



Satelitska televizija zmore čudež: širno Evropo spremeni v malce večje dvorišče. Zaradi fiata tipo smo se časnikarji zbrali – na isti januarski dan in ob istem času – v Rimu, Frankfurtu, Londonu, Madridu in Parizu. Povezale so nas TV kamere in TV ekrani.

Moderna tiskovna konferenca! A je moderen tudi fiat tipo, o katerem sta tekli beseda in slika.

Zaradi njega je ritmo, po natančno desetih letih življenja, zapeljal v muzej. Tudi fiat tipo je – kot je bil ritmo – kombi-limuzina; s štirimi vrati v bokih in s petimi na zadku. Tipo je poseben tip: po obliki nežno spominja na uno, a je prikladno večji. In po prostornosti je skoraj enako izdaten kot croma, a v celem privlačnejši.

To je moderen avtomobil: z zelo položno prednjo šipo; s štirimi povsem različnimi okni na vsakem boku; z zajetnima odbijačema, ki sta kos udarcem do 5 kilometrov na uro in zavijnjena v spojlerja; z na novo vtisnjениm diagonalskim Fiatovim znakom v neznačilno režastem nosu; in z navzgor zavijnjениm zadkom, ki se zdi na hitrico kot bi bil »dolepljen« na vozilo, a je prav ta zadek tisto, kar je za tipo nadvse tipično. Na njem se šopirijo velike luči in velika vrata, tako zamotano oblikovana, da morajo zanje uporabljati plastiko. Iz nje bodo kdaj pozneje verjetno izdelovali tudi prednji pokrov in blatinke, ampak že zdaj je tipo dobro kos rji na pločevini. Več kot 70 odstotkov karoserije je vroče počinkane, tisti deli, ki niso, pa tudi niso pretirano izpostavljeni tej vrsti časovnega zoba.

Fiat tipo

ZELO ZANIMIV TIP!

Fiat ritmo v muzej, fiat tipo proti VW golfu!

Ceprav se zdi karoserija nekako zložena iz več posamičnih kosov, je temeljito spojena in večje oblikovana. Količnik zračnega upora znaša 0,31, kar je dovolj dobra osnova za logične posledice: ugodne končne hitrosti posamičnih različic in zmerne žeje njihovih motorjev.

Bocna vrata se odpirajo pod koti osemdesetih stopinj. To zagotavlja udobne dostope do notranjosti. Udobna pa je tudi notranjost sama po sebi: dva odlična prednja sedeža, bočno temeljita, z velikima vzdolžnima pomikoma,

z zajetnima zglavnikoma na dovolj visokih naslonjalih in v višinskih pomikom za voznika, če je izvedba tipa dragocenejša; udobna zadnja klop za dve do tri osebe, na kateri je kolenske dolžine prav toliko kot v limuzinah višjega in dražjega avtomobilskega razreda: zadnje naslonjalo je deljivo, to pa pomeni v celem od 350 do 1100 litrov prtljažniške praznine; prepričljiva notranja širina; pa še temeljite oblage in ugledna celotna podoba notranjosti, če ne štejem preveč »plastične« armaturne plošče volanskega obroča in roča-

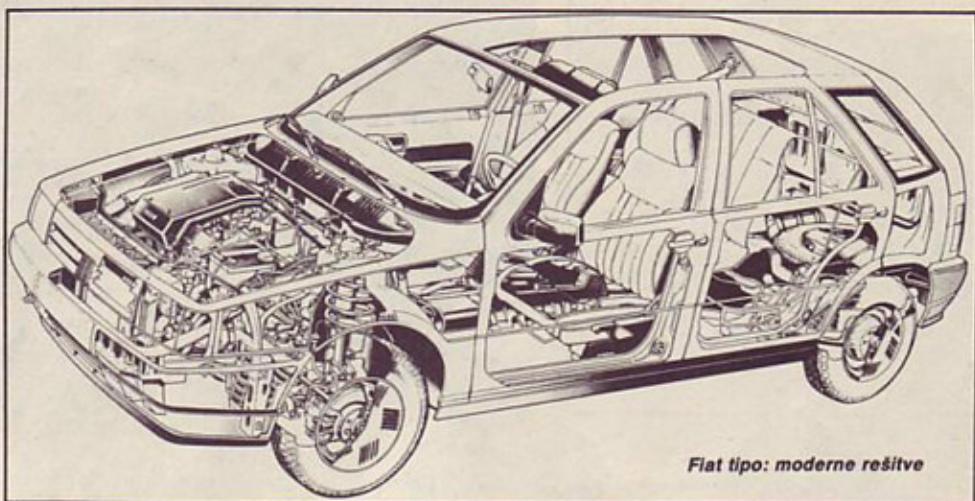
ja na prestavnici ročici. Izbira armaturne plošče je dvojna: z analognimi kazalniki hitrosti, goriva, temperature, časa in trenutne motorne žeje, ali pa z digitalnim »lights-show« za vse že omenjeno, plus motorni vrtljaji, testna plošča in tlak turbinskega polnilnika pri turbodizelski različici. Če je armaturna plošča digitalna, se tu po imenuje digit, kar pomeni v isti sapi tudi naslovn bogatejš (super) opremo. To znese v celem osem različic fiat tipo: običajna in digit z motorji po 1,1, 1,4 in 1,7 (dizel) litra, ter samo digit ob 1,6 litru in ob 2,0 litrskem turbo-dizlu. Med opremo digit pa ponujajo tudi: osrednjo klijavčnico, električno pomična okna v prednjih vratih, temeljitejša prednja zglavnik, do zadnje klopi podaljšano sredinsko konzolo, mehke obložen volanski obroč, servojačevalnik volana (pri turbodizlu), dvoglasno trobljilo in tako dalje. Obstajajo pa še doplačilne možnosti za posebej naročeno opremo: klimatsko napravo, servovolan ob bencinskih motorjih, ABS, gretje vznikovega sedeža, pomicno streho, brisačne žarometov, električno vodenzo zunanjega ogledala in nizko-presečne gume.

Ampak ne glede na vse: fiat tipo ima vedno pet vrat, zasilno rezervo kolo v prtljažnem dnu in najmanj 56 konjskih moči pod prednjim pokrovom.



Futurizem: digitalna armaturna plošča

Toliko jih namreč zmore novi motor fire 1100, ki so ga razvili nalašč za to vozilo in predstavlja osnovno motorno ponudbo najnovejšega fiata. Njegove odlike so: izredno miren in tih tek, zadovoljiva prožnost in skromna poraba goriva. Sicer pa: za gorivo skribi enojni, uplinjat, za vžig pa elektronika. Naslednja bencinska možnost je 1,4-litrski motor, ki zmore 52 kW oziroma 72 KM pri 6000 vrtljajih v minutih. Ta motor oznanja tovarna kot v prihodnje verjetno največkrat zaželeno motorno opremo tega modela, seveda v zvezi z njegovo tehniško lahkonostjo in ekonomičnostjo, ki je tehnikom uspela z vrsto inovacij: od optimiziranega polnjenja ne glede na vrtljaje, nove glave in na novo oblikovanih ventilskih sedežev, do povsem novega aluminija-stega pokrova in zračnega filtra po zgledu motorja fire.



Fiat tipo: moderne rešitve



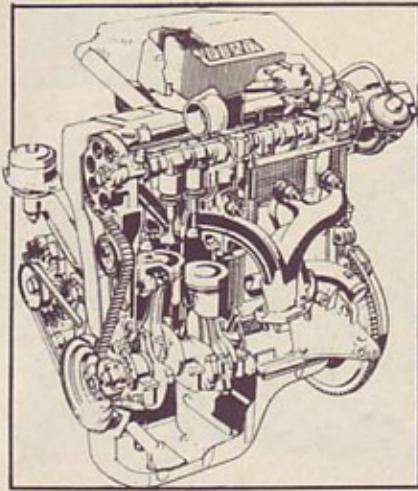
Po zasnovi zelo podoben, po gibri prostornini izdatnejši, opremljen z Magnetijevim digiplexom (sožitje elektronike za nadzor uplinjala in vžiga) in z velikim veseljem do vrtljajev je 1,6-litrski motor, ki zmore 60 kW oziroma 83 KM pri 6000 vrtljajih v minutih.

A kljub temu: fiat tipo je posebež, kakršnega ne srečas pogosto. Hitrostno najzmožljivejša, po tovarniško obljubljenih pospeških pa izenačena z 1,6-litrsko bencinsko različico je tipova turbo-dizelska možnost, z motorjem, ki ga pri Fiu poznamo že od prej in ki



Od strani: nekaj novega!





Fiat 1100: višja stopnja



s pomočjo turbinskega polnilnika ponuja 66 kW oziroma 92 KM pri 4100 vrtljajih. Kdor turbo-dizel noče, dobi lahko navaden dizel: z 1,7 litra gibne prostornine in s »samom« 42 kW oziroma 58 KM pri 4600 vrtljajih ročične gredi.

Vsem tem motorjem so namenili tudi povsem na novo zasnovan petstopenjski menjalnik, v katerem so odpravili nepotrebna vrtevna zobnikov, selektirali dinamiko nasploh in zmanjšali tresljaje na

najmanjšo možno mero. To pomeni – za voznika – opazno večjo lahketnost pretikanja, kraje gibe prestavne ročice, večjo natančnost girov, pa tudi manj hrupa – in v splošno korist – manjšo težo tega mehanskega sklopa.

Razmeroma daleč vsaka k sebi razmerni preni sta zasnovani na štirih posamičnih obesah, čeprav je zadnji moč imenovati tudi »poltoča« – zaradi načina povezave med vzdolžnimi vodili na vseki strani. Zasnova kakršno so jo izbral med zadnjima kolesoma, omogoča uporabo kratkih vijačnih vzmeti in varčuje s prostorom, v celem pa jamči za čvrsto vztrajanje koles na tleh in za mirno lego zadka nasploh. Tudi prednja prema z vzmetnima nogama in stabilizatorjem je povsem kos zmogljivostim motorjev, kar pomeni, da je fiat tipo zanesljiv, v ravni smeri miren, na ovinkih pa lahko vodljiv in zelo varen avtomobil. Volan z zobato letvijo je dovolj lahket tudi brez ojačevalne naprave – ne glede na to, če postane vožnja počasna in zelo vijugasta hkrati. Zavore so spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste, kar ni nič slabega, ker največje hitrosti ne presegajo tistih mej, ko bi bobni ne zmogli več svoje naloge. Vštevši dodatno doplačani ABS (znamke Bosch) pa je fiat tipo tudi dokaj osamljen tako opremljen avtomobil tega razreda.

Da je fiat tipo moderno zasnovan avtomobil, je jasno. Moderna pa je tudi njegova izdelava v Cassinu, kjer imajo glavno besedo roboti, najsi gre za že znane varilne posege na karoseriji ali pa za sestavljanje motorjev, armaturnih plošč, elektrovezij in tako dalje.

• • •

Tehnični podatki Fiat tipo

Rezilčica	fire 1100	1372	1580	1697 ds	1929 turbo ds
motor	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, dizel	4-valjni, vrstni, turbo-dizel
gibna prostornina (kubiki)	1108	1372	1580	1697	1929
vrtina in gib (mm)	70,0×72,0	80,5×67,4	86,4×67,4	82,6×79,2	82,6×90,0
največja moč kW (KM) pri 1/min	41 (56) pri 5500	52 (72) pri 6000	60 (83) pri 6000	42 (58) pri 4600	66 (92) pri 4100
kompresija	9,6 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1	20,0 : 1	19,2 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	87 pri 2900	106 pri 2900	130 pri 2900	98 pri 2900	186 pri 2400
odmična gred (pogon)	v glavi (zobati jermen)				
polnjenje z gorivom	enojni uplinjač	dvojni uplinjač	dvojni uplinjač	visokotlačna črpalka	visokotlačna črpalka
menjalnik (št. prestav)	5	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	poltoča prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki				
zavore spredaj	kolutne, servo				
zavore zadaj	bobnaste, servo				z zobato letvijo, servo
platišča	5B×13	5B×13	5B×13	5B×13	51/2J×14
gume	165/70 R 13	165/70 R 13	165/70 R 13	165/70 R 13	175/65 R 14 T
teža praznega vozila (kg)	905	945	970	1030	1110
dovoljena skupna teža (kg)	1450	1490	1500	1550	1620
medosna razdalja (m)	2,540	2,540	2,540	2,540	2,538
daljina×širina×višina (m)	3,985×1,700×1,445				
0–100 km na uro (s)	*17,2	13,0	12,0	17,8	12,0
največja hitrost (km/h)	150	161	172	150	175
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,7/6,5/7,5	5,2/7,1/8,5	5,0/6,9/8,9	4,9/6,7/6,7	4,9/6,6/6,2

S fiatom tipom je Volkswagenov golf dobil izredno nevarnega tekmeča. Pa ne le golf. Evropski nižji srednji razred je zdaj bogatejši za novinca, ki velike obeta. Ki je svež in zelo uporaben. Ki je zmogljiv in varčen. Ki je popolnoma nov. Ki je zelo zanimiv tip. In takšne lastnosti so ljudem na moč všeč.

MARTIN ČESENJ