



Test: FIAT TIPO 1.8 i.e. GT

GRANTURISMO

Razlogi so znani: neugodni rezultati crash-testov. Ojačani karoserijski deli, predvsem tisti nosilni, ter dodatne ojačitve v vratih so to limuzino spodnjega srednjega razreda dvignili na raven konkurenčne. K večji togosti pa prispeva tudi karoserija z le tremi vrtati.

Končno! Več varnosti in večja pestrost ponudbe. Če človek razmišlja egoistično, je res: tri vrata pomenijo lažji dostop k prednjemu sedežemu, če pa se hoče peljati še kdo, mora pač malo televaditi. Testni tip je bil opremljen z zelo kakovostnimi sedeži Recaro in v tem primeru je v enakem stilu oblikovana tudi zadnja klop. In za malo manj spretne se desni sedež pri preklalu odpelje do konca naprej, tako da je dostop do zadnje klopi precej olajšan. Sicer pa o Recaru nima smisla izgubljati besed: tudi če ga imate doma v sobi, imate, ko sedite v njem, občutek, da sedite v športnem avtomobilu. Žal je tipo edini avtomobil, ki se mu sedež



Platišče, meglenka, razdalja od tal: GT

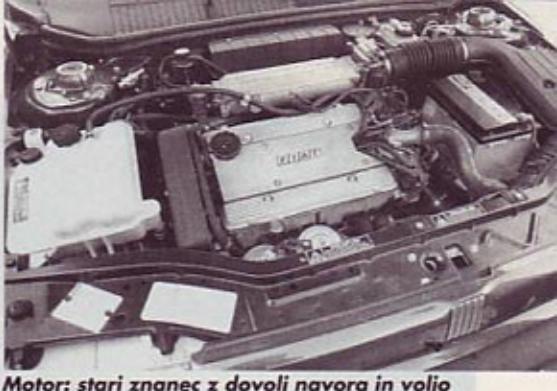


Vrata: daljša, težja, lažji dostop



po višini nastavlja tako, da ga, ko sedite razmeroma visoko, lahko prestavite le še nekoliko više. Davlek na robotizirano proizvodnjo, pravijo pri Fiatu. No, če niste ravno pretrirano visoke rasti, se tegaj hitro navadite.

Počutje v tipu je povsem fia-tovsko. Napis granturismo (ali skrajšano GT) na zadku med drugim pomeni tudi pregledno, prav nič kičasto in bogato založeno armaturno ploščo: pred voznikom že klasična merilnika hitrosti in motornih vrtiljav skupaj z manjšim merilnikom goriva v posodi, na sredini pa merilnik temperature vode, analogna ura (kar štejem med dobre lastnosti, saj ne zahteva pozornega, ampak le bežen pogled) ter ekonometer.



Motor: stari znanec z dovolj navora in voljo do vrtenja



Za voznika: nastavljivi sta tudi dolžina sedalnega dela in višina volanskega obroča

Ta športnemu vozniku ne pove dosti: čim bolj pohodite plin, bolj se odkoni. Meni bi bila nepri-merno bolj všeč merilnik oljnega tlaka ali voltmeter. Check control nad temi merilniki dopoljuje informacijski sistem armaturne plošče, njen levi del pa je name-njen predvsem sovozniku: na vrhu polica za odlaganje drobnij, spodaj zaprt predal. Tudi obvo-lanske ročice že poznamo. Z njihovo pomočjo vklapljam in izkla-pljam vse električne porabnike. Izjema so le varnostne utripalke, katerih stikalo je za volanskim obročem (prekopirana, slaba in nepriročna rešitev) in stikalo prednjih meglenk: to sameva nad vrtiljivimi vzvodi za nastavljanje zračenja in gretja.



Majhen volanski obroč je (bil) le modni krik. V tem tipu, ki se spogleduje s športom, bi sicer lahko bil rahlo manjši, kljub temu pa njegov premer (38 centimetrov) ne moti. Servoojačan je z dobrimi tremi zavrtljaji med obe maščavnima točkama ravno prav neposreden za hitro vožnjo in za mestno "kvačkanje". Kratki gibi ne ravno najbolj natančne prestavne ročice in odlična namestitev pedal, da lahko brez večjih težav z desno nogo pritisnete hkrati zavoro in plin, omogočajo, da se tudi "le" s sto-

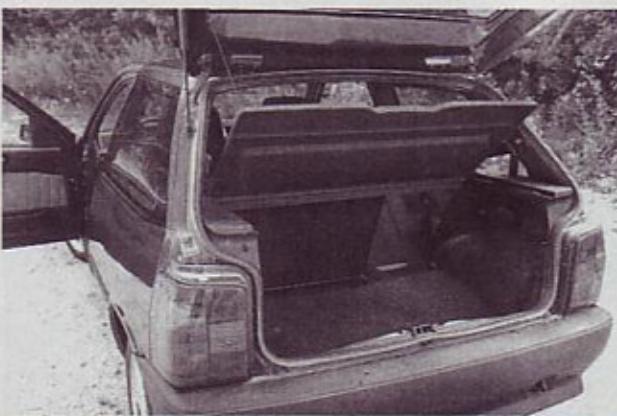
Sedenje:
odlično, tudi zadaj



Zadek pove vse: kdo, kakšen, kako velik



Prostor: tipo je tipo



hitrejša pretikanja navzdol z vmesnim plinom.

Tipo, tudi ta s tremi vrati in oznako GT, ostaja zelo uporabna in prostorna kombi-limuzina. Pod plastičnim pokrovom prtljažnika, za katerega (še vedno!) ni predviden ročaj za zapiranje, je za največ enajst hektolitrov prostora. To sicer ne pomeni, da lahko v njem vozite toliko vina, pač pa se lahko mirne vesti odpovirate z družino na morje ali na smučanje. Televizor, hladilnik in fotelj bodo ostali doma, če pa imate le malo smisla za zlaganje, boste druge stvari zložili na osnoven, tristopetdeset litrov velik prostor.

Oprema, tako osnovna kot doplačilna, je več kot zadovoljiva. S pomočjo elektrike odlepate in zaklepate vrata, nastavljate zunanjí ogledali, premikate prednji šipe in odpirate sončno streho. Zavorni ABS skrajšuje zavorno pot. Pet varnostnih pasov (prednja sta nastavljiva po višini) varuje vaše telo pri trku. Pranje žarometov in prednji meglenki izboljšujejo vidljivost naprej. Tonirane šipe vas varujejo pred močnim soncem, bolj pred svetobo, manj pred vročino. In končno: lita plastična skrbijo za boljši vris.

Pa potegnjimo črto! Morda so temu tipu pri Fiatu res malce s slabo vestjo pripeli na zadek oznako GT, pa vendar vedite: ni vse v motorni moči! Veliko (več) je tudi v počutju nasploh.

Tekst: VINKO KERN
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Končno! Več varnosti in večja pestrost ponudbe.

petimi konjskimi močmi peljete kot da lovite stotinke sekunde na kakšni HP v rallyu. Tisti "le" sem namenoma postavil v narekovaje: moč je dovolj velika, vendar bi od "bialbera" z oznako GT pričakovali tudi kakšno konjsko moč več. Tako zmogljivi so bili ti motorji (z uplinjačil) že pred dvajsetimi leti, res pa je, da je motor zdaj močno posodobljen, kar se tiče navora (ugodnejša razdelitev, večja prožnost), (manjše) porabe bencina in čistosti izpuha. Za slednjo skrbi uravnavani katalizator, ki tudi prispeva k nekaj manjši moći. Snovalcem pa je uspelo doseči presenetljivo (hitro) odzivnost motorja na dodajanje plina, glede na to, da je vbrizg nadzorovan s sondom lambda. To pa omogoča

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib 84 x 79,2 mm - gibna prostornina 1756 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 76 kW (105 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,84 m/s - specifična moč 43,3 kW/liter (59,5 KM/liter) - največji navor 137 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi [zobati jermen] - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizig in elektronski vzog [AVM marello] - vadno hlajenje 6,9 litra - motorno olje 5,75 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 65 A - utravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj po-
ganja prednjih koles - enoplošna
suha sklopka - petstopenjski sinhroni-
zirani menjalnik - prestavna razmerja:
I. 3,545; II. 2,238; III. 1,541;
IV. 1,156; V. 0,891; vzvratna
3,909; diferencial 3,563 - plastična
5,5) x 14 - gume 185/60 R 14
michelin MXV2, katalni obseg 1,81
m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi
34,2 km/h

Voz in obese: kombi limuzina -
3 vrata, 5 sedežev - samonosna
karoserija, spredaj in zadaj s po-
možnim okvirjem - spredaj posa-
mične obese, vzmetni nogi, prečna
vodila, stabilizator - zadaj posa-
mične obese, vzdolžne nihaijke,
vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki,
stabilizator - dvokrožne zavore,
spredaj kolutne, zadaj bobnaste,
servo, ABS, mehanska ročna zavora
na zadnjem kolesu [ročica med
sedežema] - volan z zobato letvijo,
servo, 3,1 zavitljajo od ene do
druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3958
mm - širina 1700 mm - višina 1435
mm - medosna razdalja 2540 mm
- kolotek spredaj 1432 mm, zadaj
1415 mm - rajdn krog 10,3 m -
notranje: dolžina [od armature
plošča do zadnjega naslonjalja]
1625 mm - širina [komplet spredaj]
1460 mm, zadaj 1460 mm - višina
(nad sedežem) spredaj 850-890
mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica
prednj sedež 900-1090 mm, zad-
nj klop 870-660 mm - premier
volanskega obroda 380 mm -
prtlažnik [normalno] 350/710/
1100 litrov - posoda za gorivo
51 litrov

Teža: prazno vozilo 1150 kg -
dovoljena skupna teža 1650 kg -
dovoljena teža prikolice z zavoro
1200 kg, brez zavore 400 kg -
dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 183 km/h -
pospešek 0-100 km/h: 12 s - po-
raba goriva (ECE): 6,9/8,5/11,0
litra neosvinčenega bencina super
na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
185 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h:	5,6 s
0 - 80 km/h:	9,0 s
0 - 100 km/h:	13,8 s
0 - 120 km/h:	19,9 s
0 - 140 km/h:	28,6 s
1000 m z mesta:	34,8 s (149 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	36,6 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	41,1 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	97,2 m
od 100 km/h:	43,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60 km/h	53,0 km/h
80 km/h	72,0 km/h
100 km/h	90,0 km/h
120 km/h	106,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:	11,8 litra/100 km
-------------------	-------------------

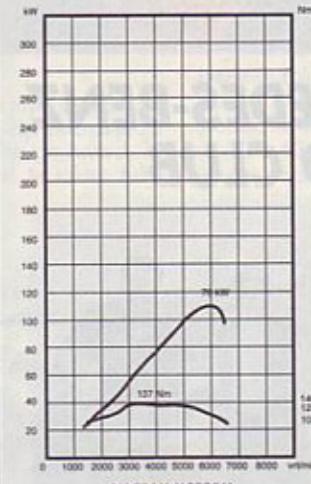


DIAGRAM MOTORJA

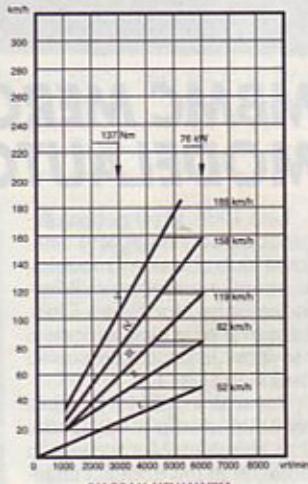


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zmerna športnost
- motorne zmogljivosti
- lega na cesti
- armaturna plošča

Grajamo

- visoko sedenje
- pomanjkljivosti v podrobnostih
- trd vzvod za odpiranje vrat
- nenatančen menjalnik

Cena

ITL 22,432.000
(Fiat, Italija)

Končna ocena

Spogledovanje s športnostjo je pri fiatih že tradicija. Motor ni dirkaški, lahko pa je dovolj hiter in zmeren pri porabi tudi za zahtevnega voznika. Tipo GT je na splošno zrcalo italijanskega temperamenta in veščine, kako narediti dober avto spodnjega srednjega razreda.