



Rio de Janeiro, v začetku aprila: štirideset stopinj v senci; Žgoči pesek Copacabane; žareča lepota čokoladnih deklet; pregreti asfalt Jacarepague; razbeljeni motorji formule 1. In, seveda, fiat uno turbo i. e.: vroč po srcu, vroč po zmogljivostih. Da, to je bil teden zares vročih dni.

Verjeli ali ne, od floridskega krsta sem so pri Fiatu prodali okrogel milijon unov. To je – upoštevaje tako kratek čas – rekordna številka te torinske hiše, medtem ko se fiat uno, avtomobil leta 1984, nezadržno spreminja v evropsko avtomobilsko uspešnico. Ob tem je sveže predstavljeni uno turbo i. e. – pika na i: smetana na slastni torti, torej vrhunska izmed desetih unovih različic.

Uno turbo hoče biti in je športni avtomobil. Navzven

Fiat uno turbo i. e.

# Formula uno

**Vrhunski uno: s turbo-motorjem in športno opremo**

oznanja to zelo diskretno, kajti glavina njegovega že skoraj dirkaškega šarma je tam, kjer mora biti: pod motornim pokrovom. Prečno nameščeni štirivaljni je z gibno prostornino 1301 kubik varljivo enak motorju una SX, a je vendarle v celem na novo zasnovan.

Nova je lahka glava, novi so bati, nova sta polnilni in izpušni sistem, novi so materiali za najobremenjenejše dele, nova so tesnila in nova je še cela vrsta potankosti, spojenih iz hišnega razvojnega oddelka dirkalnih vozil in motorjev. Uno turbo i. e. je ta hip edini avtomobil svojega razreda, ki se ponaša z elektronskim vbrizgavanjem goriva, z elektronskim vžigom in s turbinskim polnilnikom. Vse skupaj je odlično uglašeno. In vse skupaj omogoča različne zmogljivosti: 8,3 sekunde z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro in največjo hitrost 200 kilometrov na uro. Številki, ki ju ni mogoče prebrati brez spoštovanja.

Da, to je skupek temeljitih tehničnih dosežkov. Boschov LE2-jetronic samodejno bdi nad temperaturo motorja, se ponaša s termostatsko hlajenimi vbrizgovalnimi šobami in prekine dotok goriva ob odvzetem plinu. Marellijev mikroples deluje s pomočjo mikroprocesorja, ki izbira med šest-

najstimi krivuljami predvžiga, seveda v tesni povezavi s senzorji klenkanja, vrtljajev, polnilnega nadtlaka in tako dalje. In turbinski polnilniki na izpušne pline (japonske znamke I. H. I., model RHB52W) se ponaša z vodnim hlajenjem ležaja in s posebnim hlajenjem polnilnega zraka (intercooler). K optimalnim motornim temperaturam pa prispeva tudi povsem ločeni oljni termostatsko vodeni hladilni sistem.

Da bi bil celotni pogonski agregat popolnoma kos svojim nalogam so ga preskušali v umetnih in naravnih mejnih klimatskih pogojih. S tridesetimi prototipi in s stopetdesetimi že napol serijskimi avtomobili so zavoljo tega prevozili več kot dva milijona kilometrov.

Motorju so pritaknili še – skupaj z diferencialom – zelo skrbno prilagojen petstopenjski menjalnik, s lahkotnimi in natančnimi gibi prestavne ročice, s skoraj direktno četrti



in z nepretirano podaljšano peto prestavo. Tako so optimirali prenos moči na cesto.

Motor s kompresijo 8,0:1 in s turbinskim polnilnikom, ki se občutneje zgane pri 2000, s polnim polnilnim pritiskom 1,6 bara pa od približno 3000 motornih vrtljajev naprej, streže z ugledno največjo močjo 77 kW oziroma 105 KM pri 5750 vrtljajih v minuti in z ugodnim največjim navorom 147 Nm pri 3200 vrtljajih v minuti. Vse to je s pomočjo pravkar omenjenega prenosa in nizkopresečnih gum na lahkih platiščih mogoče z užitkom spravljati na cesto – ne glede na to, ali bi radi speljevanje pred semaforom zamenjali za pravcati dirkaški štart, ali pa bi le na vso moč drveli po udobni avtomobilski cesti.

Kajti uno turbo je športnik od motorja navzven! Pri tem doseže največjo hitrost 200 kilometrov na uro (končnih zmogljivosti glede pospeškov



in hitrosti seveda nismo mogli natanko preveriti, a približne meritve potrjujejo tovarniško zapisane številke) v peti prestavi in pri še dovolj nežnih motornih vrtljajih, da tolikšno naprežanje ni tragično za porabo goriva. Normna poraba znaša 5,8/7,6/8,9 litra na 100

kilometrov, kar pomeni (normno) povprečje 7,4 litra goriva za vsakih 100 kilometrov poti. Vzemite to kot namig, da je mogoče z unom turbom ob čisto majčkeni zmernosti na pedalu za plin zelo zmerno žejno voziti. Varčevalnik za gorivo pa takšen

avtomobil, jasno, ne more biti!

#### 20 000 KUPCEV NA LETO

Da je pravi športnik, dokazuje tudi s podvozjem. Tega



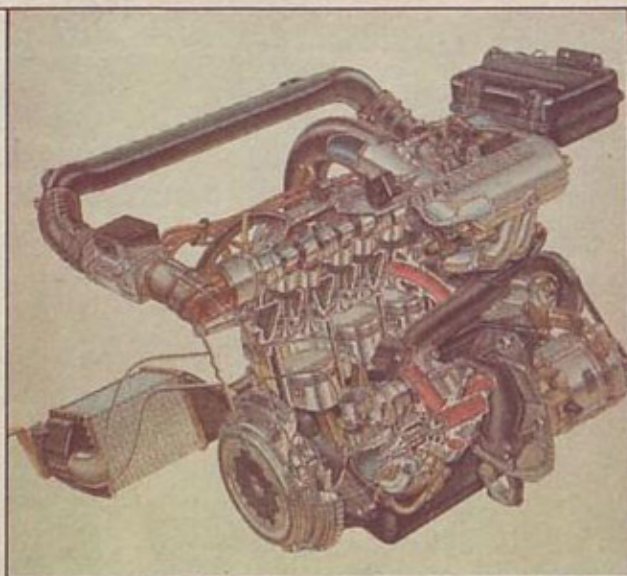




sicer niso na novo snovali, pa je takšno, kakršno smo pri teh fiatih že vajeni, so ga pa utrdili in prilagodili novim naprom. Ne le s širšimi platišči in gumami, tudi s krajšimi in tršimi vzmetmi (uno turbo je zato za centimeter nižji od ostalih različic), s čvrstim prečnim stabilizatorjem ob prednjih vzmetnih nogah ter s plinskimi blažilniki in s kolutnimi zavorami (spredaj notranje hlaženimi) na vseh štirih vogalih.

Zavore so seveda dvokrožne, s servoojačevalnikom, pa z omejevalnikom moči na zadnji kolesi. Zajetnejša kot pri ostalih unih je še sklopka z na 190 milimetrov povečanim premerom. Celotnim lastnostim vozila so prilagodili tudi volanski prenos z zobato levitvijo. Število zavrtljajev volanskega obroča od ene do druge skrajne točke znaša zdaj 3,4 namesto unovih siceršnjih 4 zavrtljajev.

Ce pravim, da se športnost tega vozila širi od znotraj navzven in če njegove lastnosti opisujem po isti poti, potem je zdaj na vrsti potniški prostor. Rdeče preproge, črno rdeči in spredaj skorajda

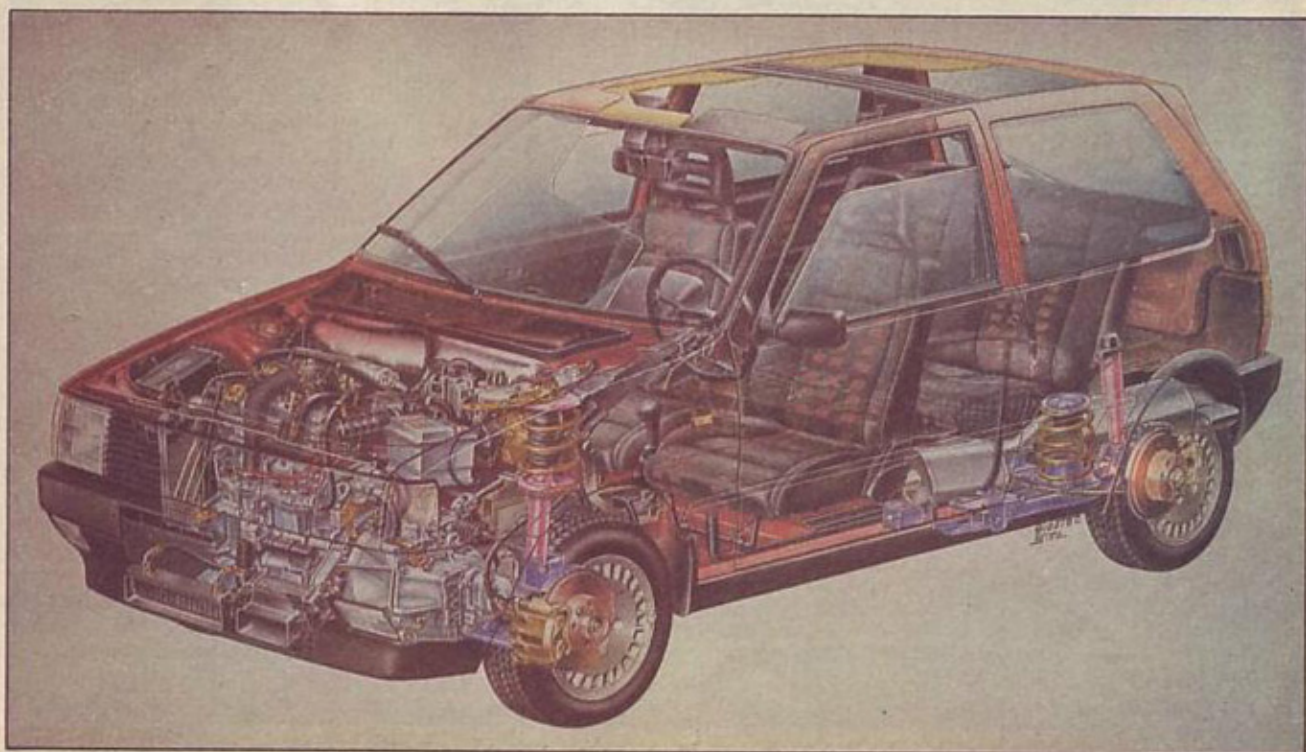


školjkasti sedeži, prav takšne tapete na bočnih stenah in vratih, prestižen volanski obroč s štirimi prečkami, motna črnina pod prednjo šipo in do zadnjega kotička zapolnjena armaturna plošča – vse to je tisto, kar človeku mora biti všeč. Meni prav zares ugaja. Kajti notranjost una turba ni pesek v oči: v njem se resnično dobro sedi, ker sta prednja sedeža zelo temeljita, ko gre za bočno opiranje, dovolj dolga, ko gre za oporo stegnom

in dovolj radodarna, ko gre za vzdolžni pomik. Voznik ima naravnost pred očmi merilnika hitrosti in motornih vrtljajev, med njima merilnik polnilega turbo-pritiska, pod njimi pa merilnike goriva, temperature hladilne tekočine in olja ter oljnega pritiska. Na sredini je še testna plošča, za odkrivanje morebitnih napak ali odprtih vrat pri avtu. Kdor hoče kaj bolj modernega, lahko doplača za digitalne kazalnike z enakimi funkcijami, ampak,

če vprašate mene, je klasika, ko gre za takšen avto, dosti prikladnejša. A je seznam doplačilne opreme tudi brez tega dovolj obširen: električno vodenje šip v stranskih vratih, pomična streha, varnostni pasovi ob zadnji klopi, dvodelno zadnje naslonjalo, desno zunanje ogledalo in tako dalje.

A je uno turbo ličen izdelek že sam po sebi. Pri tem je to, da je v njem nekaj več, mogoče od zunaj opaziti le po zelo drobnih, skorajda prikritih dodatkih: po meglenkah v prednjem spojlerju, po Abarthovemu škorpionu na platiščih in po v spojler oblikovanih zadnjih vratih, ki so zdaj v celem iz plastike. Seveda: žaromet sta halogenska, zadnji brisalnik je serijski, prednji brisalnik je dobil čvrstejšo vzmet in odbijača sta širša, da segata čez širša kolesa. Eno z drugim: tudi aerodinamika je zdaj boljša, saj znaša količnik zračnega upora  $C_w = 0,33$ . In, če že hočete: izmed osmih vznemirljivih barv – od srebrno bele do črne sem sedel v živordec turbo, prav takšen, kakršni so sicer ferrariji, in prav takšen, kakršnega bi hotel postaviti v lastno garažo.







Kajti, uno turbo mi je bil takojci in prav zares všeč.

Prvič: ta avtomobil je na pogled zelo skladen in ličen.

Drugič: v tem avtomobilu se zelo dobro sedi. Tretjič: ta avtomobil je mogoče zelo hitro in ostro voziti.

Veste, ceste okrog Ria de Janeiro niso ravno takšne, da bi jih lahko jemali za vzgled. Tisto, kar se tam imenuje avtomobilska cesta, je resda ravno, ni pa gladko, za bolj navadne ceste pa sem prepričan, da jih občasno deževje uporablja namesto hudournikov. In tako sem uno turbo lahko na kratko, a zelo temeljito spoznal. In vem: to je suveren avtomobil! Najsi gre za hitrost ali ostre ovinke, izza volana vedno veš pri čem si.

Resda je volanski obroč, zaradi precej neposrednega prenosa, premočno dovzeten za udarce s ceste, toda še vedno je dovolj lahkoten in ubogljiv, da se vijuganje, celo najbolj naglo, sprevrže v užitek. Celotna teža vozila je razporejena s 65 odstotki na prednjo in s preostankom na zadnjo premo. To je dovolj uglaseno ravnotežje, da nos ne silil pretira-

## Tehnični podatki

### Motor:

štirivaljni – štiristaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 80,5 X 63,9 mm – gibna prostornina 1301 kubik – kompresija 8,0:1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5750/MIN – največji navor 147 Nm (15,0 kpm) pri 3200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine, blok iz sive litine – električna črpalčka za gorivo – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch LE2-jetronic) – turbinski polnilnik na izpušne pline (IHl VL-2), vodno hlajenje, s hladilnikom polnilnega zraka, polnilni pritisk 1,6 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – elektronski vžig marelli micro-plex

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – lahka platišča 5 1/2J X 13 – gume 175/60 HR 13

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev –

samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vijačne vzmeti, stabilizator, plinski teleskopski blažilniki – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne (spredaj notranje hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3.644 m – širina 1.560 m – višina 1.370 m – medosna razdalja 2.362 m – kolotek spredaj 1.346 m, zadaj 1.309 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 845 kg – dovoljena skupna teža 1245 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg – prtljažnik 225/968 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 50 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 8,3 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,6/8,9 litra goriva super na 100 km

no naravnost in da se zadek spontano odzove na odsekanje odzemanje plina. Pa je mogoče z unom turbo vedno najti pot v ravnino. Pri tem je motor dovolj pri moči, da se voznik lahko zanaša nanj. In, ker je tudi s pretikanjem vse v redu, se lahko greste čisto zasebno dirko, če vam jo le srce poželi. Kajti uno turbo je cestni dirkalnik: majhen, temeljit in s poprom v motorju.

Letos nameravajo izdelati 10.000 teh avtomobilov. Že prihodnje leto pa bo uno turbo na voljo 20.000 kupcem. Po za zdaj približni ceni okroglih 7000 dolarjev.

• • •

**Torej: formula uno! Da: uno turbo i. e. je ta hip formula 1 svojega razreda; je številka ena med fiati uno; in je primabalerina svoje hiše. Premierno kulisje vročega Ria in letošnjega prvega Grand-prixa mu je bilo kot narisano na kožo. Kajti uno turbo je vroč avtomobil.**