



Fiat tipo, mislim na vsakega od njih, bi moral voziti z lovorjem na strehi. Vsaj letos. Kajti, avtomobilistični novinarji so ga – v mednarodnem in jugoslovanskem merilu – izbrali za avtomobil tega leta.

Zdaj smo preskusili dva tipa hkrati: precej enaka po opremljenosti, povsem različna po motorjih. Na bralca je, da se sam zase odloči: ali je – merjeno po tipu – bolj bencinski, ali bolj dizelski tip.

Fiat tipo pomeni Fiatu natanko to, kar je pred leti pomenil fiat uno: svež in spretno zasnovan prodajni adut, torej kokoš, ki mora nesti zlata jajca. Tipo sodi v približno sredino Fiatove avtomobilске ponudbe in hkrati – splošno gledano – v nižji srednji avtomobilski razred. Pa ni le uspešnica. Je tudi dobro in obenem temeljito izhodišče za nove različice in nove modele. Po njem se bo zgedovala prav kmalu predstavljena lancia dedra, za njo novi regata in delta ter potem vsaj še naslednica zdajšnje alfe 33. Ni pa nikakršnega dvoma, da bo tudi tipo sam po sebi zbirko lastnih različic še močno razširil; začnši s šestnajstventilskim motorjem, potem s kombi-jevsko karoserijo in tako dalje.

Za zdaj sta tipo DGT 1600 in tipo DGT diesel dve od petih (osnovnih) možnosti: najmočnejša bencinska in šibkejša od dveh dizelskih različic. Pripombo »osnovnih« sem pritalnil zato, ker je za posamične evropske trge moč dobiti tudi motorje z več elektroničnih in s katalizatorji v izpušnih sistemih, kar da na koncu tudi bolj ali manj podobne motorne moči.

Fiat tipo: DGT 1600 in DGT diesel

## AVTO LETA

**Najmočnejša bencinska in najšibkejša dizelska različica**

Sodeč po videzu bi se tipo utegnil pripeljati iz sistema znanih in otroških »lego kock«. Ne zato, ker bi bil kockast (saj to sploh ni, temveč je nežno zaobljen), ampak zato, ker se zdi sestavljen iz najmanj dveh delov: iz osnovnega »telesa« in nekako prilepljenega zadka zanj. Ta zadek je človeku všeč, ali pa tudi ne. Malce privaditi se ga morajo oči povsem zagotovo. Prav to zlaganje je povzročilo po štiri različno velika in različno ukrojena bočna okna za vsako stran vozila, hkrati pa zahtevajo, da so zadnja vrata izdelana iz plastike, saj njihovi zapleteni obliki stiskalnice pločevine ne bi zmoгле biti kos. Tipični za tipo so še: vpadljivo (glede na njegove celotne zunanje mere) daleč razmaknjeni premii; potlačen nos z nizko in robato letvasto ter z vstran nagnjenim fiatovskim znakom okinčano masko; izrazito položna prednja šipa; in nenavadno velike zadnje luči. Čeprav še komajda dovolj v varnem razmerju zunanjih mer in potez, je fiat tipo ličen in v cellem na oči prijeten avto. Pa tudi dovolj aerodinamičen, da se ta

lastnost izkaže pri vseh njej posledičnih vrednostih.

Vrata na bokih so za zdaj štiri: njihova dobra plat je v širokih kotih odpiranja, kar je prijeten uvod v prostorsko ponudbo tega vozila. Kajti: fiat tipo je presenetljivo prostorno vozilo. To je rezultat ugodno velike medosne razdalje, pa tudi skrbno preiščene in odmerjene notranje arhitekture: od kakovostnih prednjih sedežev z moderno tankima naslonjaloma (tema



**Notranjost: za obe različici enaka**



sedežema je moč očitati le malce previsoki in prekratki sedalni površini, ampak tudi to sta trika, da se zdi notranost daljša) do udobne in za dva potnika izraziteje vdrete zadnje klopi; pa od komolčnih vrtin v vratih, do stropa, ki ostaja vse do konca strehe ugodno daleč nad glavami. Dokaj pravilnih oblik in na račun nesimetrično deljivega zadnjega naslonjala ter zložljive klopi upadno velik je tudi prtijažnik; žal so pri tem skoparili



**Prtijažnik: velik in še povečljiv**

s prostorom za rezervo kolo, pa je to kolo zasilno – kljub temu, da so se mu celo vneti zagovorniki druge po svetu že začeli odrekati. Z zasilnim rezervnim kolesom je tako: dobro dene, dokler ga človek ne potrebuje. Ko je pa sila, si vsakdo želi pravo kolo z običajnimi lastnostmi in zmogljivostmi.

Na zadkih obeh testnih tipov je pisalo DGT. To je kratica za Digital Graphic Technology, ali za (na pol po domače) digitalno armaturno ploščo. Tam, kjer so ponavadi bolj ali manj okrogli merilniki s številkami in kazalci zanje, sta v tipu DGT iz plastike oblikovani reži, v katere so vtisnili »grafične« merilnike. Vse skupaj še najbolj spominja na filmske vesoljske ladje, saj se rezultati vožnje, potrebni

vozniku, kažejo v obliki »računalniško« oblikovanih števil, skupkov barvnih črtic, v celem pa kot zelo nervozno barvno premikanje in bliskanje pred njegovimi očmi.

Stvar je sprva zanimiva, tudi moderna, če hočete, potem se pa izkaže, da je predvsem moteča. Moteča še najbolj v tem smislu, da vam bliski in svetlobni premiki pred očmi nenehno odvrčajo pozornost oči s ceste, ko pa se jih vsaj za silo privadite (v celoti se jih nismo privadili kljub večtedenskim vožnjam z obema tipoma), med njimi spregledate tisto, kar je zares pomembno. In tako sem enkrat skorajda ostal brez goriva, čeprav je kontrolna luč zanj verjetno že precej časa svetila.

In še: ta čas, ko so po višini nastavljen volan, natančna prestavna ročica in pedala, pa tudi okrogli nastavljalniki za zračenje pri rokah in povsem zlahka nadzirljivi, so na obe strani volanskega droga vsadili po eno »satelitsko-ročico, ki vaju prisilita, da pred prvo vožnjo navodila zanju zares temeljito preberete. Ročica, namenjena desni roki, zmore — če jo povlečete, odrvate, pritisnete in sučete — natanko devet ukazov: za hitri vklop brisalnikov, za dve hitrosti običajnega teka brisalnikov, za brizgalko prednje šipe, za brizgalko zadnje šipe, za dva prekinjevalna ritma, za zadnji brisalnik in za gretje zadnje šipe. V levi ročici se skriva šest možnih ukazov, vsi pa so namenjeni utripalkam, lučem ter brisalnikom in vodi zanje.

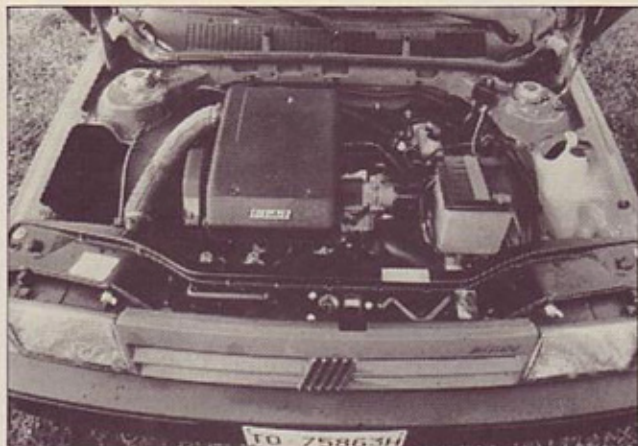
Pa ne gre le za študijsko in fizično delo v zvezi s pravkar omenjenima ročicama. Gre tudi za — včasih, ne vedno — pomanjkljivo robotsko ali človeško opravljeno delo pri montaži vozila in to se je pri tipu DGT z bencinskim motorjem najbolj videlo: če sem zasukal volan ali vključil utripalko, so žarometi kratkotrajno, ali kar povsem ugasnili; in tudi nasploh so gibi obeh ročic zelo nenatančni, med nočno vožnjo pa tudi slabo pregledni. Armaturna plošča DGT in stikalni ročici ob volanu niso tipu niti malo v ponos.

Je pa res, da smo imeli težave z ročicama (če zdaj pozabim na privajanje nanju) le v bencinskem tipu. Ko smo presedli v dizel, sta ročici delovali brezhibno. A se nista zato zdeli nič bolj pripravni. V dizelski različici so enako brezhibno delovale tudi ostale naprave, nad katerimi smo se pritoževali v tipu DGT 1600: notranje luči so gorele, naprava za gretje ni spuščala pare in smradu, motor v prostem teku ni ugašal in predal pred desnim prednjim sedežem se med vožnjo ni samodejno odpiral. Tako se je izkazalo, da je bil bencinski tip malomarnejši, njegov dizelski brat pa brezhiben primerek svoje vrste.

Drugače pa se — razen po kolesnih gumah (pri dizlu so bile manj široke in manj nizke), po armaturni plošči (v dizlu ni merilnika vrtljajev), po volanskih zavrtljajih (v dizlu jih je več, zoper dodatno motorno težo) ter seveda po motorjih — oba primerka fiata tipa se med seboj nista razlikovala. In, ker je siceršnje počutje v tipu za voznika in potnike zelo ugodno, tega različnost motorjev v nosu skorajda ne uspe zmotiti. Tudi preostanek opreme je za obe različici enak: od znotraj ter ročno nastavljivo zunanje ogledalo, osrednja ključavnica, električno pomična okna v vratih, dva zglavnika, ter testna plošča in ura ob preostalih merilnikih na armaturni plošči.

Obkraj enaki sta tudi podvozji teh avtomobilov. Za večjo čvrstost so obema premama namenili



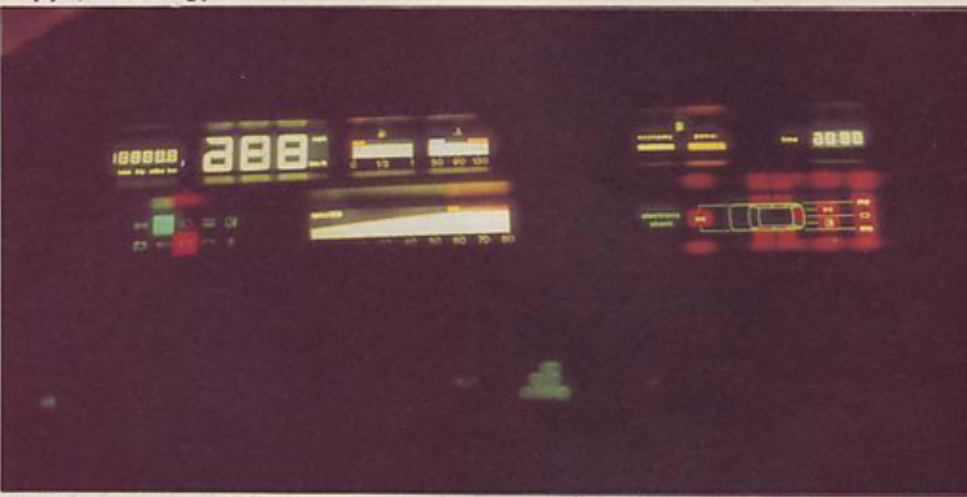


**Bencinska možnost: veselje do vrtljajev, dobre zmogljivosti**

majhne pomožne okvirje in čeprav so uradno vsa štiri kolesa posamično obešana, bi zadnji premi – zaradi načina, kako so njena vzdolžna vodila povezana med seboj – lahko rekli tudi poltoga. Prednji kolesi se opirata na prečna vodila in vzmetni nogi, zadaj pa so vzdolžnim vodilom pritaknili kratke vijake vzmeti, kar prispeva k prostorski varčnosti in k vzmetno zelo spretno nadziranemu zadku. Tako je tip prazen, hočem reči le z voznikom, ali s povsem zasedenimi sedeži zelo dobro kos daljšim in krajšim cestnim »valovom«. Kratki vzmetni gibi zadnje preme so v napoto le na robatih cestnih spojih, ko za hipec zgubi stik z voziščem celoten kolesni par hkrati. Glede na stabilizatorja spredaj in zadaj bi bilo mogoče pričakovati blažje nagibanje karoserije – pa, saj navsezadnje nagibanje ni tolikšno, da bi ogrožalo varno počutje na ostrih ovinkih. Ovinki zahtevajo od voznika, da tipu zmerno dodaja volan. Naglejši zasuki in grobejši odvzemanje plina ali kratkotrajno zavrnanje spodnesejo zadek, ampak tudi to lastnost je mogoče zelo dobro nadzirati in, če vam žilica ne da miru, sproti porabljati za iskanje prave smeri vozila. Na ravnem s tipom ni nikakršnih težav. Zelo dobro ostaja v ravni smeri in zelo vestno kljubuje tudi bočnim vetrovom. Ne ozirajte se na to, kako obložen je.

Volan je s 3,75 zavrtljaja pri bencinskem DGT in s 4,20 zavrtljaja pri dizelski različici obkraj še dovolj lahkoten za tekočo vožnjo. Med počasnimi parkirnimi manevri pa bi – vsaj nežnim damskim rokam – servoojačevalnik dobro del. Ampak ta naprava – tako kot zavorni ABS in še cela vrsta druge, že skoraj razkošne opreme – sodi med doplačilne želje. Nedvomno bo kdaj pozneje, tako kot zdaj pri turbo-dizlu volanski servoojačevalnik vstet pri dražjih in zmogljiveje motoriziranih tipih.

Testna primerka sta bila motorizirana takole: DGT 1600 je pogonjal 1,6-litrski bencinski motor, DGT diesel pa 1,7-litrski dizel, ki je pri hiši znan z oznako ds. Pravkar



omenjeni bencinski motor je ena od treh Ottovih možnosti, saj prodajajo tipe še z 1,1-litrskim motorjem fire ter z 1,4-litrskim – glede na prejšnje Fiatove motorje podobne velikosti – izdatno moderniziranim agregatom. Dizel ds ima v ponudbi le še turbo-dizelsko sorodstvo, a s 1929 kubiki gibne prostornine.

Motor za DGT 1600 so delali v isti sapi kot manjši, 1,4-litrski primerek, zato sta močno podobnih zasnov. To pomeni kratke batne gibe, lahko glavo, natančno krmljeno odmično gred v njej, veliko veselje do vrtljajev, nasploh lahkoten in uglajen tek, dobrovoljno vžiganje in – pri 6000 vrtljajih – okroglih 60 kW oziroma 83 KM

največje moči. Testni avtomobil ni imel katalizatorja, zato je za polnjenje z gorivom skrbel dvojni padotočni uplinjač, z elektronskimi tipali ter z elektronskim vžigom povezan v celoto, ki se ji reče digiplex 2. Uplinjač je opremljen z ročnim čokom, a hkrati s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu, v isti sapi pa

## Tehnični podatki: fiat tipo DGT 1600

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 86,4 x 67,4 mm – gibna prostornina 1580 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 60 kW (83 KM) pri 6000/min – največji navor 130 Nm pri 2900/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – dvojni padotočni (elektronski) uplinjač, z ročnim čokom in samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 770 W – elektronski vžig.

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizira-

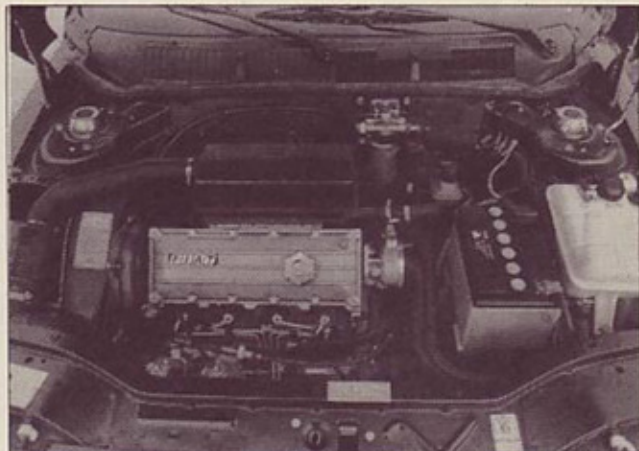
ni menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,267; III. 1,440; IV. 1,029; V. 0,827; vzvratna 3,909; diferencial 3,563 – platišča 5 1/2 B x 13 – gume 185/70 SR 13 (michehlin) – rezervno kolo: platišče 4B x 14 – guma 135/80-14

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijake vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan

z zobato letvijo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,958 m – širina 1,700 m – višina 1,445 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,429 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 970 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1100 kg – prtljažnik (normno) 350/710/1100 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 172 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,0 s – poraba goriva (ECE): 5,0/6,9/8,9 litra bencina super na 100 km



**Dizelska močnost: povprečne lastnosti s precej hrupa**

tudi z zmogljivostjo elektronike, da sproti ter ob različnih motornih vrtljajih skrbi za optimalna polnjenja z gorivom ter vžig. To pomeni ravnotežje med zmogljivostjo in žejo po bencinu, kar se v praksi izkaže takole: fiat tipo DGT 1600 je z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 12,2 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 18,9 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 30,0 sekunde. Največja izmerjena hitrost je znašala 174 kilometrov na uro, povprečna poraba celotnega testa pa 9,4 litra bencina super na 100 kilometrov. Ta tip je torej dovolj hiter, dovolj živahen in tudi dovolj varčen. Da pa ta motor ne bo ostal vrhunec njegove bencinske ponudbe, je jasno že od tipovega rojstva sem.

Fiat tipo DGT diesel ima v nosu 1697-kubični štirivaljni dizel. To je že od prej znani Fiatov štirivaljnik z lahko glavo ter odlično gredjo v njej in s predkomorami za posredno vbrizgavanje goriva. Motor so za tipovo okolje sicer na novo obdelali, kljub temu pa v mrzlem

jutru težko steče in se, že oživiljen, glasno ogreva. Deluje robato, čeprav je njegovih 42 kW oziroma 58 KM pri 4600 vrtljajih v minuti dovolj izdatnih za povprečne dizelske zmogljivosti. A ni dvoma: tudi tipo bo – tako kot croma – kmalu na voljo z novim dizlom, naravnanim na neposredno vbrizgavanje goriva ter ob dobrih zmogljivostih tudi na odlično kultiviranejšo obnašanje v celem.

Tipa DGT diesel je – prav tako z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 6,9, do hitrosti 80 km na uro v 11,8, do hitrosti 100 km na uro v 17,9, do hitrosti 120 km na uro v 29,5 in do hitrosti 140 km na uro v 56,8 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 151 kilometrov na uro, povprečna testna poraba pa 7,7 litra plinskega olja na 100 kilometrov.

Oba tipa sta bila opremljena z enako izračunanimi petstopenjskimi menjalnikoma, različnost njihovih motorjev so v tovarni upoštevali le pri prestavah v diferencialu. Ta je za dizel nekoliko krajša. Sicer pa pretikanju v fiatu tipu ni kaj očitati: zanj na novo zasnovan menjalnik je lahkoten, natančen in z vpadljivo kratkimi gibi na prestavni ročici.

## Tehnični podatki: fiat tipo DGT diesel

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 82,6x79,2 mm – gibna prostornina 1697 kubikov – kompresija 20,0:1 – največja moč 42 kW (58 KM) pri 4600/min – največji navor 98 Nm pri 2900/min – ročni gred v 5 ležajih – odlična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – vrtnične predkomore – rotacijska visokotlačna črpalka (bosch) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 770 W

**Prenosi moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh

– prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,267; III. 1,440; IV. 1,029; V. 0,827; vzvratna 3,909; diferencial 3,765 – platišča 5 B x 13 – gume 165/70 SR 13 (pirelli) – rezervno kolo: 4B x 14 guma 135/80-14

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijajčne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan

z zobato letvijo, 4,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,958 m – širina 1,700 m – višina 1,450 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,429 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,3 – teža praznega vozila 1030 kg – dovoljena skupna teža 1550 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1100 kg – prtljažnik (normno) 350/710/1100 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 150 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 17,8 s – poraba goriva (ECE): 4,9/6,7/6,7 litra plinskega olja na 100 km

Fiat tipo DGT – najsi bo bencinski ali dizelski – je torej odločen naslednik fiata ritma in kot takšen zelo resen tekmeč v tem, najbolj razširjenem avtomobilskem razredu. Navdušuje s prostornostjo, z voznimi zmogljivostmi in večino opazovalcev tudi z zunanjo podobo, drobne napake, ki so kazile »umetniški vtis« pa je moč prištevat k začetnim, torej otroškim boleznim. Ko jih bodo odpravili, bosta obe različici – upoštevajte tudi njuna motorja – natančno tisto, kar si veliko kupcev želi. Zato pa je tipo »avtomobil leta 1989.«

P. S.: Na naših barvnih slikah je tipo DGT 1600 modre, tipo DGT diesel pa sive barve.

foto: MARTIN ČESENJ SRDJAN ŽIVULOVIC