Vozili smo:
Fiat tipo i.e. 16v



ŠPORTNI TIP

**Nov motor:
16 ventilov, 138 KM**

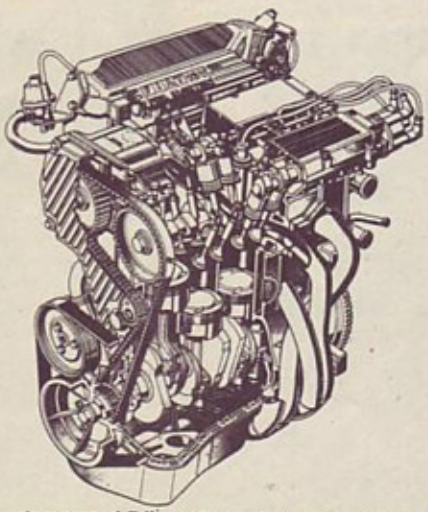
Da tipo s turbo-dizlom v nosu ne bo obdržal zmogljivostnega prestola, je bilo jasno že ob rojstvu tega fiata. A je moralo vseeno preteči skorajda dve leti, da se je zgodilo: zdaj je na vrhu tipove motorne palete bencinski šestnajstventilnik, s katerim se »tipo sportivo« postavlja ob bok VW golfa GTI.

Časovni zamik je precejšen in ne povsem zlahka razumljiv. Še posebej zato ne, ker se je o tipu s šestnajstventilskim motorjem na glas govorilo že ob koncu prejšnjega leta. Še več: tedaj je bil nared tudi prototip, ki ga je bilo mogoče na kratko preskusiti (Am, 24/1988).

Pa smo »dokončni« fiati tipo i.e. 16v vseeno vozili šele te dni, njegova prodaja pa bo stekla za začetek le v nekaterih evropskih deželah. In, čeprav je »proto-tipo« izpred leta dni obetal dvolitrski šestnajstventilnik, sposojen pri lancii themi i.e. 16v, njegov uresničeni naslednik nima takšnega motorja.

Pravkar in uradno rojenemu tipu i.e. 16v so namenili na novo zasnovan (seveda s pomočjo že znane hišne motorne tehnologije) 1756-kubični štirivaljnik z dvema odmičnima gredema v lahki glavi ter – kot rečeno – s po štirimi ventili (dva sesalna, dva izpušna) za vsak valj. Takšna zasnova ne pomeni le skrbno odmerjene namestitve visečih ventilov v prečnotočni glavi, ampak tudi natančno termično obdelavo motorja, vključno s temeljito metalurško obdelavo ventilov samih, batov pod njimi ter – v isti sapi – ustrezno velikih hladilnikov za olje in hladilno tekočino motorja. Volumetrično so dognali tudi celoten izpušni sistem, polnjenje motorja z gorivom pa prepustili – hkrati z vžigom – elektroniki (IAW, znamke Marelli-Weber). Ta elektronika nadzira temperaturo sesanega zraka in hladilne tekočine ter motorne vrtljaje, vse skupaj pa optimira v pravšnji prepih na račun vseh šestnajstih ventilov.

Rezultat so ugodne motorne zmogljivosti: največja moč 138 KM, oziroma 101,5 kW (v tabeli s tehničnimi podatki smo povzeli tovarniško zapisano število 100 kW, ki pa je, upoštevaje preračunski količnik 1 KM = 0,736 kW, napačna) pri 6250 vrtljajih v minuti ter največji navor 164 Nm pri 4600 vrtljajih v minuti. Obe številki namigujeta na zahtevo po razmeroma visokem delovnem območju motorja, čemur pa se motor sam po sebi zlahka odzove. Krmiljenje ventilov je namreč zelo natančno, ljubezen do vrtljajev pa velika. Kljub temu se zdi, da so bili v vrt-



Športno srce: 1,7 litra, 16 ventilov, 138 KM, 204 km na uro.



ljaje zaljubljeni tudi tovarniški inženirji, saj so temu motorju pritaknili petstopenjski menjalnik z izredno kratkimi prestavnimi razmerji ter ob tem s skoraj direktno peto prestavo. To je, jasno, v prid pospeškom nove tipove različice, povečuje pa motorno naprezanje, ko gre za dolgotrajnejše vožnje z največjo hitrostjo. Opozorilno rumeno polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6200, kazalec merilnika pa zaide vanj še preden doseže tipo 16v hitrost 200 kilometrov na uro. Vožnja z največjo hitrostjo skoraj 205 kilometrov na uro in v peti prestavi (saj šeste še ni) pa pomeni seganje kazalca v prepovedano rdeče območje. Kdor noče tvegati, tega ne sme prezreti, kar pomeni, da se mora prisilno odreči največji hitrosti, ki jo vozilo sicer zmore.

Prav kratko izračunan menjalnik in motorna naravnanost na vrtljaje med 4000 in 6000 v minuti pa zahteva tudi sprotna in dirkaško hitra pretikanja, čemur je mogoče biti – s kratko in natančno prestavno ročico – dovolj dobro kos.

Manj športna pa se zdijo pedala: ne le, da sta zavorni pedal in pedal plina preveč razmaknjena, da bi bilo nanju mogoče pritiskati hkrati, tudi preveč gumirana sta (to velja predvsem za pedal plina), da bi noga na njiju lagodno drsela. Luknjasti pedali (zoper težo in brez gumastih oblog bi bili nagli vožnji dosti bolj po volji.

Tako kot so ji po volji dobro oprijemljiv volanski obroč s tremi prečkami in zavoljo servoojačevalnika s samo tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, ali pa zelo dobra prednja sedeža, s podaljšanima sediščema in čvrsto obrobljenima naslonjaloma. Zadnja klop je v tem primeru namenjena predvsem dvema potnikoma, če pa se kupec odloči doplačati za recarove sedeže, dobi še izrazitejša (že skoraj dirkaška) prednja sedeža z izdatno podaljšlivima sedalnima površinama in v tri »ločene« sedežne prostore razdeljeno zadnjo klop. Težava je ne glede na izbiro (prednjih) sedežev vedno enaka: nameščena sta previsoko nad avtomobilskim podom, po višini nastavljiva pa nista.

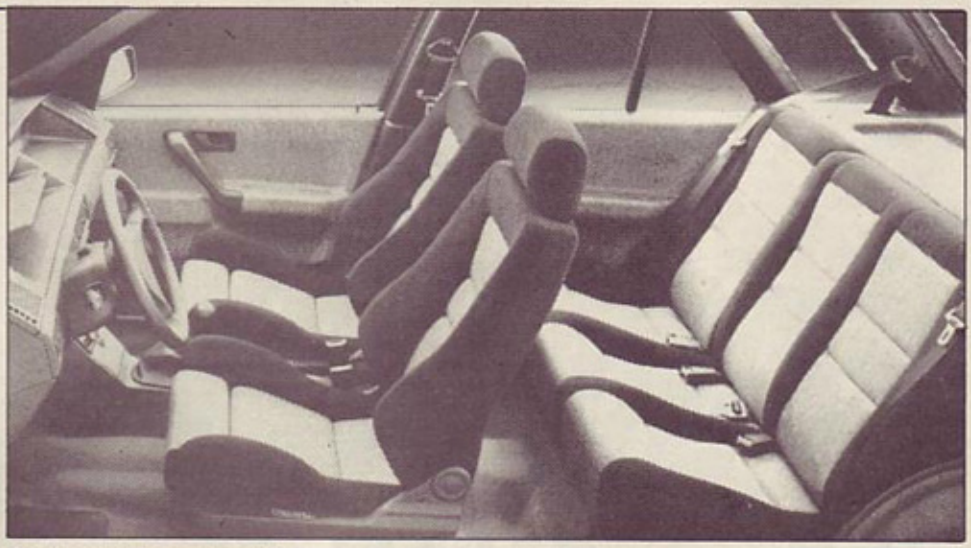
Športna in dobro pregledna je tudi armaturna plošča, pri kateri so se celo z uro odrekli digitalnih številk. Kazalci klasičnih merilnikov kažejo hitrost vozila, motorne vrtljaje, temperaturi hladilne tekočine in motornega olja pa še njegov tlak. Opozorilne luči pa so zbrane že v znani fiatovski kontrolni plošči s shematskim prikazom morebitnih napak.

Navzven je tipo i.e. 16v »označen« z napisom na zadku, z rdečimi obrobami odbijačev, z izrazitejšimi zračnimi režami na nosu ter s svojstvenimi platišči. Karoserija pa skriva tudi popravke na podvozju (trže naravnano vzmetenje, odločnejša stabilizacija), kar omogoča povečano zanesljivost pri vztrajanju v ravni smeri ali med naglimi vijuganji. Vse drugo je tako kot pri že znanem tipu DGT. Kdor hoče še več, lahko doplača za ABS pri zavorah in za klimatsko napravo v potniškem prostoru.

●

S petimi vrati, z nespremenjenim in prilagodljivo velikim prtljažnikom ter s preostalimi že od prej znanimi lastnostmi je tudi tipo i.e. 16v pripravno majhna, a prostorna družinska kombi-limuzina. Zavoljo vsega, pravkar opisanega je postal »tipo sportivo«, ki zna biti všeč tistim, ki imajo te reči radi. Hočem reči, da zna biti športno poskočen, športno hiter, športno okreten in tudi športno glasen avtomobil. Na kratko rečeno: pravi športni tip!

MARTIN ČESENJ



Za doplačilo: Recarovi sedeži.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 84,0 × 79,2 mm – gibna prostornina 1756 kubikov – kompresija 9,9:1 – največja moč 100 kW (138 KM) pri 6250/min – največji navor 164 Nm pri 4600/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (IAW) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J · 14 – gume 175/65 HR 14 (ali: 185/60 HR 14)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,958 m – širina 1,700 m – višina 1,435 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,434 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1100 kg – dovoljena skupna teža 1520 kg – prtljažnik (normno) 350/710/1100 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 204 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,5 s – poraba goriva (ECE): 6,8/8,7/10,1 litra bencina super na 100 km



T ds X in selecta

Še dve različici

Hkrati s tipom i. e. 16v so pri Fiatu predstavili še tipo T ds X, ki je od znotraj in od zunaj na enak športni način opremljena različica z že znanim turbo-dizlom (1,9 litra, 66 kW oziroma 92 KM) v nosu, ter tipo selecta, pri katerem so 1,4-litrski bencinski motor (25 kW oziroma 72 KM) spojili z brezstopenjskim samodejnim menjalnikom CVT, ki ponuja končna prestavna razmerja v obsegu med razmerjema 2,524:1 in 14,009:1 in zagotavlja tipu največjo hitrost 157 km na uro ter pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 15 sekundah. Na sliki: prestavna ročica selecte.

