



STARO ZA NOVO

Vozili smo: (NOVI) FIAT CROMA

Pri ljudeh bi šlo takole: napeli bi jim kožo, obtesali podbradke, vstavili nove oči, prečistili pljuča, zamenjali srca, na novo obdelali vse sklepe, potem pa telesa odeli v obleke povsem novega kroja, vstevši čevlje z novim gumastim profilom – in »restyling« bi bil za nekaj časa opravljen. Mojih štiriinštirideset let

na primer bi potem začeli šteti znova. Tako kot zdaj pri Fiatovi cromi, po njenih skoraj natančno petih letih obstoja.

Zaradi crominega vnovičnega rojstva so nas povabili v najimennitnejši monaški hotel, tam pa je bilo – zaradi vzornega reda na dvoriščnem parkirišču – videti najprej nosove teh pravkar pomlajenih fiatov. Nosovi so seveda moderno fiatovski: tako kot tipo ima zdaj tudi croma nizko zaobljen motorni pokrov, ki sega

s prednjim robom tik ob znižano letvasto hladilno masko z značilnim (posevno postavljenih pet črt) znakom na sredini in s prav tako nizkima in širokima žarometoma (vključno utripalki) ob straneh, s stranskima robovoma pa nič več čez blatnika, ampak med njiju, kot optičen podaljšek stranskih robov prednje šipe. Odbijača sta zdaj zajetnejša kot prej in obrobljena zoper parkirne udarce. Prednji je navzdol povečan z velikim spojlerjem, prečno razrezanim v prid boljšemu hlajenju, sicer pa odetemu v motno črnino, ki sega čez oba pragova tudi k zavihku pod zadnjim odbijačem. Meglenke so serijske, žarometni brizgalki s teleskopskim vleženjem (in zato vzdolžno pomični) pa sodita k doplačilom. Zunanji ogledali

sta enake barve kot vozilo z odbijačema vred, vpeti na stanjšana pečlja, električno pomočni in ogrevani, po želji pa tudi v celem zložljivi – z gumbom ob njunem stikalu. Novi so še kolesni pokrovi, serijska pa so lahka platišča – v povezavi z močnejšimi motorji.

Povsem na novo so oblikovali še zadnje luči, zadnji brisalnik in celo vrsto manj opaznih nadrobnosti na karoseriji v celem. Količnik zračnega upora znaša 0,32.

Croma je že nekaj časa največji fiat in ena od razmeroma redkih kombilimuzin tega razreda. To pomeni pet »udobnih« vrat pa tudi dovolj udobno notranjost za štiri do pet odraslih ljudi. Notranja dolžina znaša 1,865 metra, prtljažnik pa meri – odvisno od zlaganja zadnje klopi – 500/900/



1400 litrov. Armaturno ploščo so zdaj na novo oblikovali, pa je preglednejša in se manj blešči. Notranje obloge so debelejšje in oblejše, zoper odvečne »črčke« so spojili temeljitejši in boljše zasopnik, osemnajst kontrolnih luči je razumnejše razporejenih,

testni plošči so namenili novo obliko, po želji pa tudi zvočni signal za vnaprej odrejeno hitrost vozila. Izboljšali so prednja sedeža in vratne obloge, sedežno usnje pa sodi pri dražjih različicah k serijski opremljeni.

Vse crome po vrsti imajo poslej električno pomična okna in ogledala, pa tudi osrednje ključavnice z dodatnimi infrardečimi

sprožili. Spodnji del ponujane palete ima serijsko vdelano elektronsko nadzirano gretje in zračenje, dražjim različicam pa pripada – ob osnovni ceni – Fiatova klimatska naprava z grelnim ali hladilnim območjem med 18 in 32 Celzijevimi stopinjami. Pri tem je na displayu mogoče prebrati tudi zunanjo temperaturo. Hkrati so večini crome vstavili posebno toplotno-zaščitna stekla (solextra), ki zadržijo 53 odstotkov sončne energije, pa tudi tri četrtine infrardečega sevanja. To omogoča predvsem stabilnejšo notranjo klimo in s tem v zvezi boljše počutje in, posredno, varnost vožnje.

Nova croma je na voljo v petih različicah, odvisno od tega, kakšen motor je v nosu. Trije motorji so bencinski, dva sta dizelska. Marsikaj v zvezi z njimi poznamo že od prej, ni pa mogoče prezreti nekaterih novosti.

Osnovna različica je 2.0 CHT. CHT je že od prej znani sistem (Controlled High Turbulence) z dvema sesalnima kanaloma v glavi tega bencinskega agregata. Ožji kanal zadošča za pretok manjše količine pogonske zmesi, zagotavlja pa pravnjno turbulenco in homogenost goriva. Širši kanal je na vrsti ob zahtevah po večjih motornih zmogljivostih. Zdjaj so ta polnilni sistem dopol-

nili še s termičnim ventilom, ki zagotavlja med ogrevanjem motorja (do vsaj 85 stopinj Celzija) najmanj 1700 vrtljajev prostega teka. Ko pa je motor ogret, padejo vrtljaji samodejno na predpisanih 850/min. Obenem so sesalno odprtino zračnega filtra prestavili v prednji levi blatnik in tako zmanjšali trušč, ki sega do potnikov. V povezavi s samodejnim menjalnikom opremijo motor tudi s samodejnim uravnavnikom polnjenja in s pnevmatsko nadziranim delovanjem druge stopnje uplinjača. Ta motor je tudi sicer opremljen z dvojnimi uplinjačem (Weber) ter z Mareljevimi digiplexom za vžig, pri čemer zmora največjo moč 72 kW/100 KM, prav na račun CHT pa tudi uporabno velik navor 168 Nm pri samo 2750 vrtljajih v minuti.

Dvolitrski štirivaljni crome 2.0 i.e. je zdaj dobil dodatni gredi zoper odvečne tresljaje (poznamo ju iz podobnih motorjev v sestrskih lanciah), kar zagotavlja bolj ugleden tek agregata, opremljenega z Webrovim vbrzganjem goriva (IAW). Ta nadzira tudi vžigalno elektroniko, kar omogoča 86 kW oziroma 119 KM največje moči.

Enaki dodatni gredi ima ta motor tudi v različici 2.0 Turbo i.e., ki je dopolnjena z bosche-



vim LE2 jetronicom za vbrizgavanje goriva, z Marellijevim microplexom za vžig in zoper klenkanje ventilov ter s turbinskim polnilnikom na izpušne pline T3, polnilni tlak 0,53 bara) ter s hladilnikom polnilnega zraka zanj. Hkrati so motorju namenili nove bate ter nove obročke na njih.

Croma 2.0 TD i.d. poganja štirivaljni dizel. Njegova že od prej znana (pionirska) lastnost je direktno vbrizgavanje goriva z Boschevo razdelilno visokotlačno črpalko, dodatek, ki je prav tako serijsko izdelana novost, pa je Garrettov polnilnik na izpušne pline (VNT 25)

s spremenljivo geometrijo turbinskih lopatic. Celotna konstrukcija obsega obroč z lopaticami, vzmet in membrano, ki se odziva na polnilni tlak. Prilagodljiva geometrija omogoča delovanje brez sicer običajnega ventila za višek izpušnih plinov (waste-gate), hkrati pa zagotavlja

enakomerno polnjenje brez sicer tako značilnih »turbo-lukenj« ob ostrih pospeševanjih. Seveda je tudi ta polnilnik opremljen s hladilnikom polnilnega zraka, motorne zmogljivosti pa so: največja moč 114 kW/158 KM pri 5250/min in največji navor 245 Nm pri 2500/min.

Z dizelskim motorjem je opremljena tudi peta različica – croma 2.5 TD. Ta motor so oplemenitili s termostatsko nadziranim pospeševalnikom hladnega teka, kar pomeni sprotno prilagajanje vbrizgavanja goriva trenutnim motornim temperaturam, z električno ogrevanim naftnim filtrom pa so ga oborožili zoper zimske dizelske težave.

Vsi cromini motorji so vpeti v vozila s hidravličnimi ležaji – zmanjšanim tresljajem in celotni uglajenosti vozila v prid. V različicah 2.0 CHT, 2.0 i.e. in 2.5 TD si je moč zazeleti tudi štiristopenjski samodejni menjalnik (s hidravličnim prenosom moči v prvi in drugi prestavi, s 60-odstotno mehanskim prenosom v tretji prestavi ter s celotno premostitvijo navornega prenosa v četrti prestavi), serijsko pa sodil k vsem različicam petstopenjski ročni menjalnik, seveda vsakič sproti prilagojen motorju, kateremu služi.

Karoserije novih crom so 70-odstotno vroče pocinkane, varnost potnikov v njih so preverili s 140 laboratorijskimi trčenji (crash tests), kupce pa bodo ti avtomobisti navduševali predvsem z opremo, všteto že v osnovno ceno. Na primer: croma 2.0 Turbo i.e. ima med drugim usnje na sedežih, zavorni ABS, lahka platišča, klimatsko napravo in električno nastavljive žaromete z brizgalkama.

Že od prej znani prednji pogon, posamične obese, kolutne zavore in servoojačevalnik za tokratni »restyling« niso potrebovali predelav. V tovarni pač menijo, da dovolj dobro pristajajo novi »koži« okrog njih.

Navsezadnje je bila croma že v minulih letih najprepričljivejši fiat tega časa. Torej ni greh, če pri zamenjavi »staro za novo« ostane v njej tudi kaj starega. Še vedno je na boljšem kot smo ljudje. Nas nihče ne obnavlja, a se vseeno ne damo! Saj kromiranje ni vse!

Martin Česenj

Tehnični podatki

FIAT CROMA	2.0 CHT	2.0 i.e.	2.0 Turbo i.e.	2.0 TD i.d.	2.05 TD
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, dizel
vrtna in gib (mm)	84,0x90,0	84,0x90,0	84,0x90,0	82,6x90,0	93,0x92,0
gibna prostornina (kubiki)	1995	1995	1995	1929	2500
kompresija	9,0:1	9,5:1	8,0:1	18,0:1	21,0:1
največja moč [kW/KM pri 1/min]	72/100 pri 5250	86/119 pri 5250	114/158 pri 5250	68/94 pri 4200	85/118 pri 3900
največji navor [Nm pri 1/min]	168 pri 2750	162 pri 3300	245 pri 2500	196 pri 2000	245 pri 2200
odmična gred (pogon)	2, v glavi (zob. jer.)	2, v glavi (zob. jer.)	2, v glavi (zob. jer.)	1, v glavi (zob. jer.)	1, v glavi (zob. jer.)
število ventilov za valj	2	2	2	2	2
polnjenje z gorivom	upljič	elektr. vbrizgavanje	elektr. vbrizgavanje turba intercooler	direktno vbrizg. turba intercooler	predkomore, turba intercooler
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator				
zavore spredaj	kolutne (tudi posebej hlajene), servo				
zavore zadaj	kolutne, servo, omejevalnik moči				
volan	z zobato letvijo, servo				
platišča	5/11x14	5/11x14	6Jx14	5/11x14	5/11x14
gume	175/70TR 14	175/70 HR 14	195/60 VR 14	175/70 TR 14	185/70 HR 14
teža praznega vozila (kg)	1210	1220	1260	1240	1340
dovoljena skupna teža (kg)	1710	1720	1760	1740	1840
medosna razdalja (m)	2,660				
dolžina x širina x višina (m)	4,518 x 1,760 x 1,433				
prtljajnik (litri)	500/900/1400				
posoda za gorivo (litri)	70				
največja hitrost (km na uro)	183	192	215	180	195
pospešek 0-100 km na uro (s)	11,7	9,9	7,7	12,5	11,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,5/7,2/9,2	6,0/7,6/9,5	6,3/8,3/9,9	3,9/5,5/6,0	5,3/7,0/8,6
vrsta goriva	osvinčen ali neosvinčen bencin				plinsko olje