

Od kod temu Tipu korajža?

Fiat je že izdeloval avtomobil z imenom Tipo, med letoma 1988 in 1995. Ponovna oživitev imena pomeni tudi širitev ponudbe karoserijskih različic. Prva za preizkus je na voljo limuzinska.



► Tipa so predstavili konec lanskega leta, najprej na avtomobilski razstavi v Istanbulu z imenom Egea – takšno nosi na domačem trgu, saj Tipa izdelujejo v Turčiji. Je izdelek iz neke vrste kooperacije med turškim in evropskim Fiatom, saj so zanj tudi konstrukcijsko največ prispevali maloazijski partnerji. Vsekakor tam vedo, kaj iščejo kupci trgov, kjer so najbolj priljubljene limuzine nižjega srednjega razreda, kot je preizkušeni Tipo. Tam se je Tipo že kar dobro uveljavil, takoj za Renaultovim Fluencem je po prodajnih številkah na drugem mestu. Drugi del izvora je seveda italijanski. Tudi obliko so zasnovali v Torinu. Je kar dobro uspela, z njo so se Fiatovi oblikovalci uvrstili med tiste, ki so se pri svojem delu primerno posvetili tudi limuzinskim zadkom. Še pred nekaj leti z dosežki pri tovrstnih avtomobilih nismo mogli biti zadovoljni, zdaj pa se zdi, kot da ima tudi tukaj estetika primerno veljavo. Fiatovci so se pravzaprav temu kar temeljito posvetili, tudi to si lahko razlagamo kot vpliv turškega dela razvojnega procesa, tam in v na 'razvijajočih' se trgih, kot je Rusija ali Iran, bo limuzinski Tipo tudi imel največji prodajni uspeh.

Zakaj torej pri nas najprej z limuzino? Pri Avto Triglavu bi seveda imeli raje obe drugi karoserijski različici, petvratno kombilimuzino in karavan. Bo pa limuzina pripravila teren za ostali dve, in če sodimo po podatkih o cenah zanju drugje, kjer sta že naprodaj, lahko pričakujemo tisoč evrov višjo ceno za prvo in dva tisoč evrov več za karavan. Cenovno bo tako Tipo vsekakor res na spodnjem robu ponudbe v nižjem srednjem razredu. Lahko bi celo sklepali, da so se pri Fiatu zgledovali po Dacijinem pristopu.

Konstrukcijsko namreč Tipo pri ničemer ne ponuja ničesar, česar ne bi pri Fiatu že imeli v programu. Le na drugačen način so posamezne sklope združili in tako naredili kar zanimiv avtomobil. Po zunanjem in notranjem videzu je pravzaprav kar lepo uspel. Nič takega, nad čimer bi se zares lahko zares namrdnili. Tudi vtis kakovosti materialov in izdelave je kar soliden. Bolj na pozitivno stran vleče vtis armaturne plošče (kjer sicer lahko bolj zahtevni pogrešajo več elektronskih dodatkov), bolj k slabemu vtisu prispevajo 'kromirane' zunanje kljuke, ki se velikokrat pri odpiranju zataknejo (plastika pač nima dovolj tolerančnih rež). Voznik in sovoznik bosta kar zadovoljna s sedeži, njih sedalni del je sicer kratek (kot to velja tudi za zadnjo klop), a telo v ovinkih dobro drži v primernem položaju in tudi na daljši poti zagotovijo primerno udobje. Prilagodljivost sicer primerno velikega

prtljažnika s podaljškom v kabino je zagotovljena, naslonjala so asimetrično predeljena. Prtljažnik je kar primerno velik, a ni največji v razredu (večjega na krajši avtomobilski dolžini ponujata dvojčka Rapid in Toledo).

Za novo obliko lahko Fiatove oblikovalce pohvalimo, saj so se primerno posvetili tudi limuzinskim zadkom.

Kakovostnejši del avtomobila je vsakakor tehnika, ki jo je Tipo pridobil iz že uveljavljenih Fiatovih modelov. Konstrukcijsko temelji na Fiatovi srednji platformi, čeprav je ta prilagojena. Omeniti velja dobro lego na cesti, tudi vozno udobje je povsem na ravni tekmecev. Malce manj zadovoljni smo lahko edino pri vožnji po bolj luknjastih podlagah, kjer bi pričakovali nekaj več blaženja sunkov s ceste, ne dovolj zadovoljivo se zdi tudi, kako Tipo 'premaže' večje in višje umetne grbine ('ležeče policaje').

Turbodizelski 1,6-litrski motor, kot je v Tipu, najdemo v večini Fiatovih modelov. Limuzini z maso dobrih 1.300 kilogramov zagotavlja primerne zmogljivosti, kljub začetnemu pomanjkanju moči ('turboluknji') pri speljevanju zadovolji tudi glede pospeševanja, še bolj pa zaradi velikega navora na skorajda celotnem območju delovanja



NOVI moto katalog 2016

SAMO 5,99 €

MOTOGP SPECIAL

25 MOTO TESTOV



AKTUALNO: KAKO KUPITI DOBER RABLJEN MOTOCIKEL
SVETUJEMO: OPREMA ZA RAZLIČNE TIPE MOTOCIKLOV, TRIKI ZA POCENI VZDRŽEVANJE, TRENING TERENKE VOŽNJE ZA ZAČETNIKE, ZAKAJ POSADITI OTROKA ZGODAJ NA MOTOR

KAKO KUPITI DOBER RABLJEN MOTOCIKEL

www.moto-magazin.si

moto katalog 2016

www.avto-magazin.si

zadovolji s prožnostjo. Že tradicionalna pripomba za tovrstne motorje je malce preveč hrupa izpod motornega pokrova. Glede opreme našega preizkušnega Tipa pa za začetek dve novici, ena slaba in ena dobra. Oprema, 'zložena' v paket 'Opening Edition', res ni posrečena! Ampak tako neposrečeno opremljenega, kot je bil ta na preizkusu, slovenski kupci ne bodo mogli dobiti. Vsakemu kupcu priporočam, da se ob nakupu kar temeljito posveti izbiri opreme. Cenovne razlike med posameznimi paketi so namreč majhne, nabor opreme, ki jo posameznik potrebuje, pa je lahko seveda zelo različen. Vsekakor v paketih najdete že marsikaj vključeno v ceno. Vsekakor izberite takšnega, ki ima serijsko tudi samodejno klimo (če vam ugaja, da si izberete stalno temperaturo). Naš je imel običajno 'ročno' klimatsko napravo, torej takšno, kjer je treba z gumbom za izbiro temperature ves čas spremljati podatke o tem, kakšna je zunanja, sicer se lahko hitro zgodi, da vam bo delovanje klimatske naprave pripravo za bivanje v avtomobilu povsem neustrezno klimo. A tu gre za izbiro posameznika. Je pa zanimivo, da opremski paket iz Tipove ponudbe z največ uporabnimi dodatki (Lounge), ki so že vključeni v ceno, ravno nima samodejne klimatske naprave ... in če verjamemo ceniku z internetne strani Avto Triglava, je tudi ne moremo izbrati za doplačilo. Smo pa tudi že preizkusili drugega Tipa, ki je imel samodejno klimatsko napravo, ne pa tempomata, ki je serijski le v prej omenjeni opremi Lounge. Toliko o zanimivih alternativah, ki čakajo resnejšega kupca. Tipo pomeni za Fiat ponovni vstop v nižji srednji razred. Po avanturistično spremenjenem pristopu h kupcem v Evropi je Tipo pravzaprav prvi Fiatov korak nazaj k avtomobilom za doseganje večjih prodajnih števil. Vračajo se s solidno tehniko in zelo konkurenčnimi cenami. No, kupce bo še treba prepričati, a Tipo ima veliko tistega, da bo lahko marsikoga prepričal. ⏪



TABELA KONKURENCE				
MODEL	Fiat Tipo City	Hyundai Elantra Comfort	Mazda 3 Challenge	Seat Toledo
motor (zasnova)	turbodizel, štirivaljnik	turbodizel, štirivaljnik	turbodizel, štirivaljnik	turbodizel, štirivaljnik
gibna prostornina (cm³)	1.598	1.582	2.184	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	88/120 pri 3.750	100/136 pri 4.000	110/150 pri 4.500	85/115 pri 3.500
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1.750	260 pri 1.500 do 3.500	380 pri 1.800	250 pri 1.500-3.000
dolžina x širina x višina (m)	4.532 x 1.792 x 1.571	4.570 x 1.800 x 1.4500	4.580 x 1.795 x 1.445	4.482 x 1.706 x 1.462
največja hitrost (km/h)	199	194	213	201
pospešek 0-100 km/h (s)	9,7	11,2	8,0	10,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,2	4,5	3,9	4,2
CO ₂ (g/km)	110	118	103	109
cena osnovnega modela (EUR)	15.890	17.200	20.290	20.281

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

Fiat Tipo 1.6 Multijet 16v Opening Edition Plus

TEHNIČNI PODATKI

CENA

(Avto Triglav d.o.o.)

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 15.890 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 16.490 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 16.490 EUR

Moč:

88 kW (120 KM)

Pospešek:

10,8 s

Največja hitrost:

199 km/h

Normna poraba:

5,1 l/100 km

Garancija:

Dve leti splošnega jamstva brez omejitve kilometrov, 36 mesecev jamstva na lak, 8 let jamstva na prajenje, podaljšano jamstvo brez doplačila "Fiat 5 Plus" do 5 let ali 120.000 kilometrov.

Predvideni redni servisi:

Servisni intervali na 20.000 km.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:

1.060

gorivo

5.508

gume*

772

izguba vrednosti po 5 letih:

6.246

obvezno zavarovanje AO:

2.675

Skupaj:

21.301

Strošek za prevoženi km:

0,21 EUR/km

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Okolišne meritve:

T = 25°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Pirelli Cinturato P7 225/45 R 17 V / starje kilometrskega števca: 10.210 km

Vozne lastnosti

Pospeški

s

0-100 km/h:

10,8

402 m z mesta:

17,7 (130 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):

6,6/10,6 s

80-120 km/h (V./VI.):

8,6/10,6 s

Največja hitrost

195

Poraba goriva

skupno testno povprečje

l/100 km

6,5 l/100 km

povprečje normnega kroga

5,1 l/100 km

4,1/100km 6,5

20

Trušč v notranjosti

dB

VI.

61

68

Zavorna pot

od 130 km/h:

66,2

od 100 km/h:

39,4

(AM meja 40 m)

39,4

30 metrov 40 50 60

Diagram Menjalnika:

Diagram Motorja:

Napake med testom

Brez napak.

UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊

Za osnovni namen, prevoz več oseb in prtljage povsem sprejemljiv avtomobil, a z njim se ni treba podati na kakšno gorsko cesto, ker za tovrstne užitke ni zasnovan.

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 79,5 × 80,5 mm - gibna prostornina 1.598 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 88 kW (120 KM) pri 3.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,1 m/s - specifična moč 55,1 kW/l (74,9 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,154; II. 2,118; III. 1,361; IV. 0,978; V. 0,756; VI. 0,622 - diferencial 3,421 - platišča 7,0 J × 15 - gume 195/65 R 15 H, kotalni obseg 1,91 m.

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vijajne vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama.

Mase:

prazno vozilo 1.345 kg - dovoljena skupna masa 1.845 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro: 1.200 kg, brez zavore: n.p. - dovoljena obremenitev strehe: n.p.

Zmogljivosti:

največja hitrost 199 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - povprečna poraba goriva (ECE) 4,2 l/100 km, izpust CO₂ 110 g/km.

Mere:

širina vozila: 1792

1497

970-1020

970

1640

870-1100

600-900

520

2636

4532

Zunanje mere:

dolžina 4.532 mm - širina 1.792 mm - višina 1.497 mm - medosna razdalja 2.636 mm - kolotek spredaj 1.542 mm - zadaj 1.543 mm - rajdni krog 10,9 m.

Notranje mere:

vzdolžnica spredaj 870-1.100 mm, zadaj 600-900 mm - širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.460 mm - višina nad glavo spredaj 970-1.020 mm, zadaj 970 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm - prtljažnik 520 l - premer volanskega obroča 360 mm - posoda za gorivo 45 l.

OCENA

Zunanost (15)

9

Še en obraz v množici, a vendarle dokaz, da je lahko tudi limuzinska oblika v tem razredu povsem sprejemljiva.

Notranost (125)

90

Dolgočasna notranost, dober vtis kakovosti, a dovolj prostorna; najbolj smo pogrešali samodejno klimatsko napravo.

Motor, pogon, podvozje (65)

53

Boljši del tega Tipa je zmogljiv motor, še primerno varčen, a dokaj glasen.

Vozne lastnosti (70)

58

Solidne vozne lastnosti, a slabo oprijemajoče se gume slabšajo vtis.

Zmogljivosti (35)

27

Kot že omenjeno, zmogljivosti so vsekakor boljše od povprečja.

Varnost (45)

29

Za osnovno varnost je poskrbljeno, a manjkajo sodobnejši aktivni sistemi, tudi sistem samodejnega zaviranja v sili.

Gospodarnost (65)

48

Vsekakor na dobro oceno vpliva odlična nabavna cena, glede tega pravzaprav nima konkurence.

Skupaj

314

Typo je predstavnik stare šole, čeprav dokaj sodobnega videza. Glede osnovne opreme ni težav, a tisti, ki bi želeli več, ne bodo dobili prav veliko elektronskih varnostnih dodatkov, ki niso obvezni. Zaradi karoserije ta Tipo še ne bo tako dobro sprejet, ob vsem, kar ponuja, pa to lahko pričakujemo od petratne kombilimuzine, ki bo na voljo konec leta.

OCENA

avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk - ocena):

0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljiv in varčen motor
- ▲ udobna prednja sedeža, primerna oblika za zadrževanje telesa v ovinkih
- ▲ prostornost
- ▲ presenetljivo dobra preglednost naprej
- ▼ glasnost motorja
- ▼ za ocenitev, kje je konec zadka, so nujna parkirna tipala
- ▼ zunanje kljuko se pri odpiranju zatikajo
- ▼ neuporaben sistem opozarjanja na nepravilen tlak v gumah

34 | www.avto-magazin.si 18 • 2016

18 • 2016 www.avto-magazin.si | 35