



4900 vrtljajev v minuti ni pametno predolgo gnati, priganjanju čez 5300 vrtljajev v minuti pa se je sploh najpametnejše odreči. To ve tudi elektronika, ki hipec nad slednjo številko povsem prepreči voznikovo nasilje.

Ampak zmogljivosti motorja to prav nič ne skvari. Največjo moč 85 kW, oziroma 115 KM dosegajo turbodizelski vrstni šestvalnik že pri 4800 vrtljajih v minutu, najugodnejši navor 220 Nm pa pri 2400 vrtljajih v minutu. Turbinski polnilnik se zgane približno pri 1500 vrtljajih, od koder priganja krivuljo moči (ob največjem polnilnem tlaku 0,9 bara) strmo proti vrhu diagrama. In enako prepričljivi so tudi pospeški, ki jih ravnotežje te moči, skrbno prilagojenega petstopenskega menjalnika in razmeroma lahkega vozila omogoča. Mi smo jih merili z dvema osebamava avtu in s polno posodo goriva ter pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,8 sekunde (to je da desetinko boljši čas od tovarniško obljubljenega), do hitrosti 120 km na uro v 17,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 26 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 40,8 sekunde. Največjo hitrost smo izmerili v peti prestavi, v še povsem varnem območju vrtljajev (4400/min): 186 km na uro, kar je le za kilometer manj od uradno oznanjene hitrosti. Ampak na kolesih testnega vozila so bile zimske gume in vse, pravkar zapisane številke zato ne morejo biti povsem merodajne. So pa in še posebej za dizel vse hvale vredne. Beemvejevsko športne!

Pa je športna tudi poraba goriva. BMW 324 td smo ves čas preskušnje gnali nadpovprečno ostro in izmerili – kot povprečje

celega testa – porabo 9,4 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Kaj prida bolj žejen ta motor verjetno ne bi znal več biti, ob zmernejšem vozniku pa bi se zmogel približati tudi le osmim litrom za vsakih 100 kilometrov poti.

Sportno pa je še dosti drugega, kar k temu avtomobilu sodi: od počutja v njem, ki je enako počutju v ostalih najmanjših beemvejih, do čvrstega vzmetenja, štirih kolutnih (in spredaj dodatno hlajenih) zavor in nagajivega zadka, če cesta ni povsem suha. Seveda ima tudi ta BMW elipsoidna kratka žarometa. Dvoja ali štiri vrata in možnost velike izbire, ko gre za dodatno opremo, z lahkimi platišči vred.

Serijski pa je servojačevalnik volana, prilagodljiv hitrosti vožila, zaradi česar je volan z natanko štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke vedno dobro v voznikovih rokah. Vštevši dober »stik« voznika s ceviščem.

Da vozite dizel, veste pravzaprav le po tem, ker morate ustavljati ob naftnih napajalnikih. Vse drugo je pri BMW 324 td tako kot v vseh zmogljivejših beemvejih.

• • •

Že bežna primerjava pokaže, da vozita bencinski BMW 318i in dizelski BMW 324 td skorajda vštrici, najsi gre za pospeške, zmogljivost, tudi prožnost, ali motorni žei. Turbodizel je ob nakupu seveda dražji, ampak priložnost je vseeno na vso moč vabiliva: da si ljubitelji bencinskega in zagovorniki dizelskega pogona vnovič skočijo v lase.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

Fiat croma turbo i. e.

PRVI RAZRED

Tlačenje zraka in druge ugodnosti

Fiat Croma je sestrična lancie theme. Tudi kot različica turbo i.e. in, če steje za poreklo samo karoserijska zasnova, je croma v zelo temsnem sorodstvu še s saabom 9000 in alfa 164. Croma brani Fiatove barve: je najcenejša in najmanj prestižna v tej četverici. A zna vseeno biti ljubezen na prvi pogled: še posebej, če je motorizirana in opremljena tako kot je bila za tole preskušno.

Doslej smo preskusili dve cromini različici: bencinsko varčno cromo CHT (Am, 16/1986) in tur-

bo-dizelsko zmogljivo cromo TD (Am, 12/1987). Torej že dolgo veemo, da je croma dovolj temeljiti, oblikovno skladen in prostorsko dobro izkorisčen avtomobil. Kljub skoraj povsem enakim medkolesnim meram je croma krajša od lancie theme. Je pa obenem tudi kombilimuzina, kar pomeni peta vrata na zadku, po tretjini deljivo in v celem zložljivo zadnjo klop ter s tem prilagodljivo velik prtljažnik, ki ponuja od 500 do 1400 litrov praznine. Seveda so zadnja vrata čvrsto podprtia z dvema teleskopskima opornikoma, hkrati z njimi pa se privzdigne tudi obširna polica, ki jo je moč tudi povsem sneti. Izraz teh vrat sega skoraj do tal prtljažnika in se pri tem izogne le





obema velikima zadnjima lučema. Če zadnje klopi – prtljagi na ljubo – ni potrebno prekucniti, je v avtu zares veliko prostora za štiri do pet oseb. V cromi je zanesljivo najboljša limuzinsko-sedežna garnitura, kar so jih pri Fiatu doslej izdelali. To pomeni dovolj dolge sedalne površine, dovolj visoka naslonjala, štiri zglavnike, pa tudi zelo skrbno izdelavo. Kljub temu pa prednja sedeža še vedno preslabo oprimeta telesi, pa tudi komolčna opora med njima je vprašljiva: medtem ko je vozniku večidel v našem.

Ceprav sili croma v višji avtomobilski razred, še ni dozorela do teme, da bi imela sproti nastavljivi zgornji oprijemališčni varnostnih pasov. Izbirati je moč le med dve oprijemališčnima točkama, toda pod pogojem, da imate nekaj minut časa in ključ 17 v roki; ter veliko potrpljenja pri »ujemanju« navoja v na novo izbrani luknji.

Toda: testna croma turbo i. e. je bila primerek najbolje opremljenega fiata pa je bilo zato vse drugo vozniku v samodejno pomoč.





Na primer zelo popolna armaturna plošča. Tam so merilniki za tlak in temperaturo motornega olja, za hitrost vozila (z dvema kilometrska števcema), za motorne vrtljaje, za količino goriva, za temperaturo hladilne tekočine in za tlak turbinskega polnilnika ob motorju. Voznikovi sprotne obveščenosti služi še testna plošča z osrednjim rdečim kontrolno lučjo in z majhnimi opozorilnimi lučkami zoper sprotno napake v in na vozilu.

Zdaj naštejem tudi vse ostalo: po višini nastavljen volanski obroč, električno nadzirani zunanjti ogledali, običajna in bralna luč na stropu, digitalna ura, električno vodené šipe v vratih, osrednja (elektro-magnetna) ključavnica, sprožilo za poklopec pri posodi za gorivo (sprožilo je med stikali na armaturni plošči, če pa zataji, je poklopec moč odpreti z vrvico, ki visi ob notranji prtični steni), električno pomična in dvizna (sončna) streha, brisalniki žarometov, električno vodena prednja sedeža (vzdolžni pomik, višina, naklon naslonjala, plus ogrevanje), brisalnik zadnje šipe (z brizgalko), ogrevana zadnja šipa, megleten sprečaj in zadaj, zavorni dodatek ABS, samodejno nastavljanje višine zadnjega dela vozila (za sprotno prilagajanje obremenitvam), klimatska naprava, lahka kolesna platišča in tako dalje.

Spisek je bil praktično popoln in je seveda odločilno vplival h končni vrednosti teste crome, ki je v Italiji znašala skoraj 30 milijonov lir. Je pa avtomobil tudi močno opremljen, v dokaz, da se tudi pri Fiatu zelo dobro spoznajo na prestiž te sorte. Žal so v nekaterih podrobnostih še vedno premalo



Sedeža: dobra, a ne najboljša



Prtijažnik: dostopen, velik in prilagodljiv

natančni, pa pomična streha nima »mrtve« točke, zato jo je zelo težko zapreti tako, da ne bi puščala; tudi črički pod plastiko še niso izumrli; sedežni zglnviki so še vedno premalo čvrsti; in tuljenje volanskega servočevljalnika bi preglašilo radijski sprejemnik, če bi ta bil v avtu. Je pa jasno: glavne udobja in dobrega pocutja omenjene napake ne načnejo. Voznik v cromi lahko svojim telesnim meram primerno sproščeno sedi, dobro vidi na vse strani (z izjemo čez razmeroma visok zadek), pa tudi vse poglavitev naprave delujejo voljno in brez oklevanja.

Enako neoklevajoč je motor crome turbo i. e., po zasnovi skoraj, ne pa povsem enak motorju lancie theme turbo i. e. Cromin pogonski agregat je malce manj imeniten, ker nima dodatnih gredi zoper tresljaje, ker se ponaša z nižjim polnilnim tlakom (0,53 bara, thema: 0,65 bara) in, ker mu niso pritaknili »over-boosta«, ki bi vozniku, tako kot v temeni, omogočal kratkotrajna, ampak pri ostrih vožnjah zelo dobrodošla zvečanja polnilnega tlaka na 0,9 bara. Tako kot themen pa ima tudi cromin motor dve odmični gredi in lahki glavi, elektronsko napravo za vbrizgavanje goriva in elektronski vžig, ki se sproti prilagaja izgorevanju v motorju in preprečuje vsakršno klenkanje.

Turbo-motor v cromi zmora ob 1995 kubikih 114 kW oziroma 155 KM pri 5250 vrtljajih v minutih, njegov največji navor pa znaša 235 Nm pri 2350/min. Tek motorja je v skoraj vseh delovnih območjih izredno lahkoten, obenem pa prav nič značilen za motorje s turbinski polnilniki. Že malce pod

2000 vrtljajev ročične gradi je motor namreč povsem brez oklevanja na voljo voznikovim željam, pa tudi pod to številko je dovolj odločen, da tolikokrat omenjene in sicer povsem značilne »luknje« v turbinskem pogonu skorajda ni mogoče zaznati. To je dobro. Kajti motor je ves čas delovanja pri dovolj močni sapi, da so neoklevajoči in vpadljivo dobrati tudi pospeški vozila. Športnim voznikom je na voljo delovni razpon do okroglih 6000 vrtljajev v minutu, pri čemer je opozorilno rumeno polje na merilniku zarisano od številke 5600 dalje. Med našimi meritvami (z dvema osebama in s polno posodo goriva) smo dosegli največjo hitrost 212 kilometrov na uro v petih prestavah in v še povsem varnem motornem območju 5400 vrtljajev v minutah. Med pospeševanjem smo pretikali pri 6000 vrtljajih in izmerili naslednje čase: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,2 sekundi, do hitrosti 80 km na uro v 6,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,4 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,9 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 17,0 sekundi in do hitrosti 160 km na uro v 24,1 sekunde. Motor postane pretiran glasen le pri najvišjih vrtljajih, sicer pa je dovolj uglajen in tihi. Njegova velika odlika je tudi brezhibno vziganje – ne glede na lastno ali zunanjou temperaturo.

Zeja po bencinu je, razumljivo, v tesni zvezi z zahtevnostjo voznika. Testni cromi nismo prizanašali, zato je povprečna poraba med našo celotno prekušnjo znašala 12,7 litra na 100 prevoženih kilometrov. Več zmernosti na pedalu za plin bi – po naši oceni – pomenilo za približno poldrugi liter bencinskega prihranka na vsakih 100 kilometrov. Dosti manj pa ne!

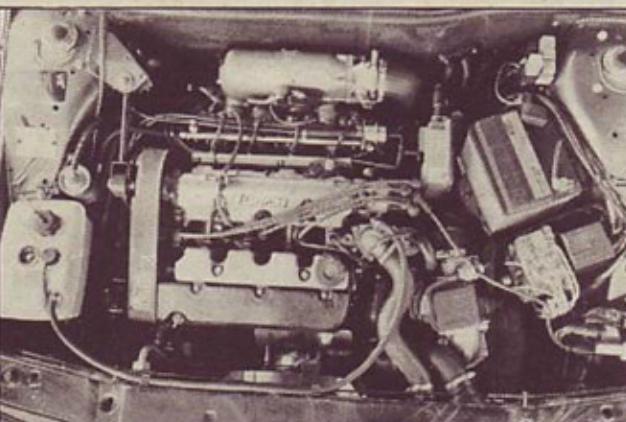
Petstopenjski menjalnik je prilagojen dobriem pospeškom in športnejšemu voznikovemu življenu nasploh: zato je peta prestava le malce daljša od direktne. Pre-



Kokpit: veliko vsega – merilnikov, stikal in plastike

stavna ročica sicer ni dirkalniška, je pa dovolj lahkonata in dovolj načančna za običajno, pa tudi razmeroma hitro pretikanje.

Visokim motornim zmogljivostim so prilagodili tudi podvozje. Gume so širše kot pri manj zmogljivih cromah, vzmetenje je trše.



Motor: turbinski polnilnik za zelo dobre zmogljivosti

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj – vrtina in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 114 kW (155 KM) pri 5250/min – največji navor 235 Nm pri 2350 /min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični greidi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch LE/2 jetronic) – turbinski polnilnik na izpušni plini (garrett T 3), največji polnilni pritisak 0,53 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 1190 W – elektronski vžig s tipalom zoper klenkanje (marelli microplex)

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. 1,518; IV. 1,132; V. 0,928; vzvratna 3,583; diferencial 2,944 – platišča (iz lahke kovine) 6 J x 14 – gume 195/60 VR 14 (michelin MXV)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne natezne opore, stabilizator (za doplačilo: samodejno nastavljanje višine zadnjega dela vozila od tal) – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omeje-

valnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volian 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 1,494 m, zadaj 1,484 m – rajdn krog 10,6 m – teža praznega vozila 1180 kg – dovoljena skupna teža 1680 kg – dovoljena teža pritolične z zavoro 1200 kg, brez zavor 600 kg – prtljažnik (normno) 500/900/1400 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,8 s – poraba goriva (ECE): 6,3/8,3/9,9 litra bencina super na 100 km

Čvrstejša sta tudi stabilizatorja. Težav s spravljanjem moči na cesto pa croma vseeno ne more prikriti. Če je voznik neusmiljen, prednji kolesi hitro in radi zdrsneti, se posebej, če je vozišče spolzko. Takšno zdrsavanje je seveda neenakomerno, voznik pa ga čuti na volanskem obroču, ki se mu izmika v rokah. Težave zategadelj so dvojne: pospeševano cromo turbo i. e. je razmeroma težko obvladovati v ravni smeri, nič lažje pa ni delo v ovinkih. Se posebej, ker je zaradi zdrsavanja prednjih koles potrebno najti natančnejše ravnotežje med dodajanjem volana in morebitnimi odvzemanji plina, da bi croma tudi s pomočjo zadka laže našla pravo pot v ravni. Če je podlaga pod kolesi obenem še gubasta, dosežejo trasljaj s koles – zaradi trše naravnavnega podvozja – ne le voznikovi roki ampak tudi notranjost v celiem.

Prav ta nenatačnost vodenja in občutljivost na kakovost vozišča vozno udobje in tej visokozmogljivi cromi opazno zmanjšuje.

• • •

Ju je pač potrebno upoštevati in se nanju navaditi. Kajti ta croma je dovolj aerodinamična, dovolj kompaktna in tudi v vsem drugem (na primer pri zavorah) dovolj temeljita, da jo je mogoče uvrstiti v Fiatov prvi (avtomobilski) razred.

Croma turbo i. e. je Fiatov padrnji konj. Ne le zaradi zelo dobrega motorja, tudi zaradi bogate serijske in doplačilne opreme. In, upoštevaje vse skupaj, je ta croma prepricljiva in zmogljiva kombi-limuzina. Z drugimi besedami: dober avtomobil!