

Z rojstvom fiata crome, decembra lani, je lancia thema dobila sestrično. Sorodstvene vezi so dobro vidne, a niso v napoto. Bi bilo tudi čudno, če jih ne bi opazili; saj sodita oba avta, skupaj s saabom 9000, v združeni švedsko-italijanski projekt »tipo 4«. Četrtri bo novi alfa romeo: če bo in kadar bo.



Fiat croma CHT

S cromo so pri Fiatu spodrignili nič kaj uspešno in že močno ostarelo argento ter ponudili šest različno motoriziranih različic: štiri z bencinskimi in dve z dizelskima motorjema. toda karoserijsko je croma vedno enaka: kombi-limuzina s petimi vrati, s celo vrsto značilno fiatovskih nadrobnosti in z dovolj obilnimi notranjimi merami, da zmore služiti prvim potovalnim željam. Ob nespremenjeni medosni razdalji je cromina ploščevina v celem za deset centimetrov daljša kot pri lancii themi, toda to ni prizadelo njenega kompaktnega videza. Le zadek se zdi zaradi kratkosti višji kot je v resnici.

V njem je od 500 do 1400 litrov prilagodljive praznine, saj croma kombi-limuzina v pravem pomenu besede: z dvizno in povsem odstranljivo polico pod zadnjim oknom ter z zložljivo zadnjo klopio (za doplačilo in pri dražjih različicah tudi z deljivim naslonjalom). Ob tem sta posrečeni vsaj še dve domisljici: zelo pripravna sprožila za zlaganje zadnje klopi in pokrov tik za zadnjim naslonjalom, da je mogoče v prtljažnik seči tudi med vožnjo, med sedenjem na zadnji klopi. Zoper sončno pripeko so bile v testnem avtu vzmetne zavesice, ne da bi bile v napoto zgornjokoma na zadnjem naslonjalu.

Seveda je prostoren in precej visok prtljažnik rezultat v celem klinasto oblikovane crome, ki je s sploščenim nosom in z do obeh stranskih robov razpotegnjenim motornim pokrovom od spredaj zelo podobna regati, le da je večjih mer.

Večje mere pa so izrazite tudi v vozilu, na primer izza volana, kjer je povsem brez težav mogoče najti najugodnejši telesni položaj, seveda tudi na račun po dolžini in višini (ter

Na temo »thema«

Iz združenega programa »tipo 4«: ena od šestih Fiatovih različic

za doplačilo s pomočjo elektrike) izdatno pomičnega sedeža. Delež elektrike in elektronike v tem avtu je precejšen. Na primer pri pomiku šip v vratih in sredinski ključavnici, pri samodejni napravi za zračenje in gretje (ki, mimogrede rečeno, ni ravno zgledna, kadar je zunaj zelo vroče), pri testni plošči, kakršnih smo pri fiatih in lanciah že vajeni in služijo nadzoru najpomemb-

nejših tekočin in luči v vozilu, ter pri motornem vžigu, ki gre dobro z roko v roki z ostalo motorno zasnovano. A o tem pozneje.

Elektrika z gumba na armaturni plošči sproži tudi pokrov posode za gorivo, zoper morebitne zaplete z njo pa so skozi desno bočno steno v prtljažnem prostoru povlekli še vrvice za zasilno in ročno sproščanje zatiča.

Armaturna plošča je pregledna, dobro zasenčena in skrbno označena, ponuja pa ekonometer, dva kilometrska števca ter merilnike hitrosti, motornih vrtljajev, goriva in temperature hladilne tekočine. Vsa stikala, ki niso zajeta v ročici ob volanskem drogu so priločno nameščena na sredinski konzoli tik nad praznino za radijski sprejemnik. Tam in na obeh skrajnih koncih pa so tudi izdatne in pomične reže za svež zrak.

Volanski obroč s štirimi prečkami je mogoče nastavljati po višini in prestavna ročica je oprijemljivo obložna, kratka, lahkotna, dovolj natančna, obenem pa, tako kot pedala, premišljeno daleč od voznika. Nasploh je voznikovo okolje v cromi močno podobno ponudbi v ostalih fiatih, moti pa pretirano cenena plastika, ki avtomobilu crominega razreda nekako ne pristaja.

Znatno prepričljivejša sta prednja sedeža: ne le dovolj pomična, tudi temeljito oblikovana, da oprimeta telesi in ju podpreta v ledenih predelih. Le sedalna površina je še vedno prekratka in zgib naslonjala počasi popusti. Odlučnejši varnosti in boljši priročnosti na ljubo pa sta zaklopa varnostnih pasov spojena s sedežema.

Croma streže z dobro vidljivostjo, seveda tudi na račun zmogljivih žarometov, temeljitih brisalnikov, velikih in od znotraj pomičnih zunanjih ogledal, ter ne nazadnje dovolj različnega zadka, da ni potrebno ugibati, do kam seže. Občutek prostornosti in s tem v zvezi pravšnjega udobja, pa štiri razkošno se odpirajoča vrata potnike prepričajo, da sedijo v pravi in dozoreli (kom-

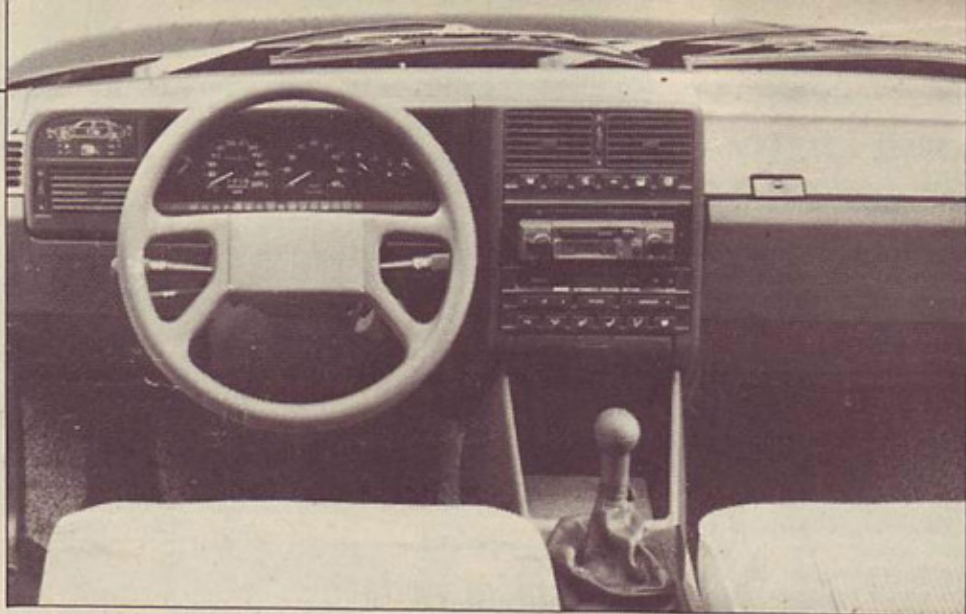
MOTORNO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI

ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

bi-limuzini. Zraven šteje se dovolj temeljita končna obdelava, ki se v celem temeljito opremljenem vozilu pričakuje dobre poda.

Testni avtomobil je bil croma CHT, kar je pisalo tudi na njegovem zadku. Kratica pomeni »Controlled High Turbulence« – oziroma, po naše, nadzirano vrtnčenje. Seveda gre oznaka na račun motorja, ki je pri tej različici dvolitrski, po moči 90 KM pa drugi v bencinski ponudbi od spodaj navzgor. Odlikuje se z dvema odmičnima gredema v glavi, z dvojnimi padotočnim uplinjačem in s Fiatovim patentiranim izumom CHT, ki pomeni, da so polnjenju motorja z gorivom namenili po dva sesalna kanala za vsakega od štirih valjev. Posebej nameščeni razdelilni ventil krmili dotok pogonske zmesi najprej skozi manjši sesalni kanal, ob zahtevanih večjih motornih zmogljivostih pa še skozi večji, oziroma skozi oba hkrati. Tehniki so pritaknili tudi vžigalno elektroniko in samodejno zapiranje dotoka goriva ob odvzemu plinu. Tovarniško obljubljen rezultat, predvsem na račun zelenega in neoviranega vrtnčenja plinske zmesi tudi pri nižjih motornih vrtljajih, je mogoče zaznati tudi izza volana: motor se hvali z izredno mrnim prostim tekom, s prožnostjo in zmožnostjo, da zadnja s polno sapo že od 1800 vrtljajev dalje ter z očitno zmernostjo pri porabi goriva.

K tej pripomoreta tudi razmeroma ugodna aerodinamična karoserija ($C_w=0,32$) s skrbno staknjenimi robovi posamičnih delov, z neobrobilje-



Kokpit: urejena preglednost



nimi šipami, z vrati, ki segajo v strešni rob in z natančno obdelanimi spojlerji, ter menjalnik s skoraj direktno četrtjo, a z varčevalno naravnano peto prestavo. Tako smo po 5000 zahtevnih testnih kilometrih izračunali povprečno porabo 9,4 litra goriva na 100 kilometrov poti. Pri tem smo zmogljivosti motorja izrabljali do polne mere in zabeležili (na že znanih razdaljah) nekaj zelo zglednih potovalno hitrostnih povprečij.

Med našimi meritvami – z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva – smo pretikali na začetku rdečega polja na merilniku vrtljajev, torej vsakič, ko je kazalec segel čez številko 6000, croma CHT pa je pospeševala takole: z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 11,9 sekunde; in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 17,0 sekunde; in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 24,2 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 181 kilometrov na uro, croma CHT pa ji je bila kos v četrti prestavi, pri približno 5750 motornih vrtljajih v minuti. To pomeni, da ji je kos tudi malce dlje časa, čeprav je takšno priganjanje nesmiselno: vožnja v peti prestavi je pomenile za nekaj kilometrov na uro manjšo hitrost, a znatno več prizanesljivosti do motorja in bencina zanj.

Sicer pa motor crome CHT ubogljivo vžiga, rad steče in se rad vrti. Na ukaze s pedala za plin se odziva brez oklevanj in, razen v višjih vrtljajnih območjih, tudi povsem zmerno glasno. Ravno zaradi sistema CHT



in tako pridobljenega ugodnega največjega navora 169 Nm pri ugodno nizkih 2800 vrtljajih v minuti pa se je s tem avtom mogoče voziti tudi povsem brez športne robatosti in z zamujajočo roko na prestavni ročici.

Ob takšni vožnji se croma CHT izkaže za prepričljivo motorizirano in nasploh uglajeno vozilo, ki je enako kos mestni prometni gneči ali pa hitrejšim vožnjam po avtomobilskih cestah.

Cromino podvozje je povsem enako podvozju lancie theme, pa vendar je croma lahkotnejše kos grobo nagubanim cestiščem, na katerih tema postreže z odvečnim stresanjem. Enako udoben je ta novi fiat na daljših cestnih valovih in zares v napoto je vozniku le stresanje volana v primerih, ko vztrepetata (ob naglih pospeških ali na močno neravnih tleh) obe prednji kolesi hkrati.

Toda, gledano v celem, je croma s štirimi posamičnimi obesami in štirimi vzmetnimi nogami povsem kos tudi nevarno zahtevnim okoliščinam, s kakršnimi postreže zelo ostra vožnja. Ta fiat se na hitrih ovinkih zelo dolgo obnaša skoraj povsem nevtravno in šele s pretiravanjem mu je potrebno dodajati volan. V takšnih razmerah zagrozi tudi s spodnašanjem zadka navzven, seveda če mu voznik pred tem ostro odvzame plin, ali pa pritisne na zavorni pedal. Ampak vse te spremembe so pri cromi lahkotne in lahko krotljive; celo če je vozilo polno obremenjeno in če oprijem gum na cestišču ni ravno zgleden.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtna in gib 84,0x90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min – največji navor 169 Nm pri 2800/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni padotočni uplinjač weber, CHT sistem, samodejno zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 770 W – tranzistorški vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,235; III. 1,379; IV. 0,976; V. 0,814; vzvratna 3,583; diferencial 3,421 – platišča (testni avto) 6Jx14, iz lahke kovine – gume 185/60 HR 14 (michelin)

Voz in obese: kombi – limuzina – 5 sedežev – 5 vrat –

samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, mahanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, testni avto: servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,495 m – širina 1,760 m – višina 1,433 m – medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,482 m, zadaj 1,472 m – rajdni krog 10,6 kg – teža praznega vozila 1110 kg – dovoljena skupna teža 1610 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1200 kg – prtljajnik (normno) 500/1400 dm³ – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 11,8 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7, 2/8,5 litra bencina super na 100 km

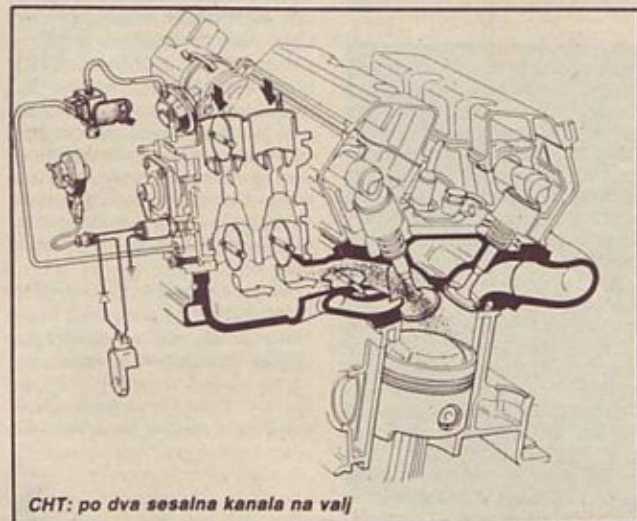
Enako zgledno kot celotno podvozje pa so cromine štirikrat kolutne zavore in volan s spretno izračunanim servoojčevalnim prenosom. Stik voznika s cestiščem je tudi po tej plati zelo zanesljiv.

Omeniti velja še – že temeljiti serijski opremi na rob – še možnost doplačilne opreme. Ta sega pri cromi CHT od zavornega dodatka ABS do električno vodene nastavljanja žarometov, žarometnih brisalnikov, pomične strehe, klimatske naprave in ogrevanih zunanijh ogledal. Ob vsem tem, croma CHT na normalnih avtomobilskih tržiščih sploh ne sodi med dražje primerke svoje vrste.

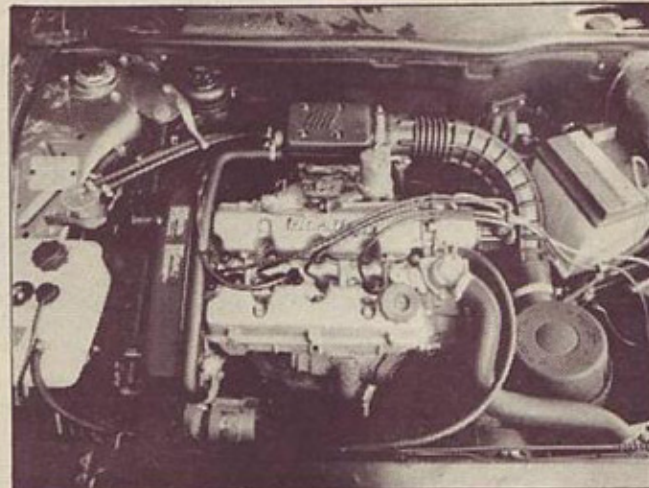
Nikakršnega dvoma ni: fiat croma, morebiti prav različica CHT, je zdaleč najboljši fiat minulega četrta stoletja. Vzoredno z lancio so se pri fiatu lotili avtomobila na temo »thema« – in uspelo jim je. Hočem namigniti, da je croma themo morebiti celo prekosi.

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL



CHT: po dva sesalna kanala na valj



Motor: prožnost in majhna poraba goriva