



Kot avtomobilski tip je tipo množičen primerek (saj je fiat!) množičnega avtomobilskega razreda (zlata sredina!). Obenem je tudi posebej: ne le zaradi zanimive oblike, spretno zasnovane in svojstvenih nadržbnosti; tudi zato ker je njegova turbodizelska različica najzmogljivejša od vseh tipov ta hip.

Fiat tipo t. ds

## TIP — TOP!

Za zdaj najzmogljivejši tipo: s turbo-dizlom

katerem so zmanjšali odvečna vrtenja zobnikov, selektirali dinamično nasploh ter hkrati poskrbeli za manj tresljajev, za krajše in lahkotnejše gibe prestavne ročice ter v isti sapi — za manjšo težo in skromnejše zunanje mere te naprave. In ta čas, ko je navorna zmogljivost menjalnikov v ostalih tipih okroglih 130 Nm, znaša v tipu t.ds malce čez 200 Nm. Njegovega največjemu motornemu navornu primerno. Sicer pa je celoten

Natančneje rečeno: tipo t.ds (kar je uradna oznaka za turbodizelsko možnost) prekaša ostale (tri bencinske in eno dizelsko) različico po največji motorni moči in po največji končni hitrosti; upošteva je tovarniške podatke in pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro pa je povsem enak 1,6-litrskega tipu, ki pije bencin.

Tako bo ostalo do uradne predstavitve tipa s šestnajstventilnim bencinskim in športno zmogljivim motorjem v nosu, ki je za zdaj še prototip.

Motor, ki poganja tipo t.ds je že znani hišni dizel, oziroma turbodizel, vendar za tokratno priložnost na novo obelani. To je motor, ki se enako dobro počuti v fiatih in lanciah in je pred leti nastal iz 1,6-litrskega bloka motorja zdaj že zdavnaj upokojenega fiata 131. S povečanimi valjnimi vrtninami in

batnimi gibi se je gibna prostornina razrasla na štirivaljnih 1929 kubikov — ob glavi iz lahke kovine ter odmični gredi v njej in ob vrtninah predkomorah, katerih polnjenje z zgorevalno mešanico so pozneje oplemenitili še s turbinskim polnilnikom na izpušne pline. Za uporabo tipu so ta turbodizel še posebej dopolnili: z robustnejšim blokom ter novimi vodnimi kanali v njem; z na novo vstavljenimi oljnimi šobami, skozi katere zdaj motorno olje pri višjih vrtiljajih ročične grede dodatno hladi spodnje dele batov; z na novo zasnovanimi batmi; z večjo in zato učinkovitejšo vodno črpalko; ter z zmogljivejšim turbinskim polnilnikom KKK-K16. Večjim zahtevam pa so prilagodili tudi motorno glavo, ventile v njej ter pogonske jermene.

Tako kot k vsem tipovim motorjem, sodi tudi k turbo-dizlu sodben petstopenjski menjalnik, pri



prenos turbo-dizelske moči h kolesom rahlo daljše preračunan kot pri bencinskih in običajni dizelski različici.

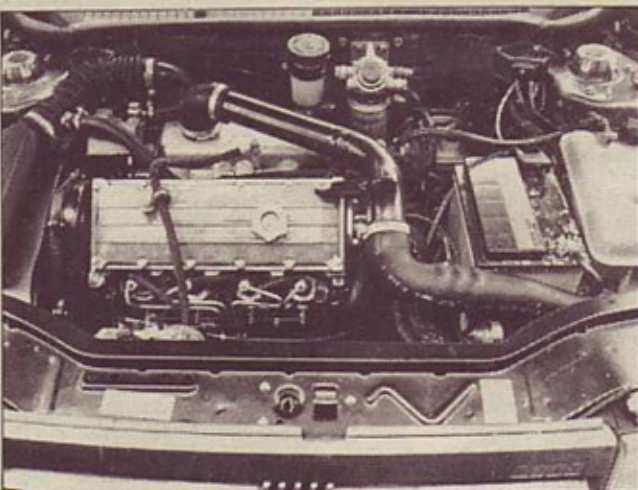
Turbo-dizel vžiga na prvi mah in po pripravo kratkem predgrevalnem času (ki ga ukazuje kontrolna luč na armaturni plošči). Steče gladko, ampak s pristnim tovarnjaškim truščem. Ta samo delno pojenja po nekaj minutah vožnje, ko se motor delovno ogreje, povsem brez njega pa v tem avtu ni mogoče živeti. Za naprežanje ušes ljudi v avtu in izven njega se motor oddolži z dobrimi zmogljivostmi: za največjo močjo 66 kW oziroma 92 KM pri 4100 vrtljajih v minuti ter z največjim navorom 191 Nm pri 2400 vrtljajih v minuti. To so dovolj ugodni podatki, da je motor začetno prepričljiv že od 1000 vrtljajev v minuti dalje, še posebej pa nad številko 2000, ko se začne (in mu to tudi hitro uspe) prebujati turbinski polnilnik na izpušne pline. Njegov največji tlak znaša 0,8 bara, njegovo tlačno delovanje pa je moč nadzirati na digitalno grafičnem merilniku na armaturni plošči. Turbo-dizlu pripada tudi (spet grafični) merilnik vrtljajev, pa je njegove zmogljivosti in lastnosti v celem mogoče s pridom in dosledno izkoriščati za sprotne vozne potrebe. Med našimi meritvami pospeškov z mesta do posamičnih hitrosti je bil tip t.ds. celo urnejši od tovarniških obljub. Do hitrosti 60 km na uro je pospešil v 5,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 17,3 sekunde in do hitrosti 140 km na uro

**T. ds: t za »turbo«, ds za »diesel-super«**

v 26,6 sekunde. Z njim smo izmerili največjo hitrost 177 kilometrov na uro ter povprečno testno porabo 8,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

K turbo-dizelskem motorju sodi tudi serijsko ugrajeni volanski servoojačalnik, ki ob samo treh zavrtljajih od ene do druge skrajne točke olajša hitra vijuganja in počasne manevre. Vozniku v pomoč pa je tudi desno zunanje ogledalo, električno vodeno s stikalom na sredinskem grebenu.

Vse drugo je tudi v tem tipu tako kot v ostalih različicah, predvsem tistih z oznako DGT. To pomeni nepregledno in motljivo digitalno armaturno ploščo. Pa seveda nič kaj pripravi »satelitski« stikalni ročici ob volanskem drogu in tudi



**Turbo-dizel: tovarnjaško glasen, ampak ugodno zmogljiv**



**Nelagodno: digitalna armaturna plošča, »satelita«, težko najdljivo stikalo varnostnih utripalk**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 82,6×90,0 mm – gibna prostornina 1929 kubikov – kompresija 19,2:1 – največja moč 66 kW (92 KM) pri 4100/min – največji navor 191 Nm pri 2400/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – vrtnične predkormore – visokotlačna črpalka – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), s hladilnikom polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 910 W

**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. 1,523; IV. 1,142; V. 0,794; vzvratna 3,909 – diferencial 3,052 – platišča 5 1/2 J × 14 – gume 175/65R 14 T (pirelli)

**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 vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtjaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,958 m – širina 1,700 m – višina 1,440 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,429 m, zadaj 1,415 m – radni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1110 kg – dovoljena skupna teža 1620 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg – prtljajnik (normno) 350/710/1100 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 175 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,0 s – poraba goriva (ECE): 4,9/6,6/6,2 litra plinskega olja na 100 km

nekaj sestavljalske malomarnosti, najsi bo na račun robotov ali pa ljudi ob torinskem montažnem traku.

Izrazitih težav s testnim avtom ni bilo, razen ene: motor tudi ob izključenem vžigalnem stiku (ključek!) ni hotel ugašati. Ustaviti in utišati smo ga morali vsakič s pomočjo menjalniške prestave, na hitro spojene sklopke in ostrega pritiska na zavorni pedal. Odpovedal je namreč električni ventil na črpalki za gorivo. Ampak v celem se turbo-dizel tipu zelo dobro poda.

O fiatu tipu smo obširneje pisali že v lanski četrti in v letošnji četrti številki naše revije. Zato bi bilo zdaj, ob turbo-dizlu, marsikaj le še ponavljanje.

• • •

Žal je fiat tipo t.ds zaradi kubikov davčno neugoden za jugoslovanske kupce. Žal, pravim, ker gre za spretno sožitje moderne avtomobila in zmogljivega turbo-dizla v njem. Nekakšen tipov tip-top bi lahko rekli, pomenilo pa naj bi, da je avtomobil dober. Eden izmed boljših turbo-dizlov, ki jih poznam!

**MARTIN ČESENJ**  
foto: SRĐAN ŽIVULOVIĆ

**Sodobna zasnova: s turbinskim polnilnikom ter hladilnikom polnilnega zraka zanj**

