



*Vozili smo v Torinu:*  
**(NOVI) FIAT TIPO**  
**(NOVI) FIAT TEMPRA**

# TEMPERAN

Že res, da je Fiatov laboratorij za avtomobilsko varnost nastal davnega leta 1966 in da so filmski posnetki prvih poskusnih trčenj s tedanjimi fiati 600 sicer smešni, so pa tudi poučni. Pa vendar si medaljo za najnovejši izbruh Fiatovih varnostnih čustev prinejna nemška revija Auto, Mo-

tor und Sport, ki je v seriji "svojih" crash-testov zabeležila ne ravno ugoden rezultat s fiatom tipom.

Zato so v Torinu vnovič pljunili v roke, prepustili varnostni center mlademu direktorju Dantelu Bigiju in - pred nekaj dnevi oznanili prve moderne rezultate na pod-

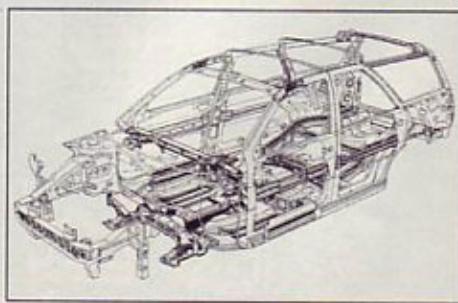
ročju aktivne in pasivne varnosti. V tem primeru pri tipu in temprini.

Oznanitev je sovpadala z restylingom: tipo in tempri imata - vsak zase - novi maski na nosovih, drugačne žaromete in na novo vtisnjeni Fiatov logo v sredini. Nova je tudi barvna skladnost karoserij,

Tokrat ne gre zgolj za novi make-up. Gre za globinske posege. In - to velja samo za tipo - za novo karoserijsko različico.



Tempra SLX: udobje s plišem



Tempra S.W.: temeljitejša varnostna "kletka"



# ISENTNA TIPO

zunanjih ogledal in spojlerjev (razen pri najbolj športnih različicah) in obnovljena je motorna paleta za obe vozili hkrati.

Obenem je tipo - po petih letih obstoja - dobil tudi novo karoserijsko različico: s samo tremi vrati. To na zunanje mere vozila ni vplivalo, je pa jasno,

da so po ena bočna vrata širša kot pri že znani petvrtni različici, namesto treh pa ima novi tipo "tre porte" samo po dve bočni okni. Velikost obeh zadnjih bočnih šip je prijetno velika, njuna obrobljenost na meji z vratni na zadku in kot, pod katerim so ta vrata (podevodano) upognjena, pa spre-

minja ta tipo že skoraj v kupe.

In, ker so (končno!) črtali iz ponudbe tudi digitalne merilnike ter jih nadomestili z golj s klasično analognimi, obenem pa v celiem polepšali notranjost in posrkbeli za boljše sedeže v njej, velja iskreno reči: to sta nova tipo in tempa.

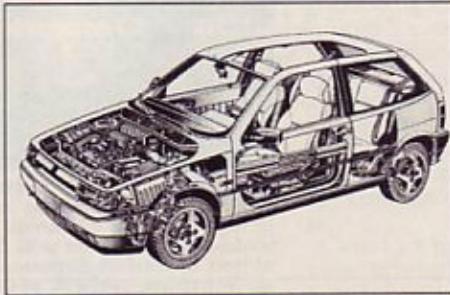
Kot rečeno, je njun čar tudi

v vših, večidel nevidnih varnostnih elementih. Karoserija sta čvrstejši, kot sta bili doslej, predvsem na račun ojačitev v pragovih, vratih, podu naspolh, v prednjih strešnih opornikih, v sredinski konzoli in v prečniku pod armaturno ploščo. Vsi tipi in tempri imajo varnostne volanske obroče, kar pomeni poseben aluminijast vložek, ki udarec ob trčenju vrska voznikovemu srečnejšemu preživetju v prid. Ali pa je moč doplačati za 40-litrsko zračno vrečo (pred voznikom), ki se zmore v celiem napolnit v tridesetih sekundnih milijoninkah in za samodejna zategovalnika prednjih varnostnih pasov. Ta imata že serijsko nastavljivi zgornji oprijemalni točki, najznotujivejše različice pa imajo serijsko vdelan tudi zavorni sistem ABS.

Vseh tipovih različic je po novem petnajst: upoštevaje karoseriji s tremi in petimi vrati, osem motorjev (vključno tri dizle), pet paketov opreme (S, SX, SLX, GT in 16v) in tri menjalnike (petstopenjski ročni, štristopenjski samodejni



Tipo 2.0 16v: športnost z usnjem



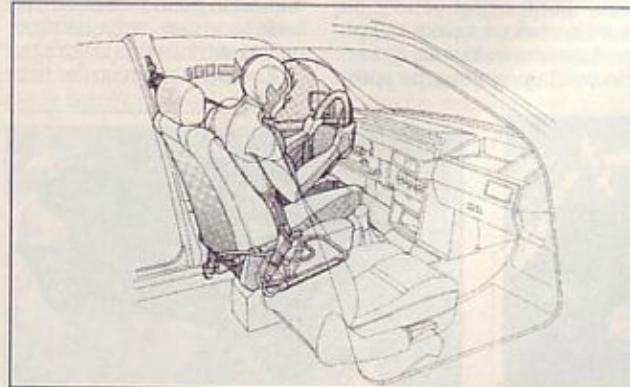
Tipo (3 vrata): manj oken več karoserijskih ojačitev



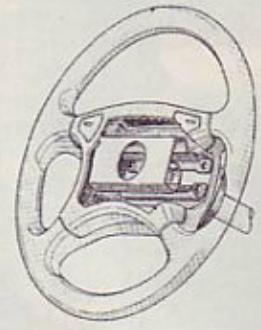
in brezstopenjski samodejni).

Vseh temprinskih različic je zdaj triindvajset: upoštevaje limuzinsko karoserijo s štirimi vrti in station wagon s petimi vrti, šest motorjev (vključno z dvema dizloma), pet paketov opreme (L, S, SX, SLX in 4x4; slednji oznanja stahl štirkolesni pogon in je na voljo le v kombinaciji s kombijevsko karoserijo) in tri menjalnike, enake kot pri tipu.

Motorna paleta sega obakrat od 1,4- do 2,0-litrskih bencinskih štirivaljnikov, zama pa tudi 1,9-litrska dizel in turbo dizel. Pri tipu je izbira obogatena še z dvolitrskim



**Tipo in tempra: doplačilna zračna vreča in zategovalnik(a) prednjih varnostnih pasov.**



**Tipo in tempra: serijski varnostni volanski obrč (Energy Absorbing Steering Wheel)**

bencinskim šestnajstventilskim motorjem (ki je vse bolj priljubljen tudi na dirkaških program formule 3) in z 1,7-litrskim dizlom. Elektronika za vse te stroje je večidel italijanska (IAW mirelli weber), le pri 1,6-litrski različici so jo zamenjali z Boschevim monomotronicom. Zapisano s številkami o moči ponuja tipo izbiro med 71 in 142 KM pri bencinskem pogonu in od 58 do 92 KM pri dizlih, temprpa od 71 do 115 KM bencinske moči ter 65 in 92 KM pri dizlih.

Druhih vitalnih delov niso spremenili, tudi pri podvozju s poltogo zadnjo premo ne.

Če pa se komu zazdi, da sta tipo 1,8 GT ali 2.0 16V stabilnejša, kot so bili tipi doslej, gre nova ocena predvsem na račun nove karoserijske čvrstosti, ki jo je ob teh razmeroma zmogljivih in s športno opremo oplemenitenih različicah moč takoli prej opaziti.

Tako se oba tipo in tempra kažeta v precej lepši luči: na zunaj sta bolj lična, kot sta bila doslej, samo troje vrat se tipu odlično poda, pod kožo pa sta čvrstejša in zato varnejša. Serijske opreme je več, tista, ki ostaja na doplačilnem seznamu, pa je vrednejša in za varnost pomembnejša, kot je bila nekoč.

• • •

Uspešno prenovljena fiata tipo in tempra sta torej temperamentna tipa, pripravljena na osvajanje kupcev. Konkurenca v njunem razredu je tako spet enakovrednejša.

MARTIN ČESENJ