirnejši med tekom, nekaj pa k temu pripomore tudi dodatna gred zoper tresljaje, zaradi njegove kompaktne zasnove pa je mogoče ta motor vgraditi tudi prečno. V primerjavi s starim motorjem ima novi večji navor in večjo moč in zato so se cou-

péju izboljšale zmogljivosti.

Za najbolj zahtevne so pripravili posladek: prav takšnemu petvaljniku so pritaknili turbinski polnilnik znamke Garrett, ki so ga razvili skupaj s strokovnjaki te tovarne nalašč za novi motor. Vendar je bil ta motor prav zaradi vgradnje turbinskega polnilnika deležen še številnih nadaljnjih sprememb. Drugačna je geometrija odmičnih gredi (in s tem časi odpiranj in zapiranj ventilov), drugačen je sesalni kolektor, spremenjen je izpušni sistem, drugačni in iz kakovostnejšega materiala so ventili, bati,



ojnice ter ležaji na ročni gredi in oljni hladilnik deluje po načelu olje/zrak in ne olje/voda, kot na petvaljniku brez turbinskega polnilnika.

Drugačni zasnovi je prirejena tudi motorna elektronika znamke Bosch, ki nadzira vbrizg, statični vžig (vsaka svečka ima svojo vžigalno tuljavo), relativni zasak odmičnih gredi glede na režim delovanja, tlak v polnilniku in celo delovanje klimatske naprave. Elektronika prepozna tudi vklopljeno prestavo in omejuje delovanje polnilnika v prvi in drugi prestavi v prid njegovi daljši življenjski dobi.

Čprav sta navor in moč tega motorja izredno velika, sta krivulji, ki označujeta porazdelitev teh vrednosti po delovnem področju, takšni, da voznik zlahka lenari s prestavno ročico. Pri normalni vožnji je tako zmerna tudi poraba goriva, ko pa voznik zahteva od motorja vso moč, se



v motorju prebudi tista za turbinski polnilnik značilna brutalnost. Pri manjših hitrostih pomaga proti zdrsanju enega od koles viskozna sklopka, čeprav je pojem »manjših hitrostih« pri tem coupéju zelo relativen.

Izjemnim zmogljivostim coupéja s tem motorjem so prilagojene v sodelovanju z Brembo razvite zavore. Na prednjih kolesih nosijo aluminijaste klešče po štiri zavorne bate, koluta sta debelejša in večjega premera in tudi zavorne ploščice imajo povečano torno površino. Najhitrejši fiat ta hip, hitrejši celo

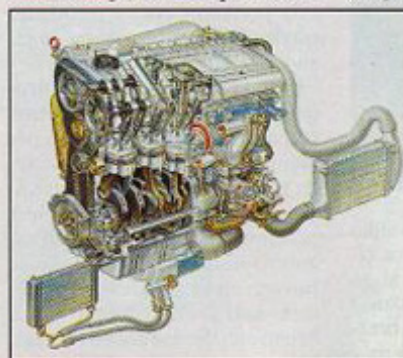
od vseh lancij in alf, zahteva seveda zaradi izjemnih zmogljivosti tudi odlične zavore.

Celotna paleta coupéjev, ki obsega različice 1.8, 2.0 in 2.0 turbo, je bila deležna tudi drobnih lepotnih popravkov. Edina sprememba na zunanosti je maska motorja, ki ima po novem

izrazitejša prečna rebra, nekaj več sprememb pa je v notranjosti. Vsi dvolitrski coupéji imajo serijsko polavtomatsko klimatsko napravo in gumbe za upravljanje enake kot marea, digitalno uro je zamenjala analogna in pepelnik je po novem večji. Nekoliko so spremenjene še vratne tapete in obloga prtljažnika je kakovostnejša. Vsi coupéji imajo serijsko zračno vrečo za voznika, zmogljivejša pa tudi štirikanalni ABS in lita platišča, ki so pri modelu turbo šestnajstolska in nove oblike.

\*\*\*

Po vsem tem ni dvoma: takšen fiat coupé, kot je sedaj, ne bo brezkompromisno vozil le vstric in mimo starih, nostalgčnih Fiatovih coupéjev. Takšen, kot je, se bo zlahka kosal tudi s sodobnimi športnimi avtomobili zlahknejših znamk. Pa ne le tistih, ki spadajo pod ime Fiat.



VINKO KERNC



Fiat coupé	2.0 20V	2.0 20V turbo
motor (zasnova)	petvaljni, vrstni	
vrtnina in gib (mm)	82,00 x 75,65	
gibna prostomina (ccm)	1998	
kompresija	10,0:1	8,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	108 (147) pri 6100	162 (220) pri 5750
največji navor (Nm pri 1/min)	186 pri 4500	310 pri 2500
odmična gred (pogon)	2 v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	4	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska, večtočkovni vbrizg, turbinski polnilnik	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	ročni (5)	
prednja prema	pomožni okvir, posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	pomožni okvir, posamične obese, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator	
zavore spredaj	kolotne, prisilno hlajene, ABS	
zavore zadaj	kolotne, ABS	
volan	z zobato letvijo, servo	
platišča	6,5j x 15	7j x 16
gume	205/50 YR 16	
teža praznega vozila (kg)	1270	1310
dovoljena skupna teža (kg)	1680	1720
medosna razdalja (mm)	2540	2540
dolžina x širina x višina (mm)	4250 x 1768 x 1340	
prtljažnik (litri)	295	
posoda za gorivo (litri)	63	
največja hitrost (km/h)	212	250
pospešek 0 - 100 km/h (s)	8,9	6,5
poraba goriva po DIN (l/100 km)	7,1/8,7/11,4	6,7/8,5/11,7
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	