

Z novo različico uspešno lega modela Fiat Uno, ki ima malolitrski dizel motor, preverjen že v Fiatu 127, je italijanski Fiat podprt svoj ambiciozen načrt, da si prisvoji večji kos pogače na svetovnem avtomobilskem trgu. V Torinu menijo, da bo dizel motor, ki se po nekaterih lastnostih že močno približuje bencinskemu, lahko privabil kupce, pa čeprav bodo zanj morali odšteti približno 10 odstotkov več denarja, kot za enak avtomobil, a z bencinskim motorjem.

Na takšno odločitev kupcev bo po predviđevanih odgovornih iz Torina vplivalo dejstvo, da davčna politika in cena dizel goriva primerjavi z bencinom nista enaki v vseh državah. Pri nas v Jugoslaviji je na primer dizel motor, pa naj bo v majhnem ali velikem avtomobilu, precej dražji od bencinskega, ne glede na prevožene kilometre in ne glede na to, da je oskrba prav z dizel gorivom v zadnjem času precej nestalna. Šele trg bo narekal dnevno proizvodnjo una z dizel motorjem. Za Fiat je najpomembnejše, da vgradnja dizel motorjev ne zahteva nobenih sprememb v vozilu, saj je školjka izdelana tako, da lahko sprejme tako močnejši bencinski kot težji dizel motor.

NAPREDEK MAJHNEGA AVTOMOBILA

Strokovnjaki zatrjujejo, da je veliko lažje narediti velik avtomobil z majhnim zračnim uporom, ki bo dovolj udoben. V velikem avtomobilu je tudi lažje dosegči boljšo zvočno zaščito pred hrupom motorja, menjalinik ali koles. Zato so v Torinu toliko bolj ponosni na rezultate, ki so jih dosegli z vgradnjo dizel motorja v Fiat uno.

Cena bencina v svetu je vplivala, da so se konstruktorji bolj kot v preteklosti posvetili dizel motorju, ki, vsaj kar se tiče avtomobilov, ni vedno lo-

Fiat uno dizel

Dva v enim

Uno dizel se je pred kratkim že pojavil na italijanskem trgu, konec leta ga bodo izvazali v Francijo, v druge države pa na začetku prihodnjega leta – Nadaljevanje uporabe preizkušenih motorjev iz fiata 127 – Peta prestava zmanjšuje hrup motorja

vil koraka z bencinskim zato, ker je drag in ker so vse izboljšave, ki naj bi odpravile neprijeten hrup delovanja motorja, prispevale k boljšemu izkoriscenju goriva, zmanjšale tresljaje, dimost in težo, zahtevale nove, precej drage rešitve. Fiat pa je uspešno razvil dizel motor iz bencinskega.

Prvič smo se z motorjem, ki ima 1301 kubik prostornine in 33 kW (45 KM) moči pri 5000 vrtljajih na minutno srečali pred nekaj leti v fiatu 127. Zato se primerjava tega vozila s fiatom uno vsljuje kar sama od sebe. V primerjavi s 127 ima uno predvsem manjšo porabo in dosega večjo najvišjo hitrost.



Fiat 127 je težak 835 kg, torej za 35 kg več kot uno s trojnim vratimi, za 10 km na uro je hitrejši, pospeške do 100 km na uro boljše za 3 sekunde, pri 120 km na uro pa porabi 1,2 litra goriva, medtem ko je poraba v mestni vožnji skoraj enaka, razlikuje se samo za 2 dcl. Prav tako zanima, da je tudi primerjava med modeloma uno s tremi vrati in bencinskim ter dizelom motorjem po 45 KM.

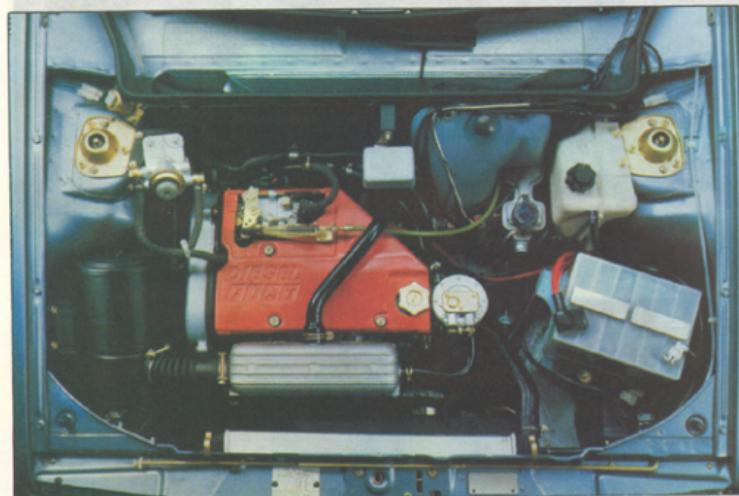
Uno dizel je težji za približno 100 kg, njegova največja hitrost pa je 140 km na uro, enako kot pri modelu z bencinskim motorjem. Pospešuje nekoliko slabše, saj 100 km na uro doseže v 20,6 sekundah, medtem ko bencinski model to hitrost doseže v 17,5 sekunde. Po ECE normah porabita oba modela enako količino goriva pri stalni hitrosti 90 km na uro – 4,7 litra, pri 120 km na



uro je bencinec varčnejši za 3 dcl, zato pa je obratno med mestno vožnjo, ko porabi vozilo z dizel motorjem približno liter goriva manj. S polno posodo za gorivo, to pa je približno 42 litrov goriva, lahko z dizel modelom prevozite kakšnih 900 km, če ne vozite hitreje od 90 km na uro.

HRUPEN, KO JE MRZEL

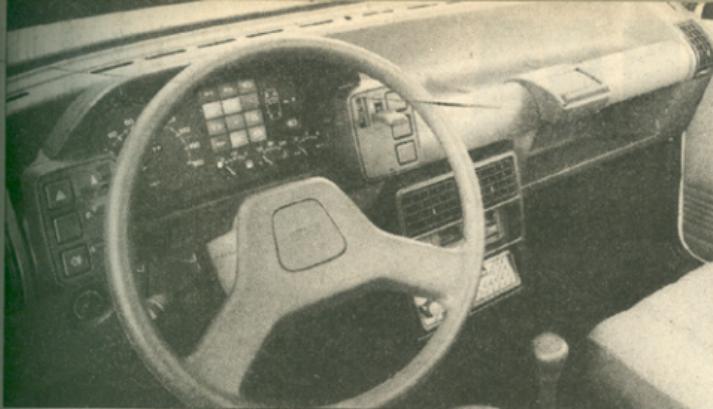
Če smo vsaj delno potешili vašo radovednost glede pora-



be goriva, kar je problem, ki enako tišči tako nas kot naše sosedje, lahko nanizame še nekaj vtipov z vožnje.

Lepo poravnani avtomobili se nas čakali v zaprtem prostoru, kajti prav v tistem času se je nad Torinom utrgal oblak in nad mestom je visela težka vodenja zavesa. Izbirali smo med različico s tremi vrti in super s petimi. Izbera je padla na slednjo, kajti v standardni brisačniku zadnjega stekla, kar pa ta avtomobil v takšnih vremenskih okoliščinah še kako potrebuje. Avto smo vžgali tako, kot bi sedeli v vozilu z bencinskim motorjem, toda že prvi zvok, ki smo ga zaslišali, je dal vedeti, da gre za dizel motor. Avto smo pognali na z vodo prikrito cesto in za seboj pustili dim, prav gotovo nič kaj prijeten za tiste, ki so nas pospremili.

V unu z bencinskim motorjem in 55 KM moči smo imeli nekaj težav z menjalnikom, ki je imel samo štiri prestave. Različica z dizel motorjem ima petstopenjski menjalnik. Odgovor na vprašanje, zakaj ta sprememba, smo dobiti takoj. Ko smo zavili na pravo cesto, S prvo prestavo nismo imeli kaj početi, saj se je motor začel dušiti, v drugi, tretji in četrти pa je uno pospeševal tako, kot smo od njega tudi pričakovali. Pri hitrosti 100 km na uro nam je še kako prav prisla tudi peta prestava, saj se je zdelo, da si je tudi motor kar oddahnil, ko se je zmanjšal hrup. Zaradi možnega dežja in možnosti pravih jezer na cestišču avta nismo pognali na več kot 140 na uro, po delovanju motorja pa se nam je zdelo, da to še nikakor ni zgornja meja zmogljivosti tega vozila.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni dizel – vrstni – nameščen poprek na prednjem prometu – vrstina in gib 76,1 x 71,5 mm gibna prostornina 1301 kubik – kompresija 20:1 – največja moč 33 kW (45 KM) pri 5000/min – največji navor 74,5 Nm (7,6 kpm) pri 3000/min, rotiča gred v 5 ležajih – odmična greda v glavi (zobati jermen) – glava je lahka litinje – napajanje z gorivom prek rotacijske črpalke Bosch VE 4/BF 2500 R 61 – mehanska črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom – vodno hlajenje s črpalko, termostatskim stikalom in električnim ventilatorjem.

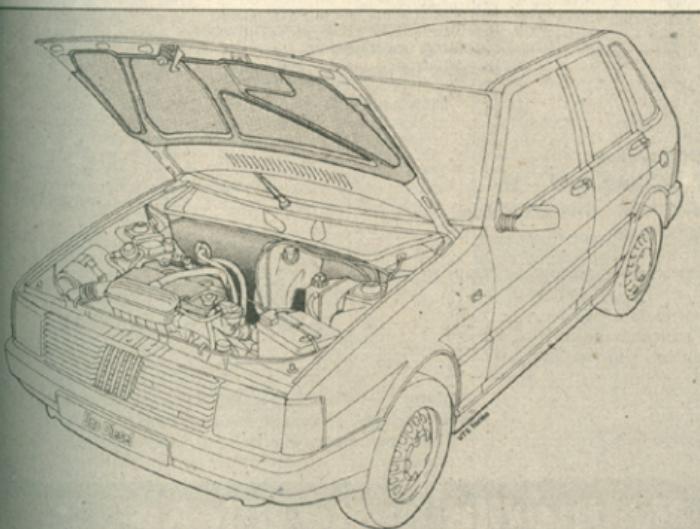
akumulator 12 V 55 Ah – Alternator 55A.

Prenos moči: motor spredaj pogarjan prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platični 4,50 B13H, guma 155/70 SR 13 (Michelin ZXZ ali pirelli P 4). **Vozilo in obesek:** limuzina za 5 oseb – 3 in 5 vrat – samonočna karoserija – prednji kolesi posamično obesenji, prečna vodila, MacPherson, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – zadaj poltoga prema, vzdolžni vodila, vijačne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki – dvokrožne

zavore, spredaj koluti, zadaj bobni – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke, rajdnji krog 9,4 m.

Mere in teži: dolžina 3.644 m, višina 1.432 m, širina 1.548 m, medsebojna razdalja 3.644 – kolot sprej 1.340m, zadaj 1.300 m – teža praznega vozila 3/5 vrata 800/810 kg – dovoljena skupna teža 1200/1210 kg – prostornina prijavačnika 225/250 do 968 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km na uro, pospešek od 0 do 100 km na uro 20,6 s, poraba goriva (ECE): 4,7/6, 5/6,3 litra dizel goriva na 100 km poti.



Po vožnji na dokaj ravni cesti smo privozili na precej ovinkast predel, kjer je izredno natančen menjalnik še kako prišel do izraza. S pravočasnim zaviranjem z motorjem in le z rahlim pritiskanjem na zavorno pedalo ter s pomočjo dokaj neposrednega volana smo lahko gladko sekali vse ovinke pred nami. Tudi ko se je cesta vzpenjala, je motor ob primerov izbrani prestavni pokazal dovolj moči. V nobenem od obeh primerov hrup ni izpušnega cevi ni bil preglasen.

Pravzaprav je bil naš vtis z vožnje zelo podoben tistemu, ki smo ga dobili pred časom za volanom fiata 127 dizel. Če voznik ne zahteva od motorja previsokega števila vrtljajev, lahko zapisemo, da nudi enako zadovoljstvo v vožnji kot ustrezni model z bencinskim motorjem. Zato tudi tako optimistična pričakovanja Fiata v zvezi z izvozom tega dizel modela (izvozili naj bi ga 11 odstotkov).

RAZLIKA SAMO V BESEDI

Od zunaj in od znotraj se uno dizel v ničemer ne razlikuje od sorodne različice z bencinskim motorjem. Zaradi težjega motorja in njegovih tresljajev ter hrupa so morali nekaj stvari sicer spremeniti: radiator ima večjo prostornino, spremenjen je ležišče motorja, akumulator ima večjo moč 55 Ah, boljšo zaščito na pokrovu motorja, nov izpušni sistem, zračni filter in še nekoliko malenkosti. Da bi kupci takoj vedeli, kakšen motor je vgrajen v vozilu, se kačpak zadrži blešči napis »uno diesel super«.

Cena niti za domači trg še ni določena, kot je napovedal, pa bo od una 45 dražji za 5 do 10 odstotkov, medtem ko bodo ceno za tujino določali v odvisnosti taks, ki jih je treba poniekod plačati zaradi različne cene bencina in dizel goriva. Optimizem vliv na oceno strokovnjakov, da je uno uspešen avtomobil, čeprav fiata 127 dizel doslej zunaj italijanskih meja niso prodajali.