

Test:

FIAT TIPO 2.0 16v



Kokpit: momo, recaro in druge prijetnosti.

Tipa noče biti le tip-top avtomobil, ta fiat je predvsem športni tip. Za zdaj še brez kabrioletske in kupejske različice je najprestižnejši kot tipo 2.0 16v. Z besedo: sedicivalvole. Po naše: šestnajst (motornih) ventilov; prevedeno iz napisa, ki ga vozi na zadku.



Štiri vrata: za dva plus tri potnike.

SEDICIVALVO

O tem ni dvoma: to je razred GTI. Ciao golf, ciao astra, ciao R 19, come staie?

Ni pomembno, kakšne barve je, njegova »linea« v višini koles je rdeča. Njegov nos ima dva ozka, oglata lijaka za zrak. Njegovi ogleдали sta enake barve kot karoserija. Njegove gume so na lahkih platiščih. In njegova izpušna cev je kot trobenta: ne po obliki, po zvoku! Takšen je tipo 2.0 16v.

Pavarottijeva dežela se razume na glasbo. O tipo mio...! Šestnajst ventilov v motorni glavi deluje kot natančno uglašen klavir. Izpušna cev – kot brezhiben ojačevalnik. Treba je le še pritisniti na plin in znati prisluhniti. Disco v domači garaži. Naj pleše kdor hoče!

Ta motor zna plesati tudi brez tuje pomoči. To je beat za štiri valje z 90-milimetrskimi gibi, rock za po štiri ventile nad vsakim od njih in swing za dve dodatni gredi, ki se sučeta v nasprotnih smereh.

ter z dvojno hitrostjo ročične gredi. Takšna zasnova jamči zdrav ritem. Webrova elektronika pa ritmično vbrizgavanje in vžig goriva. Frak je v tem primeru res odveč, ampak metuljčka ni treba odvreči. Koncert Fiatovega »sedicivalvole« ostaja ves čas na dostojni ravni. To je vivace, ki zlahka seže do 7000 vrtljajev v minuti. In to je muzika, ki gre lepo v ušesa. Kdor verjame zgolj teoriji, bo razočaran nad navorom: njegova krivulja doseže vrh pri razmeroma skromnih 175 Nm, pa še to šele pri 5000 vrtljajih v minuti. Bi rekel: teoretično-optična prevara! Motor je v resnici prožnejši kot na papirju. In tudi krivulja moči plemeniti končni vtis: z največjo močjo 107 kW (148 KM) pri 6250 vrtljajih v minuti ter z uravnavanim katalizatorjem v izpušnem sistemu.

Všeč mi je, kako se ta motor oglesi: z rahlim, a čisto kratkotrajnim omahovanjem med zaganjanjem, potem pa z »eksplozivnim«

in takojšnjim vžigom, ko zajame polno sapo. Približno tako to počnejo dirkalni stroji. Na dodajanje plina se sprotno odziva tudi takrat, ko ni povsem ogret, voznikovo veselje do vrtljajev pa narašča s poslušanjem izpuha izza zadka vozila.

Med meritvami smo tipo 16v priganjali do 6800 vrtljajev njegovega motorja, kar pomeni (v posamičnih prestavah) resnične hitrosti 55, 88, 130 in 175 kilometrov na uro. Z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva smo pri tem pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,7 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,8 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 26,3 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 41,4 sekunde. Razmeroma kratka prestavna razmerja, vključno s peto prestavo (ki namiguje, da bi avtu koristila tudi šesta), ne zboljšujejo

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj, prečno – vrtna in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 10,5:1 – največja moč 107 kW (148 KM) pri 6250/min – največji navor 173 Nm pri 5000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsok valj – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (weber IAW – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,267; III. 1,541; IV. 1,156; V. 0,942; vzvratna 3,909; diferencial 3,562 – platišča 6 J x 15 – gume 185/50 VR 15 (pirelli)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karo-

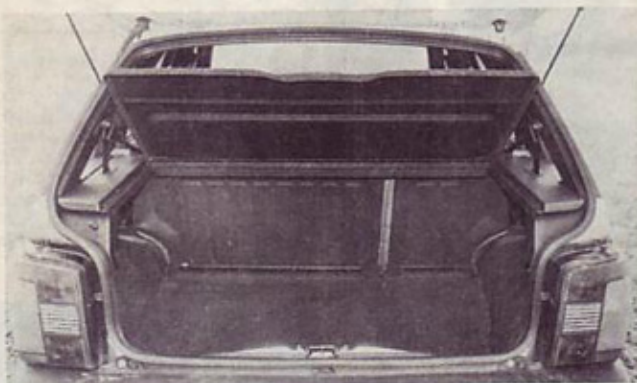


OLE

senja s pomožnimi okvirji — spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator — zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator — dvokrožne zavore, štinkrat kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema), volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mare in teže: dolžina 3,958 m — širina 1,700 m — višina 1,430 m — medosna razdalja 2,540 m — kolotek spredaj 1,446 m, zadaj 1,421 m — rajdni krog 10,3 m — teža praznega vozila 1180 kg — dovoljena skupna teža 1600 kg — dovoljeno teža prikalice z zavoro 1300 kg, brez zavore 650 kg — prtljažnik (normno) 350/710/1100 litrov — posoda za gorivo 52 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 207 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 8,4 sekunde — poraba goriva (ECE): 7,5/9,3/11,5 neosvinčenega bencina super na 100 km



Prtljažnik: tipo, kombi-limuzina.



Skupek: lahko platišče, nizka guma, prestižna oznaka.

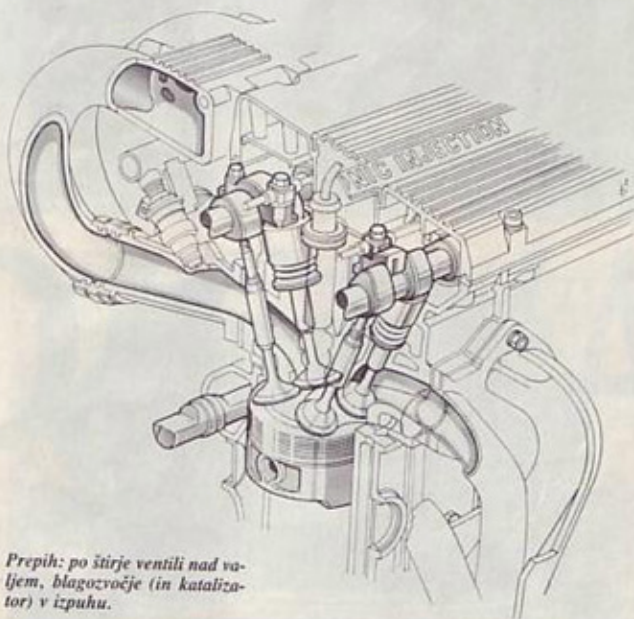
le prožnostnega vtisa, ampak krepko prispevajo tudi k dobrim pospeškom. Le največja hitrost bi utegnila biti ob podaljšani najvišji prestavi pač večja. Zdaj znaša 209 kilometrov na uro, tipo 16v pa jo doseže na skrajni meji še (tovarniško) dopustnih vrtljajev (6600 v minuti). Ker je tipo hiter in uren avtomobil, smo ga tako tudi vozili. To morate upoštevati predvsem zdajle, ko boste prebrali povprečno izmerjeno testno porabo goriva: 12,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Pa pri tem tipu ne ugajajo le zvok in motorne zmogljivosti. Zelo športna sta tudi Recarova prednja sedeža s podaljšljivima sedalnima površinama, zelo športna je trisedežna in po tretjini deljiva, sicer pa v celem zložljiva zadnja klopa. Športno pa je tudi vse drugo, kar dobi voznik: iz preluknjane pločevine izdelan pedal plina, ki je zadosti blizu zavornega pedala, lahko gibljiva prestavna ročica (z usnjeno glavo ter z rahlo predolgi mi gibi), volanski obroč (momo) s tremi prečkami, z usnjenim ovogem in z rdečima obrobama neda leč od »vdrtin« za oba voznikova palca, ter ferrarijevska armaturna plošča s čudovito vidno grafiko ter z občutkom, da sedite celo v imenitnejšem dirkalniku, kot je ta tipo v resnici.

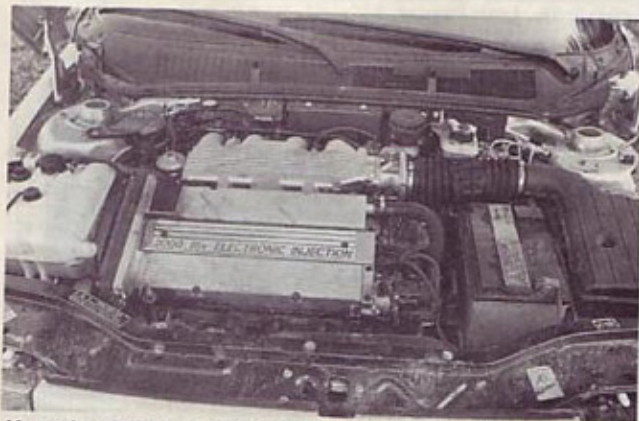


Tudi druga oprema je nalogi kos: elektrificirane šipe, elektrificirana ogledala in ključavnice, dovolj prilagodljivo gretje in zračenje notranjosti, meglenki v prednjem spojlerju in rdeča na zadku, testna plošča, vsi potrebni (dodatni) merilniki, spredaj nastavljiva avtomatska varnostna pasova, zadnji brisalnik in po višini nastavljiv voznikov sedež. Slednja nastavljivost je vseeno slaba tolažba: sedež je previsok in mu ni pomoči. Tudi če boste ta avto vozili celo desetletje, želja o tem, da bi v njem sedeli nižje, ne bo zbledela. Zgodilo se bo prej kaj drugega: na primer prebujanje čričkov, skritih povsod v notranjosti, ki se bodo oglašali vaši ostrini primerno, pa težave z zapiranjem vrat in pokrovov, nedoslednost kontrolnih luči in podobne zadrege, ki so s fiat v tesnem sorodstvu. Seveda vas utegne motiti tudi ves čas umazan zadek (ampak takšna je usoda skoraj vseh kombi-limuzin), šumenje zraka ob karoseriji (tipu navsezadnje ni aerodinamični rekorder), okretnost v mestni gneči (rajdni krog je razmeroma velik, volanski ojačevalnik pa je prirejen predvsem hitrim vožnjam) in posoda za gorivo, ki je z 52 litri odločno premajhna. Enako pogosto kot bencin boste dolivali tudi motorno olje: približno 1,2 litra za vsakih 1000 kilometrov.

Podvozje je čvrsto: s poltogo zadnjo premo, s športno trdimi vzmetmi, s temeljito prilagojenimi blažilniki, z morebiti rahlo prenežnimi stabilizatorjema ter z odličnimi petnajsteolskimi in izrazito nizkopresečnimi Pirellievimi gumami P 600. Dolge valove požira ta tipa skoraj neopazno, kratkim je kos le s stresanjem žive vsebine na sedežih. Čim počasnejša je vožnja, tem občutnejši so sunki: ne le s tal, tudi



Prepih: po štirje ventili nad valjem, blagovročje (in katalizator) v izpuhu.



Motor: dve odmični gredi, dve dodatni gredi in šestnajst ventilov.

zaradi motorja, ki je delovanju v najnižjem območju vrtljajev po dirkaško stežka kos.

K doplačilom sodi Boschov ABS, toda zavore so kljub temu premalo odporne. Kdor vozi zares hitro, bo tudi hitro opazil: zavore se – navkljub štirim in spredaj posebej hlajenim kolutom – prehitro pregrevajo.

Seveda je s tipom 2.0 16v moč drveti po avtomobilskih cestah – pod pogojem, da veste, zakaj je v avtu merilnik vrtljajev. Ampak zares zaljubljen je ta avtomobil v ovinkaste ceste: na njih se obnaša skoraj nevtrarno, če pa že ne, pa le z rahlimi željami po dodajanju volana. Na odzemanje plina in zaviranje v ovinkih se odziva z lahkotno obvladajočimi zdrsanjavi zadka, na pospeševanje iz ovinkov pa z odlično trakcijo prednjih koles. Zdrsniti vam utegneta le na zares spolzkih ali peščenih tleh.



»Sedicivalvola« na zadku tega tipa torej oznanja predvsem športno plat njegovega značaja. »GTI«, made in Torino je predvsem to: simpatičen, visokozmogljiv in uživaški avtomobil. Šestnajst motornih ventilov pa služi tudi kot pečat na vse to.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović