

Fiat ritmo abarth 130 TC

# Okrepitev v znamenju škorpijona

**Novi adut Abarthove delavnice fiat ritmo abarth 130 TC požene tudi prek 190 km na uro, do 100 km na uro pa pospeši v izrednih osmih sekundah – Brez velikih sprememb od mestne vožnje do rallyja – Vedno manjša poraba tudi pri vozilih s športnimi ambicijami**

Skoraj dve leti po »rojstvu« modela fiat ritmo abarth 125 TC so se v Abarthovem ateljeju odločili za novo friziranje že »popravljenega« standardnega modela. Novi abarth z oznako 130 TC je močnejši za 5 KM, je hitrejši in lepši na pogled od predhodnika, zato pa za 15 odstotkov dražji...

Dve leti prodaje ritma abarth 125 TC govorita o tem, da so domači kupci (Italijani) to vozilo dobro sprejeli, saj so v tem času izdelali 10.000 teh vozil. Letos naj bi izdelali 7.000 vozil, za nove kupce pa so pripravili, kot smo že omenili, nekatere izboljšave.

Tudi abarth 130 TC ima veliko skupnega z ritmom 105, ki je služil kot osnovni model za športno različico po Abarthovem okusu. Karoserijo so spremenili tako, da je dobilo vozilo bolj robusten športni videz. Štirje halogenski žarometi v maski hladilnika in še po dva v spojlerju sestavljajo dobro svetlobno opremo, ustrezno hitrosti avtomobila. Tudi ta ritmo označuje pet kovinskih poševnih črt na maski vozila. V spodnjem delu na bokih je plastificirana masa, ki ščiti spodnji del blatnikov, vrata in pragove pred rjo, pa tudi pred lažjimi udarci. Na vratih je na novo oblikovan plastični čitnik, ki naj preprečuje hrupen vdor zraka pri delno spuščnem oknu, obenem pa vpliva na manjši zračni upor, zato je pri višjih hitrostih učinek vozila boljši za 2 do 3 km na uro. Pokrov motorja je brez vsakršnih zarež za zajemanje zraka. Odprtine za hladen zrak, s katerim se uravnava temperatura in pretok zraka v potniški kabini, so sedaj na dnu vetrobranskega stekla, med brisalnikoma. Novi abarth ima zdaj manj plastike, zaradi česar so lahko povečali svetlobna telesa.

Med spremembami v notranjosti vozila omenimo drugačno rešitev armature plošče.



Nova ima več odprtin in usmerjevalnikov hladnega in toplega zraka, kar ob učinkovitem ventilatorju omogoča dobro zračenje in tudi segrevanje kabine. V oči padejo tudi nova, enostavnejša stikala, ki se lepo skladata s sicer športno ukrojeno armaturo, na kateri so vsi instrumenti, ki jih tako »nabrito« vozilo potrebuje. Zapisati pa moramo, da se nam zdi lučka vključenih smerokazov, ki je na desni strani pod volanom, nekoliko preveč skrita, kar velja tudi za stikalo za motor, ki dviga in spušča stekla na oknih. Abarthov volan je klasičen športni izdelek s premerom 37,5 cm. To je sicer več, ko bi za tak avto pri-

čakovali, toda zato je toliko bolj učinkovit, kar je še kako dobrodošlo pri parkiranju, saj ne smemo pozabiti, da so na kolesih široke, nizkopresečne Pirellijeve gume P-6. Volan je mogoče nastavljati po višini in se rokam dobro prilega. Od športne opreme omenimo še pedalo za plin, ki je narejeno za športno vožnjo po receptu plin-zavora za desno stopalo. Reccaro sedeže je mogoče dobiti samo za doplačilo, toda tudi standardna so dobra za hitro vožnjo skozi ovinke, pa tudi sicer ne utrujajo voznika.

Ker v tipu 125 TC rezervno kolo zaradi njegove širine niso mogli spraviti v prostor za motor, so ga postavili v prtjažnik,

kar pa se ni izkazalo za najboljše rešitev, saj je bilo zaradi tega treba spremeniti tudi zadnjo polico. Sedaj so našli boljše rešitev in rezervno kolo dali pod prtjažnik, kar že dolgo prakticirajo pri Renaultu in tudi Peugeotu. S tem so pridobili kajpak pomemben prostor, ki to športno vozilo, če spustimo še zadnjo klop, spremeni v pravi kombi s 1250 litrov prostornine.

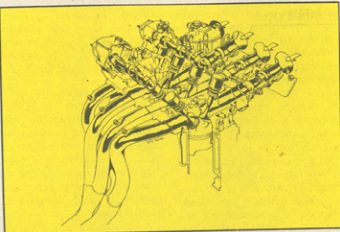
**ČE MAČKU STOPITE NA  
REP...**

Pod pokrovom je enak motor kot pri predhodniku, ima 1995 kubikov, pa 5 KM več za-



radi novega napajanja z gorivno zmesjo. Namesto enega so uporabili dva dvojnja podtočna uplinjača, tako da zmes pride direktno v prostor sesalnega ventila enega valja. V isti ravlini na drugi strani pa je izpušni kolektor. Tako so dosegli hitrejšo polnjenje in praznjenje valjev. K vsemu temu je dodan še elektronski sistem digiplex, ki vpliva na zmerno porabo goriva ter podaljšuje življenjsko dobo svečic. To je za sedaj najmočnejši motor v družini osmih agregatov s prostornino od 1116 do 1995 kubikov, med katerimi je tudi dizel s 1714 kubiki. Tako je v družini ritma za vsak okus po nekaj.

Ob motorju z močjo 95,6 kW (130 KM) so zadržali petstopenjski menjalnik ZF. To pomeni, da so mislili tudi na turistično vožnjo in vožnjo po mestu. Toda kakšen bi bil voznik, ki ne bi vsaj za trenutek pogledal vse razpoložljive korjete tega vozila, pa čeprav samo na razdalji od enega semafora do drugega! Res se je težko brzdati, kajti, kot je dejal neki kolega, ko je prvič sedel za volan ritma abarth, vozilo pospeši, kot bi mačku stopili na rep. Od 0 do 100 km na uro v osmih sekundah res ni več mačjii kašelj in takšni pospeški tudi kakšnemu dedku hitreje poženejo kri po žilah. Seveda pa je za takšen izreden vtis treba seči globoko v žep, kajti treba je plačati veliko bencina, če želite slišati resnično športni hrup. Kdor je pripravljen ob športnem vozilu varčevati z



gorivom, se še vedno lahko ponaša z uglednim avtomobilom pred sosedji. Poraba kljub dvema dvojnima uplinjačema preseneti vse poznavalce takšnega sistema napajanja motorja z gorivom. Sami sicer nismo merili, toda nobenega razloga nimamo, da bi dvomili v tovarniške podatke, ki pravijo, da porabi fiat ritmo abarth 130 TC pri hitrosti 90 km na uro 6,6 litra, pri 120 km na uro 8,8 litra, po mestu pa 11 litrov na 100 km poti. Poprečna poraba je torej 8,8 litra na 100 km. Takšna poprečna poraba pa tega športnika uvršča v razred porabnikov, kakršni so naše stoenke, pa lađe ali škode. Razume se, da je za takšno porabo treba vozilo stalno servisirati. Podatkov o porabi goriva pri ostrí vožnji ni, menimo pa, da bi se gibala okrog 15 litrov na 100 km. Med kupci tega avtomobila so mladi, ki si želijo samopotrjevanja, in starejši, ki hočejo pokazati, da še niso za med staro šaro. Pri Fiatu računajo tudi še na srednjo generacijo in upajo, da bodo vsi zadovoljni. Razlogov za izpolnitev tega upanja je dovolj.

V ritmovi paleti motorjev manjka samo še motor s turbinskim polnilnikom. Ker se je pred kratkim na trgu pojavila argenta s turbo motorjem, smemo predvidevati, da se utegne v sedanji poplavi raznih turbinskih polnilnikov motorjev kakšen znajti tudi v rit-





## Tehnični podatki:

**Motor:** štirljavni - štirtaktni - vrstni - nameščen poprek nad prednjo premo - vrtna in gib 84 x 90 - glbna prostornina 1985 kubikov - kompresija 9.4:1 - največja moč 95.6 kW (130 KM) pri 5900/minn - največji navor 176 Nm (18 kpm) pri 3600/min - ročična gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - glava iz lahke litine - dva padočna upljinjača weber ali solex - električna črpalka za gorivo v recirkulacijskim gorivom - mazanje pod pritiskom (hladilnik olja) - električni ventilator s tematski sistem prekinjevalnikom - prostornina sistema za hlajenje 7.5 litra - akumulator 12 V 45 Ah - alternator 55 A.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja sprednji kolesi - petstopenjski menjalnik - ročica menjalnika na tleh - razmerja: 3.583, 2.235, 1.542, 1.154, nazaj 3.667; razmerje v diferencialu 3.400 (15/51) - gume na platiščih iz lahke litine 51/2 J 14, 185/60 HR 14.

**Voz in obesa:** kombi limuzina - 4 sedeži - 3 vrat - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj prečna vodila, natezne opore, vzmetni nogi, zadaj prečna vodila, prečna listnata vzmet teleskopska blazilica - dvokrožne zavore, servo, spredja kolturne, zadaj omejevalnik moči - ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, 3.5 zavrtljaja, rajdni krog 10,6 m.

**Mere in teže:** dožinja 4,014 m - širina 1,663 m - višina 1,374 m medosna razdalja 2,432 m - kolotek spredaj 1,455, zadaj 1,420 - teža praznega vozila 950 kg - dovoljena skupna teža 1280 kg - prostornina prtljajnika 370 - 1250 litrov - posoda za gorivo 55 litrov, rezerva od 5 do 8 litrov.

**Zmogljivost:** največja hitrost (tovarna) prek 90 km na uro - pospeški od 0 do 100 km na uro 8 s - kilometer brez zaleta 29.4 s - poraba po ECE 6.6/8.8/11 litrov, povprečna 8.8 litra na 100 km.

mu, tudi zaradi tega, ker se s takšnim načinom napajanja motorja z zmesjo in uporabo elektronike zmanjšuje poraba goriva.

Ostra vožnja skozi ovinke z novim 130 TC je pokazala, da njegov motor hitro reagira oziroma z lahkoto pospešuje, da pa mu pri odvzemanju plina število vrtinjav naglo pada. Učinkovite zavore (spredaj kolturne na hlajenje) ter ustrezno vzmetenje omogočata vozniku zares užitek polno vožnje.

Verjetno pričakujete še podatek o največji hitrosti, ki jo doseže 130 TC. Čeprav veljajo na italijanskih avtocestah omejitev hitrosti, si nismo mo-

gli kaj, da ne bi ugotovili, do kod seže kazalec na merilniku hitrosti. Ob žvižganju vetra in prijetnem hrumu motorja je kazalec pokazal 200 km na uro. Seveda pa je veliko bolj kot najvišja hitrost pomembno to, da motor na ukaz ubogljivo potegne, in to v zelo kratkem reakcijskem času. Ob zanesljivih zavorah je to osnova za varno prehitavanje, pa tudi napačne reakcije in sploh napake drugih voznikov. Z njim bodo zadovoljni tudi tisti hazarderji, ki radi prehitavajo v nepreglednih ovinkih. Podvožje tudi dopušča takšno spogledovanje z nesrečo, vprašanje je le, kako se ob takšni vožnji

počutijo sopotniki... Kompaktnost, ki jo daje občutljivo vozilo, vliva zaupanje, vseeno pa pretiravanja ne bi pripravili, niti na dirkalni stezi.

In cena: za najboljši ritmo je treba v Italiji odšteti 16,891.200 lir. Generalni zastopnik Fiata za našo državo verjetno ne bo imel prilike, da bi ceno preračunal za naše ljubitelje športne vožnje, ki morajo, kot vemo, zbrati denarja za dva vozila, če se želijo voziti v enem!

MIROLJUB NIKOLIĆ

