



V debelih treh letih je Fiat izdelal cromo v več kot 200.000 primerkih. To pomeni 5,1 odstotka njihove celotne avtomobilске prodaje, pri čemer so skoraj polovico crom izvozili.

Vmes so cromo tudi dvakrat pomladili: najprej z lepotnimi popravki, nato še z dizlom, ki se je prvič v serijskem avtomobilu ponatal z neposrednim vbrizganjem goriva.

Zdaj so v cromo »segli« že tretjič. Navzven njene sveže novosti skorajda niso opazne, pod kožo pa jih je vseeno toliko, da so na mapo s podatki o njih zapisali – nuova gamma. Croma po novem, torej!

Ce stejejo motorji, je crominh različic šest. Bencinski motorji so širje: od 1,6-litrskega štirivaljnika z dvojnim uplinjačem in

Fiat croma

PONOVNO KROMIRANJE

Dodelave na račun mehanike, estetike in udobja

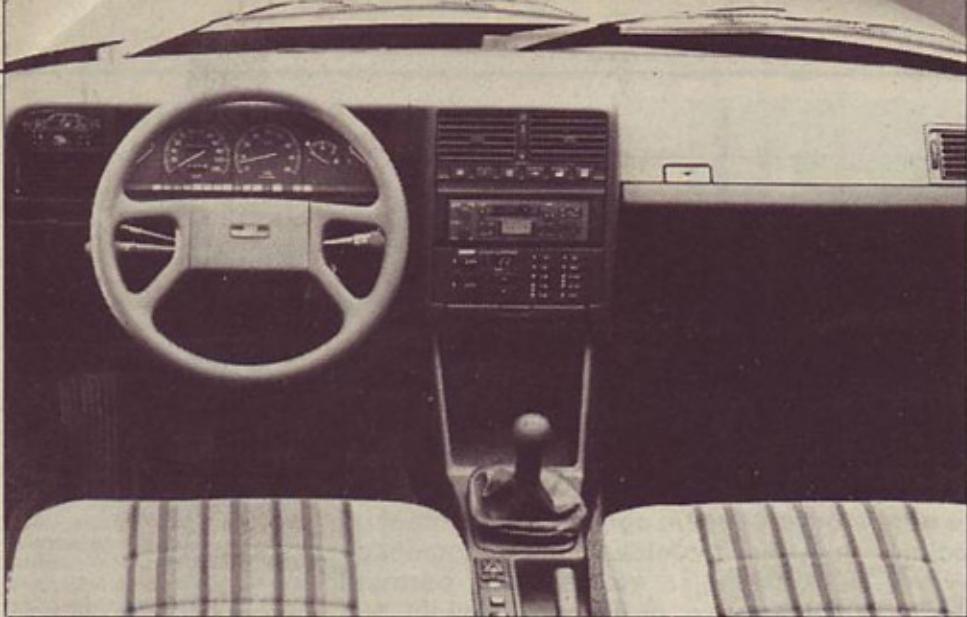
elektronskim vžigom (digiplex) do 2,0-litrskega štirivaljnega motorja z dvema odmičnima gredema, z elektronskim vbrizgavanjem goriva (bosch LE-2 jetronic), z elektronskim vžigom microplex, in s turbinskim polnilnikom ter hladilnikom polnilnega zraka zanj. Med njima sta motor CHT, ki se ob dvojem uplinjaču in digiplexu imenuje tako zaradi dvokanalnega sesalnega sistema (CHT = controlled high turbulence) ter motor i.e., ki je od najzmogljivejše možnosti revnejši za turbinski polnilnik

na izpušne pline.

Prav motor CHT so zdaj vnovič vzeli pod povečevalno steklo. Poleg termostatsko ogrevnega polnilnega zraka in samodejnega zapiranja dotoka goriva ob odvzetem plinu so mu dovanjanje goriva dodatno izpopolnili (optimizacija delovanja uplinjalca glede na zahtevane obremenitve), motor pa opremili s temeljitejšo vžigalno elektroniko (digiplex 2). Rezultata sta povečana moč (od 90 na 100 KM) pri nižjih (prej 5500 zdaj 5250) vrtljajih ter zvišan navor, prav tako

ob malce nižjih vrtljajih. Praktično pomeni to ugodnejšo prožnost in boljše končne zmogljivosti motorja, ne da bi bila njegova žeja po gorivu opazno večja. In, ker je lahko nejniči tudi tek motorja v celiem, je manjši tudi hrup, ki ga pri tem povzroča.

Druga novost: motorju i.e. (86 kW oziroma 120 KM) so kot dodatilno možnost namenili štiristopenjski samodejni menjalnik ZF z zaporo za tretjo in četrto prestavo, kar pomeni, da streže prenosu moči v 1. in 2. prestavi v celiem hidravliku, v tretji je de-



Notranjost: z novo grafiko merilnikov

Tehnični podatki

Fiat Croma	1600	CHT	i.e.	turbo i.e.	turbo D	turbo D i.d.
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, dizel	4-valjni, vrstni, dizel
vrtina in gib	84x71,5	84x90	84x90	84x90	93x92	82x90
gibna prostornina (kubiki)	1585	1995	1995	1995	2499	1929
največja moč (kW/kM pri 1/min)	61/85 pri 5600	72/100 pri 5250	86/120 pri 5250	114/158 pri 5250	85/118 pri 3900	66/92 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	128 pri 2800	168 pri 2750	163 pri 3300	235 pri 2350	245 pri 2200	186 pri 2500
polnjenje z gorivom, vžig	uplinjač, digiplex	uplinjač, CHT, digiplex	elektronsko vbrizgavanje in vžig	elektronsko vbrizgavanje, turbinski polnilnik, microplex	posredno vbrizgavanje, turbinski polnilnik	neposredno vbrizgavanje, turbinski polnilnik
največja hitrost (km na uro)	170	183	192	210	195	180
pospešek 0-100 km na uro (s)	14,0	11,7	9,9	7,8	11,0	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,8/7,6/8,8	5,5/7,2/9,2	6,0/7,6/9,5	6,3/8,3/9,9	5,3/7,0/8,6	3,9/5,5/6,0

lež hidravlike le še 40-odstoten, v 4. prestavi, pa se moč prenaša povsem mehansko, ne da bi imel menjalnik navora še kaj pri tem.

Poleg bencinskih sta za cromo na voljo tudi dva turbodizla. Manjši se ponuja z že omenjenim neposrednim vbrizgavanjem goriva, večjemu pa so zdaj namenili nekaj sprememb: rahlo večjo gibno prostornino (2499, namesto 2455 kubikov), večji in zmogljivejši hladilnik polnilnega zraka, manjši turbinski polnilnik (KKK-K16) in v zvezi z vsem tem večjo moč in ugodnejši navor. Hkrati so visokotlačno črpalko opremili s termostatskim ravnalnikom vžigalnih časov, dovod goriva pa z ogrevanim filtrom zoper (parafinske) zimske težave.

Obenem imajo vse nove crome večje in učinkovitejše zavore ter izboljšano električno napajljavo (predvsem posamične spoje), različice s turbinskimi polnilniki (bencinska in dizelski) pa so dobile hidravlične sklopke.

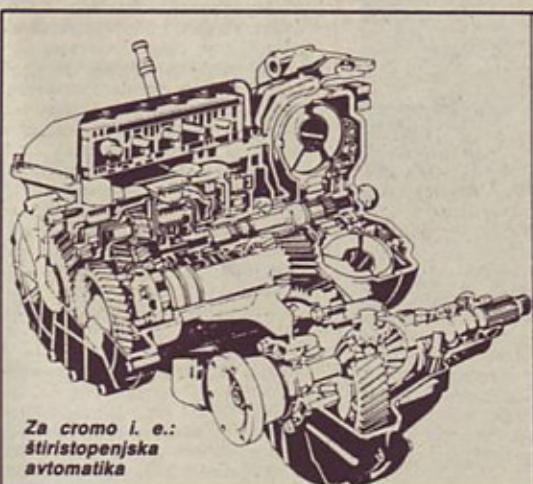
Udobju in uglajenosti po volji so novi nosilci motorjev, ki so pri bencinskih različicah za okroglo petino večji kot prej, pri dizelskih pa visokoelastični, nove so tudi izpušne cevi in nova je zvočna izolacija med motornim in potniškim prostorom.

Na zadnjih klopih je zdaj za 2 centimetra več nožne dolžine, zglavniki so na novo oblikovani in tanjši, nova pa je tudi grafična zasnova armature plošče.

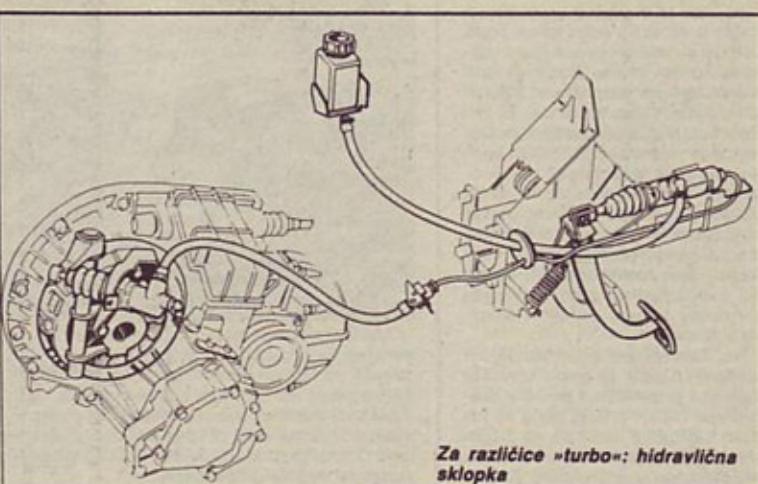
Nazven je mogoče opaziti sirovkovinsko obrobo maske na nosu ter na novo oblikovane koliesne pokrove.

Na kratko rečeno: fiat croma je vnovič »kromirana«. To pomeni, da je svežejsa in konkurenčnejša kot prej. Prav to pa je bil tudi cilj te najnovejše obdelave.

MARTIN ČESENJ



Za cromo i. e.: štiristopenjska avtomatika



Za različice »turbo«: hidravlična sklopka