

Dogodek je pomembnejši kot se morebiti zdi: croma je po dolgem času povsem nov fiat privzdignjenega srednjega razreda, svež in moderen, pa s prednjim pogonom in z vrati na zadku. To je – za saabom 9000 in lancio themo – tretji avtomobil iz družine »tipo 4«. Zdaj manjka samo še alfa.

Sorodstva po temeljni zasnovi croma ne taji: podobna je obema, lancii in saabu. A je kljub temu čistokrvni fiat, z vsemi nadobnostmi vred. Karoserija je spredaj po regatovsko zašiljena in zarobljena, zadaj pa močno privzdignjena; z zajetnima odbijačema, podaljšana v tanki bočni letvi, z obrobo pragov in, seveda, z opravljenimi vsemi tistimi oblikovalskimi posegi, ki so prispevali k sodobno ugodnemu količniku zračnega upora $C_w=0,32$. Torej so vsi plastični deli tesno in nerobato staknjeni s karoserijo, streha je brez robov, a z gumastima žlebova za pravilni odtok vode, odvečnih štrlin ob šipah ni in prednja brilasnika sta v zavetrju motornega pokrova.

Skoraj polovica karoserijske pločevine je pocinkana, ob enem pa so notranjost temeljito zaščitili pred truščem mehanskih delov. Seveda, tudi fiat croma je predvsem limuzina: s štirimi velikimi vrati na bokih, z udobju naklonjenimi notranjimi merami, s prepročljivimi zalogami opreme za posamične različice in z vsemi tistimi potovalnimi lastnostmi, ki jih omogoča tudi pestra paleta motorjev, hkrati z ostalimi voznimi lastnostmi. Je pa croma tudi kombilimuzina: na račun zadnjih vrat, zložljive zadnje klopi in hkrati še deljivega zadnjega naslonjala. Prostorske kombinacije v prtljžniku omogočajo tako od 500 do 1400 litrov (tovarniški podatek) prilagodljive praznine.

Prilagodljiva, predvsem okusu in žepu kupca, je tudi oprema novega fiata. Že za najcenejšo različico bi bilo krivično reči, da je skopuška. Se pa – hkrati z zalogami motorne moči – stopnjuje tudi ostala vsebina tega vozila: vse do električno vodenih in ogrevanih sedežev, električno vodenih in ogrevanih zunanjih ogledal, pomične ter obenem sončne strehe, usnja na sedežih, klimatske naprave, računalnika s trinajstimi funkcijami, zavornega dodatka ABS in tako dalje. Nekaj od tega sodi k serijski, nekaj pa k doplačilni opremi.

Motorjev za cromo je šest. Najmanjši je 1,6-litrski štirivaljnik z dvojnimi uplinjačem, z eno odmično gredjo v glavi ter z 61 kW/83 KM največje moči. To je osnovna motorna ponudba tistim kupcem, ki jim je več do prestižnejšega okolja kot pa do zavidljivih zmogljivosti. Motor ni nov, nova je pa njegova glava: domišljeno vrtinče-



Fiat croma

Hišne barve

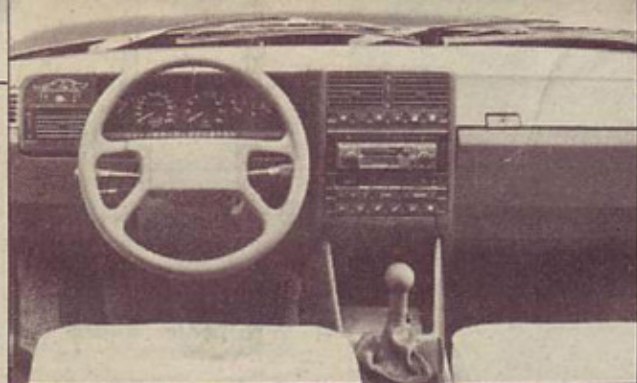
Namesto argente: kombi-limuzina s prednjim pogonom



nje zmesi in valjih prispeva k varčnejšemu izgorevanju.

Močnejša možnost je croma CHT: z dvoliterskim štirivaljnikom, z dvojnimi uplinjačem, z dvema odmičnimi gredema v glavi ter s 66 kW/90 KM največje moči. Tehnična posebnost tega motorja je Fiatov patent CHT. To pomeni po dva sesalna kanala in po dva sesalna ventila za vsak valj. Razdelilna loputa krmili dotok mešanice ob manjših motornih obremenitvah le skozi manjši sesalni kanal, ob večjih zahtevah pa skozi oba. Tako uravnoteženo polnjenje omogoča izredno nizek prosti tek motorja (750 vrtljajev v minuti), za dvajset odstotkov nižjo porabo goriva in vpadljivo ugoden največji navor. Vse to so združili še s tranzistorskim vžigom in s samodejno zaporo goriva ob odvzetem plinu.

Croma 2000 i. e. oznanja enako velik pogonski agregat – a z digitalno elektrono, ki jo je zasnovala firma Weber in označila s kratko IAW. Jedro naprave je računalnik, ki koordinira magnetno vodeno vbrizgavanje goriva z vžigalnimi časi. To prispeva k večjim zmogljivostim, k ugodnejši porabi goriva in k čistejšim izpušnim plinom. Največja moč: 88 kW/120 KM.



Vrhunska po moči je croma turbo i. e. Tudi njen motor je štirivaljni z dvema litroma gibne prostornine, pritaknili pa so mu elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch LE/2 jetronic), vžigalno elektronično (marelli microplex), turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett T3) in hladilnik polnilnega zraka. Eno z drugim: največja moč 114 kW/159 KM, največja hitrost 210 km na uro in športni pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 7,8 sekunde.

Dizelski različici sta dve: oba krat gre za 2,5-litrski štirivaljni, ki so ga za to priložnost skrbno olajšali odvečne teže. Sibekejša in cenejša možnost ponuja 55 kW/75 KM največje moči, zmogljivejša in dražja – predvsem na račun turbinskega polnilnika KKK Z 0,8 bara največjega polnilnega pritiska pa 74 kW/100 KM največje moči. K turbo-dizlu sodijo tudi turbo-dizelske končne zmogljivosti: največja hitrost 185 km na uro in pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro

v 11,9 sekunde.

Torej je jasno: najnovejši fiat zna ob moderni, prostorni in dobro opremljeni karoseriji ustreči zelo različnim motornim okusom kupcev. Hkrati pa streže tudi z zelo dobrimi voznimi lastnostmi, ki so povsem v okviru sodobne zasnove tega vozila – kar pomeni okretnost, lahkotno vodenje in varno lego tudi v mejnih pogojih. Ker so vozniku ustregli še z dobro vidljivostjo in s prilagodljivim ter zato udobnim položajem za vola-

nom, sodi fiat croma – ne glede na različico – med tiste prijetne avtomobile, ki so človeku po volji že po nekaj sto metrih vožnje.

Fiat croma je v marsičem močno ob boku lancii temi. To bo koristilo večjemu tržnemu deležu pa tudi spoznanju, da so hišne barve tega torinskega koncerna tudi v tem avtomobilskem razredu spet iz dneva v dan obstojnejše.

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Različica	croma	croma CHT	croma i.e.	croma turbo i.e.	croma D	croma turbo D
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni, dizel	štirivaljni, vrstni, dizel
gibna prostornina (kubiki)	1585	1995	1995	1995	2499	2445
vertina in gib (mm)	84,0×71,5	84,0×90,0	84,0×90,0	84,0×90,0	93,0×92,0	93,0×90,0
največja moč KW (KM) pri 1/min	61 (83) pri 5600	66 (90) pri 5500	88 (120) pri 5250	114 (155) pri 5250	55 (75) pri 4200	74 (100) pri 4100
kompresija	9,75 : 1	9,5 : 1	9,75 : 1	8,0 : 1	22,0 : 1	22,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	128 pri 2800	169 pri 2800	167 pri 3300	235 pri 2350	162 pri 2200	217 pri 2300
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jer.)	2, v glavi (zob. jer.)	2, v glavi (zob. jer.)	2, v glavi (zob. jer.)	1, v glavi (veriga, zob. jer.)	1, v glavi (veriga, zob. jer.)
polnjenje z gorivom	dvojni uplinjač	dvojni uplinj. CHT	elekt. vbriz. (AW)	elektronsko vbriz., tur. polnilnik	rotacijska črpalka bosch	rotacijska črpalka bosch, tur. polnilnik
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, prečna vodila, vzmetni nogi, stabilizator, volan z zobato letvijo					
zadnja prema	posamične obese, prečna vodila, vzmetni nogi, natezne opore, stabilizator					
zavore spredaj	kolutne, servo					
zavore zadaj	kolutne, servo, mehanska ročna zavora					
platišča	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14	6 J × 14	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14
gume	175/70 R 14 T	175/70 R 14 T	175/70 HR 14	195/60 VR 14	175/70 R 14 T	185/65 R 14 T
teža praznega vozila (kg)	1095	1110	1120	1180	1210	1240
dovoljena skupna teža (kg)	1595	1610	1620	1680	1710	1740
medosna razdalja (m)	2,660	2,660	2,660	2,660	2,660	2,660
dolžina×širina×višina (m)	4,495 × 1,760 × 1,433					
0–100 km na uro (s)	14,0	11,8	9,9	7,8	16,5	11,9
največja hitrost (km na uro)	170	180	192	210	165	185
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,8/7,6/8,8	5,5/7,2/8,5	6,0/7,6/9,2	6,3/8,3/9,9	4,7/6,3/7,6	5,2/6,9/8,5