



Fiat croma turbo D

Fiat croma je za zdaj še trojček: ob saabu 9000 in lancii themi. Septembra letos, z rojstvom nove alfe 164, bo postal četvorček. Takrat bo že zdavnaj zamišljeni projekt »tipo 4« zaključen. Ampak croma turbo D je predvsem dvojček: v paru z lancio themo turbo ds in z enakim turbo-dizlom v nosu.

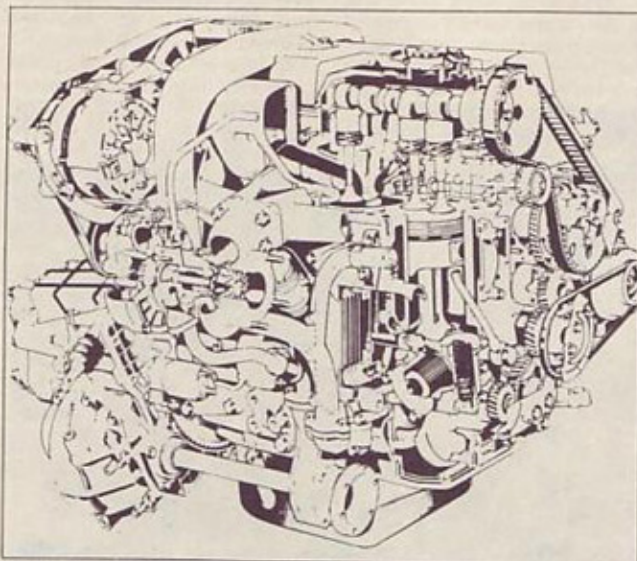
## V znamenju dvojčkov

Turbo-dizelska možnost po »vzoru« lancie theme

Da je croma »najboljši fiat minulega četrta stoletja«, smo zapisali že po testu različice z bencinskim motorjem in z oznako CHT, pred pičlim letom dni. Kajti croma, ki je tudi sicer po obliki in zasnovi v tesni sorodstveni zvezi z lancio themo, navdušuje s kompaktnostjo, s prostornostjo, z dobrim počutjem, z veliko všite varnosti in s številnimi domisljicami, ki sicer ne sodijo med dragocene dodatke, so pa pripravni, ko gre za vsakdanjo uporabo vozila.

Torej je fiat croma zrela kombi-limuzina višjega razreda, z vsemi tistimi lastnostmi, ki jih gre v tem razredu pričakovati, pa v isti sapi tudi z odgovori na zahteve modernega časa.

Tako kot vse crome, ne glede na motor v nosu, postreže voz-



Turbo-dizel: tehnično dognan izdelek

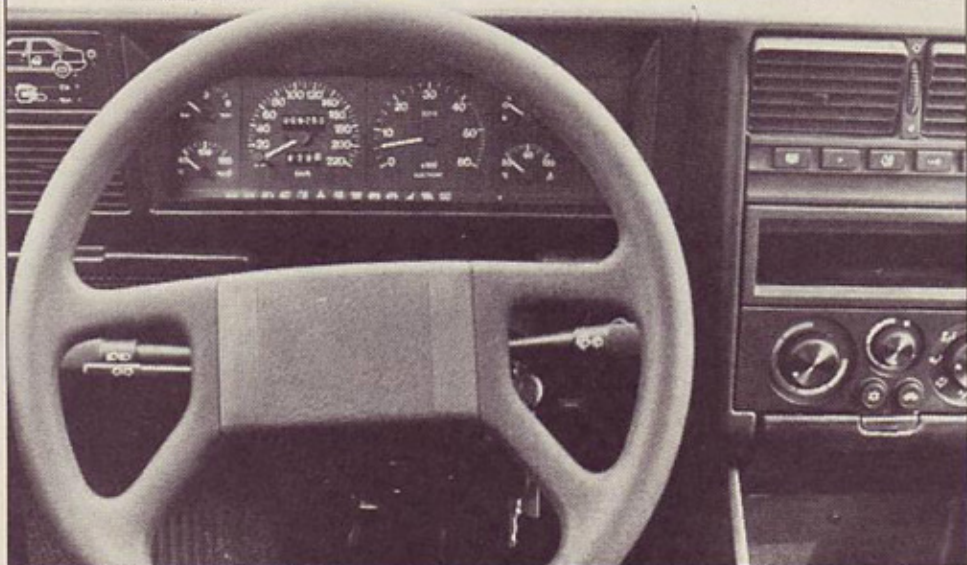
niku s prostornim in sproščeno udobnim delovnim mestom, na temeljito zasnovanem sedežu; sopotnikom pa z okoljem, v katerem je mogoče brez naprezanj preživeti tudi dolge potovalne ure. Ker je croma – za razliko od theme – kombi-limuzina, ima tudi peta vrata, kar pomeni ob deljivem zadnjem naslonjalu in v celem zložljivi zadnji klopi izdatno povečano nakladalno zmogljivost. Cromina in themina medosna razdalja sta sicer povsem enaki, a je croma kljub temu v celem za deset centimetrov krajša od theme. Na ta račun se zdi karoserija manj vitka, glede kompaktnosti pa na videz prepričljivejša.

Nekaj razlik med obema tako rekoč sestrskima avtomobiloma je tudi pri notranji opremlitvi. Croma ponuja manj prestižne elegancije, ampak za nepretirano razvajanega kupca to ne pomeni razočaranja. Kvečjemu tiste

vrste denarni prihranek, ki na vozne lastnosti prav nič ne vpliva. Navaditi se je potrebno pač na malo več fiatovske plastike, toda, ker je končna obdelava pri tem avtu kljub temu vzorna, je vsakršna zamera že vnaprej odveč. To velja tudi za ostale dele vozila. Na primer za podvozje. To je natanko takšno kot pri temi, s štirimi posamično obešenimi kolesi in s štirimi vzmetnimi nogami ter stabilizatorjema med njimi. A je v isti sapi treba reči tudi to, da je croma v določenih okoliščinah celo bolj naklonjena čvrstemu (mislim na stabilnost med vožnjo) udobju, saj lahkotneje »požira« drobne zaporedne udarce s tal.

Moderna »podnožna« zasnova ji omogoča varnostno in hitrostno visoke zmogljivosti ne le med hitrimi vožnjami po avtomobilski cesti, ampak tudi med zahtevnimi vijuganji in na vegastem asfaltu.

Zdaj je na vrsti vprašanje: kaj pa dizel v nosu, je pri tem dovolj v pomoč? Odgovor je kratek in jasen: da! Cromin in obenem themin turbo-dizelski motor je eden od najzgovornejših dokazov za že nekajletno tehniško domnevo: če dizel, potem s turbinskim polnilnikom, in če turbinski polnilnik, potem z dizlom. Tale Fiatov izdelek, s skoraj okroglih 2,5 litra prostornine v štirih valjih in z natanko 100 KM oziroma 74 kW pri 4100 vrtljajih v minuti, je eden od najprepričljivejših tovrstnih pogonskih



Ob volanu: vse, kar je potrebno

agregatov, kar smo jih doslej preskusili. Modernim zahtevam kljubuje zasnova motorja: lahka glava ter odmična gred, gnana z zobatim jermenom v njej, posredno vbrizgavanje goriva s predkomorami in Boschevo razdelilno visokotlačno črpalko ter turbinski polnilnik znamke KKK z 0,87 bara največjega polnilnega pritiska in hladilnikom polnilnega zraka.

Tudi vse druge motorne lastnosti so enake kot pri enako gnani lancii temi: ugodno kratki ogrevalni časi pred vžigom, dodaten blok za ohišja ležajev ročične gredi, ki prispeva k večji

čvrstosti tega konstrukcijskega dela ter k večji uglajenosti motornega teka; plastične obloge nekaterih delov motorja, zoper preglasen ropot; in ojačano vodno hlajenje valjev za ugodnejše delovne temperature. Pa še: vodno ogrevanje nafte napoljave, ki se termostatsko-samodejno vključi pri temperaturah pod ničlo, spretno vsklajeno delovanje turbinskega polnilnika v korist ugodnega navora in tako dalje.

Motor vžiga brez težav in brez oklevanja, tudi v mrzlih jutrih. Steče za nekaj trenutkov na dizelsko robot način, a se že po

nekaj sto metrih vožnje stiša do čisto običajnega ropota, kakršnega slišimo tudi pri bencinskih motorjih. Vselej in ne glede na delovno temperaturo ostaja – le pri najnižjih vrtljajih – pretirano tresoč. To tresenje se prenaša na ves prednji del vozila, čez volanski obroč pa tudi na vozničkovi roki. Je pa to tudi edina njegova napaka, ki jo je mogoče zaznati izza volana.

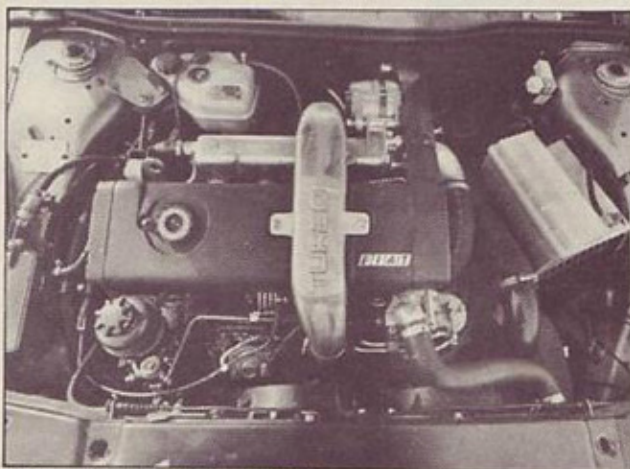
Moč motorja se opazno sproži takojci nad 1500 vrtljaji v minuti (nekaj začetnega zajemanja sapa je turbinskemu polnilniku potrebno oprostiti, saj sodi takšna navada v njegov prirajeni značaj), strmo pa se dviga tudi krivulja navora, do najvišje točke 217 Nm pri 2300 vrtljajih v minuti, od koder se potem polagoma spušča do okroglih 4000 vrtljajev ročične gredi. Eno z drugim: cromin turbo-dizel je glede prožnosti dovolj prepričljiv, da omogoča povsem tekočo vožnjo brez nenehnega pretikanja navzdol in brez odvečnega naprežanja samega sebe, je pa obenem tudi dovolj živahen, da je z njim mogoče odločno, skorajda že športno voziti. Rezultati meritev, ki smo jih opravili ob polni posodi goriva in z dvema osebama v avtu, so bili zelo podobni tistim, ki smo jih zapisali v lancii temi. Croma turbo D je pospeševala z mesta do hitrosti 80 km na uro v 7,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,9





sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 17,9 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 28,3 sekunde. Pri tem smo pretikali natanko pri 4100 vrtljajih v minuti, torej tik pred tistem, ko dizlu, zaradi črpalkega učinka poide sapa.

Le malce prej in, seveda, v peti prestavi doseže croma tudi svojo največjo hitrost: 187 kilometrov na uro. In, ker smo po naši stari navadi večino preskušnje vozili ostro, zahtevno in do goriva neprizanesljivo, je ob povprečni porabi 8,8 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov mirne duše mogoče zapisati, da zna biti croma ob manj zahtevnem vozniku odločno manj žejna. Hkrati pa je ta podatek, enako kot pri temi, v prid tudi velikemu akcijskemu pol-



V nosu: visokozmogljivi turbo-dizel

merju vozila; hočem reči, da se lahko dolgo vozite, ne da bi se morali ustaviti na občestni črpaliki.

In tako, vidite, je fiat turbo D vozniku in potnikom v resnično veselje. Vozniku zato, ker ima pri roki vse kar potrebuje, ker se lahko zanaša na zanesljiv stik z voziščem in ker ne glede na prometne okoliščine skorajda ne opazi, da vozi avto z dizelskim motorjem v nosu. Sopotnikom pa predvsem na račun udobja in počutja, pa, jasno, prostornosti, s prtljažnikom vred. Navsezadnje je croma opremljena tudi s tako pripravnimi rečmi, kot so testna plošča ob bogato opremljeni armaturni plošči, nastavljiv volanski obroč, električno vodeni prednji sedeži, šipe in osrednja ključavnica, od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, »bralne« luči na stropu, štirje zglavniki, zadnji brisalnik in tako dalje. Nič ne bi bilo narobe, če bi tovarna k osnovni ceni priložila še večstopenjsko nastavljanje zgornjih prijemalšč pri prednjih varnostnih pasovih in glede na malce slabšo vzvratno vidljivost (visok in pod spodnji rob zadnje šipe skrit zadek) še desno zunanje ogledalo.

Vštevši pa še dobre nizkopresečne gume na lahkih platiščih in servoojačevalnik volana, ki omogoča, da je obroč kljub samo 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, lahkoten in zlahka kos motorni teži tudi med počasnimi manevri, pa postane croma ena od tistih vsakdanje uporabnih in potovalno visokozmogljivih vozil, ki človeku prirastejo k srcu.



Fiat croma turbo D je – vtríc z lancio themo turbo ds – ta hip eden od najzmogljivějšíh in tudi nasploh zelo privlačnih (turbo) – dizelskih avtomobilov. Znamenje dvojčkov mu je pač prineslo srečo.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni-štiritaktni-vrstni-dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 93,0-90,0 mm – gibna prostornina 2445 kubikov – kompresija 22,0:1; največja moč 74 kW (100 KM) pri 4100/min – največji navor 217 Nm pri 2300/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – visokotlačna razdelilna črpalka Bosch – izgorovalni prostori s predkomorami – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), polnilni pritisk 0,87 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 910 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,750; II, 2,235; III, 1,379; IV, 0,976; V, 0,761; vzvratna 3,583; diferencial 3,190 – platišča (testni avto) iz lahke kovine 6J-14 – gume 195/60 R 14 H (michelin MXV).

**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, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljaja 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 m – teža praznega vozila 1240 kg – dovoljena skupna teža 1740 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1300 kg – prtljažnik (normno) 500/1400 dm<sup>3</sup> – posoda za gorivo 70 litrov.

**Zmogljivost (tovarna):** največja hitrost 185 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 11,9 s – poraba goriva (ECE): 5,2/6,9/8,5 litra plinskega olja na 100 km.



Zadaj: vrata in velik prtljažnik