



VOZILI SMO (Novi) »fiat uno«

Fiat uno, ki smo ga časniki krstili januarja 1983 na Floridi, je bil veliki torinski up: Fiatovo avtomobilsko krivuljo naj bi zasidral v ugodnejše območje. Zaupanje je povsem upravičilo: postal je vzorec majhnega (a ne premajhnega) avtomobila in se znašel v rokah štirih milijonov kupcev. Malce odrinjenega se je počutil šele zadnji čas, na račun večjega in zrejšega tipa izpod iste hišne strehe.

Zato je zdaj, pravzaprav že od septembrske premiere v Frankfurtu (za občinstvo) ter prvih voženj v Rimu (za novinarje) dalje na voljo novi fiat uno: s svežimi karoserijskimi potezami, s prenovljeno notranjostjo in z novimi motorji. Marsikaj od naštetega je podobno ali kar povsem enako kot pri fiatu tipu. Pa je tipova senca nad onom opazno zbledela: unu v prid, tipu pa prav nič v škodo.

Osnovnih mer vozila sicer niso spreminjali, ampak uno je zdaj (tudi zaradi optične podobnosti tipu) »odraslejši« avtomobil; ter hkrati aerodinamičnejši in robustnejši kot prej. Nos vozila je po novem nižji, pokrov nad motorjem bolj nagnjen. Nižja in odločnejše priskana sta tudi žarometi. Maska med njima je po novejšem Fiatovem okusu in enake barve kot avtomobil v celem. Odbijača (ne le prednji, tudi zadnji) sta večja ter podaljšana v izrazita spojlerja. Če gre za dražjo izvedbo, sodita k prednjemu tudi tovarniško vtisnjeni meglenki. Nova je še vdrtna na prednjem pokrovu, tik pod prednjo šipo in ob vznožju brisalnika zanjo odeta v črno plastiko, potem pa vse nižja, tja do prednje-

TIPIZACIJA

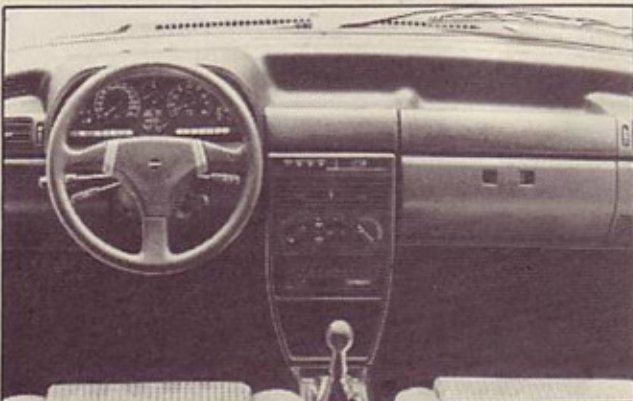
Spremembe na pločevini in pod njo

ga robu; nove so tudi bočne obrobe in novi sta oznaki (za posamične različice) na prednjih blatnikih. Temeljiteži z dobrim spominom pa utegnejo različice novega fiata una spoznavati tudi po različnih kolesnih pokrovih, vse do lahkih platišč, ki sodijo k najmočnejšemu motorju v najšportnejši različici. Ta se tudi zdaj imenuje turbo i. e. (oziroma turbo i. e. antiskid, če gre za različico z vgrajenim sistemom zoper blokiranje zaviranih prednjih koles), zanjo pa so značilni še hladilne reže v prednjem spojlerju, motno črna maska, tanke rdeče obrobe in Abarthovi škorpioni na kolesnih platiščih.

Zadke imajo vsi novi uni enake: z večjimi zadnjimi vrati kot doslej, z vpadljivejšimi lučmi ob straneh ter z brisalnikom za zadnjo šipo, ki je vlečajan skozi luknjo v njej in se ponaša z večjim, 170-stopinjskim zamahom.

Ugodnejša aerodinamika (količnik zračnega upora znaša glede na različice od 0,30 do 0,34) gre na račun zglajenega nosu, ugodneje oblikovanih odbijačev, optimiranih zračnih rež ter kolesnih pokrovov in domišljene oblike zadka vozila.

Upošteva se različne motorje, število karoserijskih vrat (tri ali



Fiat uno turbo i. e.: na novo obdana armaturna plošča (tako kot pri vseh novih unih), ampak z več merilniki, pa tudi z v usnje obdanim trikrakim volanom

pet) in opremo, vključno samodejni menjalnik (selecta), je novi uno v rodni Italiji na voljo v 21 različicah. Številčna ponudba na ostalih trgih je tako kot ponavadi prilagojena posamičnim zahtevam in okusom.

Paketov opreme je pet: osnovni, super in SX, pa še sting (ki sodi izključno k najšibkejšemu motorju in je zato tudi prvi v tehnični tabeli novega una) in turbo i. e. Najštevilčnejša je po različicah oprema super, ki obsega poleg osnovnih reči še ogrevano zadnjo šipo, odmični zadnji bočni okni (če ima avto le tri vrata), nastavljivi naslonjali prednjih sedežev in tako dalje. Paket SX se enači tudi z izvedbo turbo D, sem pa štejejo še osrednja ključavnica, protitplotna stekla, električno vodeni prednji bočni šipi, halogenski žarometi, in samodejna regulacija zračnega oziroma gretja.

Ne glede na paket opreme pa sodijo k dobremu počutju v avtu še: na novo oblikovana in na novo zasnovana prednja sedeža (ki sta za zahtevnejše voznike še vedno previsoka in premalo vzdolžno pomikna), po želji delno ali v celem zložljiva zadnja klopa, ter – zaradi novih zadnjih vrat – prikladnejši prtlačnik pod dvizno zadnjo polico.

Novemu uno so namenili devet motorjev: šest bencinskih in tri dieselske. Glavnino izmed njih smo razvrstili v tabelo tehniških podatkov. Zato jih tule le na kratko omenim.

Na začetek vrste sodi 903-kubični bencinski motor s 45 KM ter s stransko odmično gredjo in verigo zanjo (takšen motor poznamo tudi v našem yugu). Pripada eni sami različici: unu stingu.

Tudi fire 1000 z 999 kubi in 45 KM (odmična gred v glavi, zobati

jermen, v celem sodobna zasno-va) poznamo v unu že od prej. Teh motorjev so doslej izdelali več kot dva milijona. Poganjajo uno v osnovni izvedbi, kot super in kot SX.

Fire 1100 so na novo presadili iz tipa in je nadaljevanje razvoja motorjev s to oznako. Ob 1108 kubičnih in elektronskem vžigu zmore 57 KM, poganja pa uno 60 S in 60 SX.

V ponudbi ostaja tudi stari 1116 kubični bencinski motor (odlična gred v glavi, elektronski vžig, registrski uplinjač, 58 KM). Tega motorja ni v naši tabeli, na voljo bo predvsem italijanskim kupcem, v kombinaciji s samodejnim menjalnikom (CVT) pri različici selecta.

Če na unu piše selecta i.e., potem je v nosu motor 1400 i.e. (1372 kubičkov, elektronsko sredinsko vbrizgavanje goriva, 72 KM), ki je enak kot v različici uno 70 i.e. Posebnosti tega motorja so aluminijast motorni pokrov, svojstven profil zobatega jermena in dodatni filter v sesalnem sistemu, ki tako kot pri motorjih fire skrbi za pravšnjo zmes hladnega in toplega zraka. Vbrizgovalni sistem je Boschev monojetronic, ki zmore delovati v sprotni odvisnosti od odprtosti sesalne lopute, motornih vrtljajev, temperature hladilne tekočine in sesanega zraka, baterijske napetosti ter kakovosti izpušnih plinov.

Motor 1400 i.e. turbo je v bistvu enak agregat, opremljen z Boschevim L jetronicom 3.1 (vbrizgavanje v vsak valj posebej), s turbinskim polnilnikom ter s hladilnikom polnilnega zraka. Od tod tudi večja motorna zmogljivost: 118



KM namesto prejšnjih 100 KM za najzmogljivejšo različico i.e. turbo.

Vsi bencinski motorji so namenjeni uporabi goriva super, tudi brez svinca, za posebej zahtevna

tržišča pa so nekateri izmed njih opremljeni z uravnanimi katalizatorji in namenjeni izključni uporabi neosvinčenega bencina.



Fiat uno turbo i. e.: športnost na prvi pogled

UNO D in uno DS imata v nosovih 1,3-litrski dizel s 46 KM. Oplemenitili so ga z novimi tesnilnimi obroči, z novimi spojnimi elementi ter z novimi vbrizgovalnimi šobami. Tem spremembam so prilagodili tudi nastavitve visokotlačne črpalke – vse za čim manj saj in dima ob hladnem vžigu ter obenem za čim tišji tek motorja.

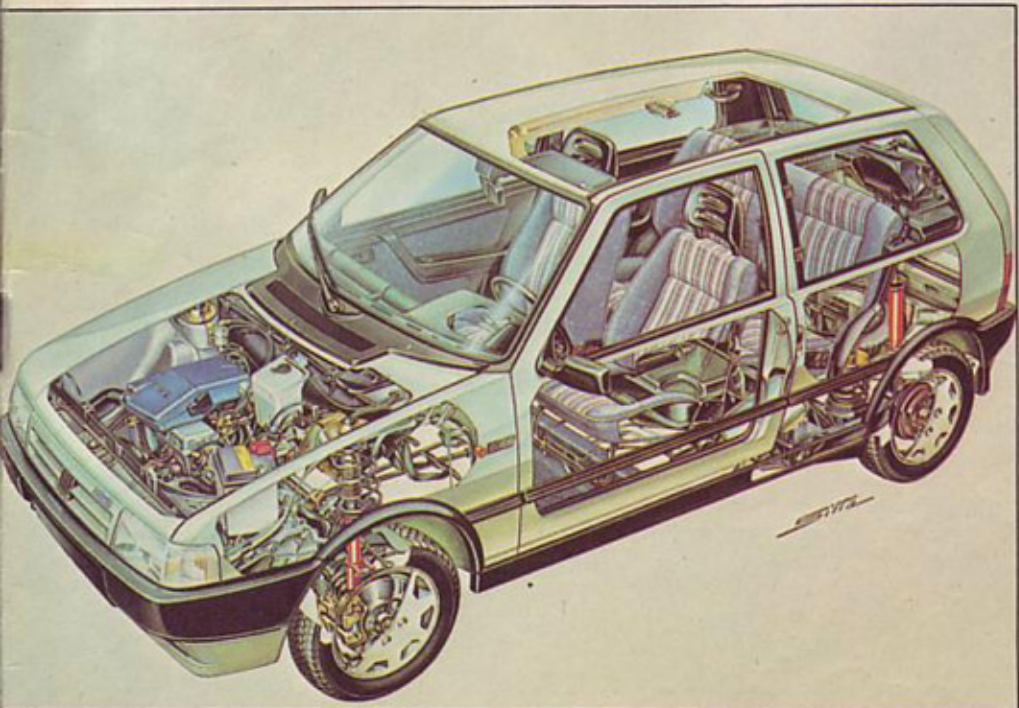
Dizel s 1700 kubički je bil doslej v unu na voljo le na nekaterih tržiščih, zdaj pa sodi v splošno motorno paleto. Vstavili so mu novo odlično gred, nov sesalni del in novo vbrizgovalno napravo. Njegova največja moč znaša 58 KM.

Toda najzmogljivejši dizel je seveda 1,4-litrski agregat s turbinskim polnilnikom ter hladilnikom polnilnega zraka. Odlikuje se s prožnostjo, s spretno zatrtim truščem, z malo dima v izpuhu, s samodejnim predvžigom ob hladnem startu ter z največjo močjo 72 KM.

Zmanjšanje trušča pri fiatu unu pa ne gre le na račun dognanosti motorjev: v isti sapi so karoserijo temeljito zvočno izolirali, izboljšali obešenja motorjev, in spremenili zračne filtre. Manj hrupen je tudi menjalnik, še posebej tisti za različice turbo i.e., 1,7 D in turbo D, ki so ga v uno preselili iz tipa ter slovi po natančnosti in kratkosti gibov ter po odpornosti zoper tresljaje in trušč v zvezi z njimi.

Vsem unom po vrsti so optimirali podvozja (udobju na ljubo z novimi izračuni vzmeti in blažilnikov), športnosti na ljubo pa s stabilizatorji ob močnejših motorjih.

Zavore so spredaj kolutne, zdaj pa bobnaste razen pri turbo i.e., kjer so kolutne za vsa štiri kolesa. Ta možnost ostaja tudi pri različici antiskid, ki pomeni neblokiranje prednjih koles med zaviranjem. In, če v isti sapi omenim še





temeljitejšo zaščito proti rji in vlaži nasploh (prednji pokrov in zadnja vrata sta iz pocinkane pločevine, vsi električni spoji so vodotesni), potem je moč reči, da je uno odrasel tudi pri nadrobnostih, ki jih na prvi pogled ni mogoče opaziti.

Tudi vožnje z njim, oziroma s posamičnimi različicami, so dokazale zrelost. Pripombe letijo na prednja sedeža, ki sta preveč izrazito namenjena nizko raščenim voznikom in voznicam, pa zunanji ogledalom, ki strežejo z nevarno majhnima vidnima poljema, pa le enemu brisalniku za prednjo šipo, ki še vedno ni povsem kos svojim nalogam in morebiti še nekaterim, bolj obrobim rečem.

Toda v celoti je pomladitev una dosegla svoj namen: Avtomobil streže z zadostno izbiro motornih zmogljivosti in varčnosti, z modernimi zunanji potezami in z vsem tistim, kar v ta avtomobilski razred sodi. To naj bi obenem vnovič izpolnilo Fiatovo željo: da bi fiat



Fiat uno SX: privzdignjeno udobje, več skladnosti

uno ostal v vrhu, ko gre za število kupcev avtomobilov te sorte.

• • •

Kajti to, kar se je z unom pravkar zgodilo, je tipizacija: noče biti unikat, pač pa dostopen avtomobil z najuspešnejšimi lastnostmi, ki jih zna Fiatova hiša vgraditi ob štiri kolesa. Da je pri tem najbolj podoben prav tipu, seveda ni naključje.

MARTIN ČESENJ

Fiat uno	sting	45	60	70 i.e.	turbo i.e.	1,3 D	1,7 D	turbo D
motor (zasnova)		4-valjni, vrstni				4-valjni, vrstni dizel		
vrtna in gib (mm)	65,0 x 68,0	70,0 x 64,9	70,0 x 72,0	80,5 x 67,4	80,5 x 67,4	76,1 x 71,5	82,6 x 79,2	78,0 x 71,5
gibna prostornina (kubiki)	903	999	1108	1372	1372	1301	1697	1367
kompresija	9,0:1	9,5:1	9,6:1	9,2:1	7,7:1	20,0:1	20,5:1	20,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	33/45 pri 5600	33/45 pri 5000	41/57 pri 5500	52/72 pri 6000	85/118 pri 6000	33/46 pri 5000	42/58 pri 4600	52/72 pri 4800
največji navor (Nm pri 1/min)	67 pri 3000	78 pri 2750	87 pri 2900	106 pri 3250	161 pri 3500	74 pri 3000	98 pri 2900	128 pri 2500
odmična gred (pogon)	stranska (veriga)	v glavi (zob. jermen)	v glavi (zob. jermen)	v glavi (zob. jermen)	v glavi (zob. jermen)	v glavi (zob. jermen)	v glavi (zob. jermen)	v glavi (zob. jermen)
število ventilov na valj	2	2	2	2	2	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	enojni upl. njač	enojni upl. njač	enojni upl. njač	elektr. vbrizgavanje	elek. vbrizg. turbo polnilnik	visokotlačna črpalka	visokotlačna črpalka	vis. tl. črp. turbo polnilnik
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	4 ali 5	4 ali 5	5	5	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, pomožni okvir, vzmetne noge,				prečna vodila (turbo i.e., 1,7D in turbo D: plin. blažilniki, stabilizator)			
zadnja prema	poltoga prema, natezne opore, vijačne vzmeti,				teleskopski blažilniki			
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne, servo,				pri turbo i.e. posebej hlajene			
zavore zadaj	dvokrožne, bobnaste, servo				pri turbo i.e. kolutne			
volan	z zobato letvijo				4 zavrtljaji (turbo i.e. in turbo D: 3,5)			
platišča	4,50 B x 13	4,50 B x 13	4,50 B x 13	4,50 B x 13	51/2J x 13	4,50B x 13	4,50B x 13	4,50B x 13
gume	135 SR 13	135 SR 13	155/70 SR 13	165/65 SR 13	175/60 HR 13	155/70 SR 13	155/70 SR 13	155/70 SR 13
teža praznega vozila (kg)	740	740/775	760/795	830/845	925	810/840	885	910/925
dovoljena skupna teža (kg)	1190	1190	1195	1245	1325	1260	1305	1325
medosna razdalja (mm)	2362							
dolžina - širina - višina (mm)	3689 x 1558(1562) x 1415(1425)							
prtljažnik (litri)	271/968							
posoda za gorivo (litri)	42	42	42	42	50	42	42	42
največja hitrost (km/h)	140	145	155	170	204	140	155	168
pospešek od 0 do 100 km/h (sek)	17,9	17,0	13,9	11,4	7,7	21,2	15,9	12,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,0/6,6/7,1	4,6/6,0/6,1	4,5/5,8/6,9	5,2/6,8/8,8	5,8/7,9/9,5	4,7/6,5/6,0	4,4/6,2/6,0	4,0/5,7/5,7
vrsta goriva	bencin super (ali neosvinčen bencin super)						plinsko olje	