

Fiat ritmo dizel

Strah in trepet konkurentov

Samo nekaj mesecev je minilo, odkar smo vozili ritmo z bencinskim motorjem, pa se nam je že ponudila priložnost, da preverimo, kako uspešno je Fiat izpopolnil svojo »konjušnico« z vozilom, ki ima dizel motor – Najmlajši član Fiatove družine, ki se po zunajosti komajda kaj loči od drugih vozil modela ritmo, skriva pod pokrovom motorja dovolj kvalitet, da zasluži največ spoštovanja

Volan vozila je lahek in precej direkten, motor takoj reagira na dotik pedala za plin in zahvaljujoč tema dvema lastnostma, in pa dobri preglednosti sem skoraj z nič truda uspel priti v predmestje glavnega italijanskega mesta. In ko sem čakal pred nekimi semaforom, me je sosed Italijan vprašal: »Ali je to dizel?« Šele takrat sem posvetil pozornost običajnim lastnostim »dizlašev«: hrupu, tresenju, pospeševanju... Nisem še pozabil vtisov z vožnje z ritmom 60 in zato se mi je verjetno zdelo, da tu ni nič posebnega, a sem se zmotil. Posebnega je veliko in za to je poskrbel dolgoletni konstruktor Fiatovih motorjev ing. Aurelio Lampredi, ki je vnesel veliko ljubezni in volje v konstrukcijo tega dizel motorja.

na od 50.000 vozil narejena za izvoz.

Meril zmogljivosti ritma nismo opravili, pa tako tudi pri-

merjav s konkurenti ne, toda Fiat nikakor ne pretirava, ko trdi, da je njihovo vozilo nenadkrjilivo v svojem razredu,

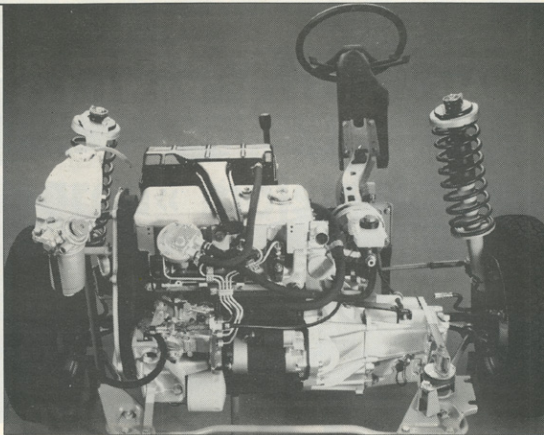
ima pa enake lastnosti kot ritmo 60 z bencinskim motorjem (v določeni meri celo boljše), saj doseže hitrost prek 140 km

ZAKAJ ŠELE SEDAJ RITMO-DIZEL?

Lani je bil v Evropi opazen precejšen porast prodaje avtomobilov z dizel motorji. Medtem ko je bilo leta 1973 prodano samo 0,6 odstotka od skupno prodanih avtomobilov, se je delež dizlašev na trgu lani povečal na 6,2 odstotka, pričakujejo pa, da se bo ta delež kmalu povečal na 10 odstotkov. Zaradi tega je seveda razumljivo, da je tudi Fiat »vzgojil« svojega konja, ki bo pripravljen za dirko v razredu srednjih »dizlašev«. Da so pri Fiatu prepričani v uspeh v evropski konkurenci, potrjuje tudi podatek, da bo letos več-



na uro v peti prestavi, kilometer brez zaleta pa prevozi v 38,5 sekunde. Od 0 do 100 km na uro pospeši v dobrih 19,1 sekunde (ritmo 60 v 17,1 sek.). Zelo pomemben del standardne opreme je petstopenjski menjalnik, ki precej pripomore k boljši izkoriščenosti vozila. Prožnost motorja se s takim menjalnikom zelo izboljša v primerjavi z vozili s standardnimi štiristopenjskimi menjalniki. Petstopenjski menjalnik, bolj znan kot »varčevalec z gorivom«, je mogoče naročiti tudi z ritmo 60 in ritmo 75, zato je povsem logično, da se je znašel v ritmu dizel. Ko sem vozilo malo hitreje pognal po 5-odstotnem klanecu, se motor ni nič upiral, čeprav sem ga nekoliko dlje držal na visokih vrtljajih. Za razliko od vozila z bencinskim motorjem, ki se, ko je na koncu z močmi, upira s klenkanjem ventilov, se »dizlaš« upira vozniku z dušenjem.



Predno so ga vgradili v luksuzno karoserijo, je dizel motor, kreacija ing. Lampredija, izdržal dolgih 2.200.000 km utrujajočega testa. To je štirivaljni monoblok, izdelan iz aluminija in z odlično gredjo v glavi, poganja jo zobati jermen. Prostornina je 1714 kubikov, razvit pa je iz motorja 132/1800, od katerega je ostalo nekaj delov. Stišali so ga z uporabo novih rešitev komore za zgorevanje ter izolacijskim materialom, ki ga uporabljajo tudi pri motorjih fiat 131 in 132 dizel.

NOVA GENERACIJA DIZEL MOTORJEV

Vtis, da se vozite z ritmom z bencinskim motorjem, so dosegli tako, da za napajanje motorja skrbi regulator »minimum-maksimum«, ki natančno spremlja pritisk pedala za plin in tako doseže dobro pospeševanje. To je v nasprotju z drugimi »dizlaši«, ki imajo regulator »vsi režimi«, kar pomeni, da je čas reakcije motorja na pritisk pedala daljši.

Motor ritma dizel razvije 55 KM pri 4500 vrtljajih v minuti,

največji navor 10 kpm pa doseže pri 3000 vrtljajih. To je moč, ki ustreza bencinskemu motorju s 1100 kubiki, le da je ta motor prožnejši. Razen tega ritmov dizel porabi zelo malo goriva: pri stalni hitrosti 90 km na uro le 5,6 litra, v mestni vožnji pa povprečno 7,8 litra, kolikor porabi tudi pri hitrosti 120 km na uro.

SPREMEMBE ŠASIJE IN KAROSERIJE

Šasija ritma dizel je praktično enaka kot za vozila z bencinskimi motorji, razen nekaj ojačan: obese so ojačane s prilagodljivjo vijčnih vzmeti, drugačni so tudi blažilniki (dizel motor je za 100 kg težji od bencinskega). Na sprednjih kolesih je stabilizacijski vzvod, število vrtljajev volana je nekoliko večje kot pri ritmu 60, toda napor za sukanje volana ni nič večji kot pri bencinskem modelu. Na enaka platišča 4 1/2 J so montirane večje gume. Učinkovitost zavor so povečali s posebno črpalko, s





katero upravlja motor in omogoča podtlak, potreben za delo servo zavor.

Ves hladilni sistem je nov. Hladilnik je precej velik, tekočino pa hladita dva ventilatorja, ki se vključujeta odvisno od potrebe oziroma temperature motorja. Drugi ventilator je predviden za zelo vroče kraje oziroma, kadar je motor izpostavljen zelo velikim naporom, na primer med vleko priklole po klancu navgor.

Po zunanosti bi ritmo dizel težko ločili od sorodnikov iz družine teh modelov. Nekaj sprememb je bil deležen le rebrasti del hladilnika. Ob grlu bencinske posode pa je še zapisano, da je treba točiti samo dizel gorivo.

KONEC PROGRAMA RITMO?

Do »rojstva« ritma dizel je obstajalo 12 različic teh vozil.

Najnovější prodajajo pod oznako CL in L s tremi in petimi vrati. Serijsko izdelujejo tudi različico za prodajo v ZDA, imenuje pa se fiat strada. Se-

Tehniški podatki:

Motor: štirivaljni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo pramo – vrtina in gib $83 \times 79,2$ mm – gibna prostornina 1714 kubikov – kompresija 20:1 – največja moč 55 KM (40,5 kW) pri 4500/min – rotacijska črpalka Bosch VE 4/9F 2300/R 54 – ročnična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – vodno hlajenje (dva ventilatorja s termokontaktom) – akumulator 12 V 55 Ah – alternator 55 A

Prenos moči: motor spredaj poganja sprednji kolesi – suha sklopka z eno lamelo – petstopenjski menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča $4 \frac{1}{2} \times 13$ – gume 155 SR 13

Vozilo in obese: kombi limuzina – troje ali pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posameznih obesah – spredaj prečna vodila, stabilizacijski vzvod, vzmetne noge, vijačne vzmeti – za-

daj prečna vodila, prečna lisnata vzmet, teleskopski blažilniki – dvokrožni servo zavorni sistem, spredaj koluti zadaj bobnaste zavore, omejevalnik zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – ročica med sedežema – volan z zobato letvijo – rajdni krog 10,3 m.

Mere in teže: dolžina 3,937 m – širina 1,650 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,448 m – kolotek spredaj 1,409 m – zadaj 1,410 m – teža praznega vozila 960 do 995 kg) odvisno od števila vrat in opreme) – dovoljena skupna teža 1360 do 1395 kg – prtljažnik 370 dm³ (5 oseb) do 1250 dm³ (dve osebi in spuščena zadnja klop) – posoda za gorivo 50 litrov.

Zmogljivosti: (tovarniški podatki) največja hitrost prek 140 km na uro, pospeški od 0 do 100 km/h 19,1 sek. – poraba goriva pri 90 km/h 5,6 lit., poprečna poraba 6,3 lit.

veda pa so fiat ritmo v mnogih delavnicah »sfrizirali« za športne potrebe.

Na tiskovni konferenci v Rimu so nam povedali, da fiat ritmo dizel letos ne bodo prodajali na jugoslovanskem trgu. Vseeno pa je Zastava-impex od Fiata zahtevala, da se odreče planu prodaje in že letos izvozi v našo državo vsaj nekaj vozil ritmo z dizel motorjem. V Italiji stane to vozilo s tremi vrati 5 milijonov in pol lir (476.000 din in približno 210.000 din za stroške uvoza in davke). Ta cena je veljala 1. julija, morda pa bo nekaj nižja, če se bo Fiat odrek delu za služka in če se bo kaj spremenilo v naši davčni politiki.

Izvoz ritma dizel na evropski trg bo pokazal, ali je konkurenten golfu, pougeotu in drugim »dizlašem« srednjega razreda. Za vsak primer Fiat že pripravljiva dizel motor s prostornino 1300 kubikov, ki bo čez dve ali tri leta predstavljal nov adut v boju za evropske kupce.