

# Aplauz za Bravo

Do sada je Fiat u supertestu dobijao prosečne ocene. Sve do ovog modela koji opovrgava sve sumnje: najviša ocena za najboljeg „italijana“ do sada!

Kako samo predrasude dugo traju. Pogotovu kod automobila kod kojih se važeći klišeji uporno urezuju u podsvest. Mercedes ima komforno oslanjanje, BMW je pravi sprinter, Mazda je dugovečna, dok se Fiat često kvari.

A onda stiže trenutak u kome se predrasude ruše kao kula od karata. Takav trenutak nam je Fiat Bravo priušti u ovom supertestu. Svojih 100.000 kilometara ova kompaktna kombi-limuzina sa pet sedišta apsolvirala je sa primerenom pouzdanošću, tako da je rezultatom prevazišla ne samo svu svoju prethodnu „sabraču“, već i mnogo bolje rangirane konkurente. Kratko rečeno, Fiat je zaslužio dobio najvišu završnu ocenu.

U srednjoj klasi Fiat je oduvek imao smelosti i ambicija, ali ne uvek i dovoljno uspeha. Bilo kako bilo, potomci Fiata 128 – Fiat Ritmo, Fiat Tipo, Fiat Bravo i Fiat Stilo – i pored svih svojih neospornih kvaliteta nisu ponovili njegov uspeh. Preposlednji predstavnik Fiata u donjoj srednjoj klasi, model Stilo, promovisan 2001. pokušao je da se na tržištu potvrdi sa prostranom karoserijom, širokom paletom motora i dizajnom, koji je za italijanski automobil bio atipično racionalan. Kako se to nije pokazalo kao preterano uspešan put.

Njegovog naslednika, koji se pojavio 2007. i ponovo poneo ime Bravo, odlikuju agresivne, ali istovremeno elegantne linije. Automobil je vizuelno zaista vrlo atraktivan, pravi naslednik bogate italijanske tradicije proizvodnje lepих automobila.

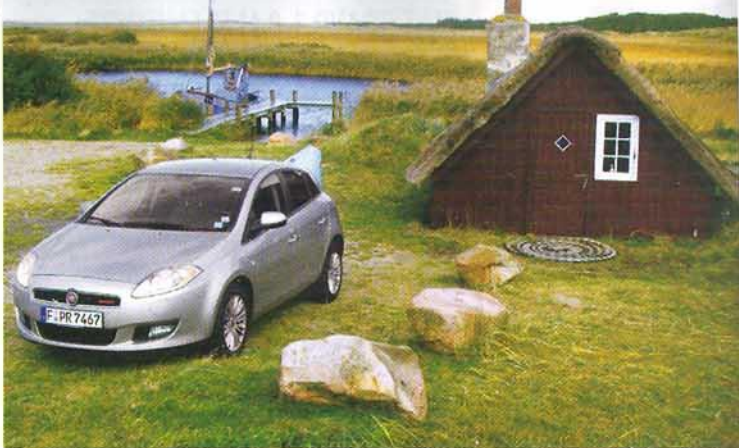
Osobnost razvoja ovog automobila je to što je kompletan razvoj trajao u virtuelnom okruženju. Svi stadijumi razvoja, sve simulacije, uključujući i simulacije „kreš“ testova, vršeni

su na računaru, na virtuelnim prototipovima.

Kada je aprila 2008. Bravo 1.9 JMT Emotion stigao u redakciju AUTO BILDA Bravo je odmah dobio sve pohvale. Na test izdržljivosti automobil je stigao opremljen unapređenim 1.9 Multijet dizel motorom. Radi se o četvorocilindrašu sa „common-rail“ sistemom direktnog ubrizgavanja, i to o verziji sa četiri ventila po cilindru, koja razvija jedrih 150 KS (110 kW) pri 4.000 o/min i obrtni moment od 305 Nm pri 2.000 o/min. Zahvaljujući turbopunjaču Garrett VGT 17 sa turbinom varijabilne geometrije, 90 odsto maksimalnog obrtnog momenta stoji na raspolaganju u rasponu od 1.750 do 3.250 obrtaja. Iza ovih suvih brojeva u praksi se kriju visoka kultura rada i odlične performanse, jer je maksimalna brzina 209 km/h, a automobil od 0 do 100 km/h ubrzava za devet sekundi.

Zbog takvog motora, ali i bogate dodatne opreme koja uključuje multimedijalni navigacioni sistem, vazdušni jastuk za kolena, automatski klima-uređaj i ksenonske farove, koja bi sasvim dobro pristajala i vozilu više srednje klase – kada su planirana duža službena putovanja kompaktna kombi limuzina je bila čest izbor. Glas o kvalitetima Fiata Bravo na dužim putovanjima brzo se proćuo. „Odličan motor, veliki domet, niska potrošnja – prijatan je saputnik“, zaključuje urednik fotografije Eleonora Kučina. Doduše, koleginica je ukazala i na nedostatak koji remeti zadovoljstvo. Sedalna površina je kratka, sedišta su nemarno presvućena i ne nude dobru potporu.

Iako je platforma Fiata Bravo praktično preuzeta sa modela Stilo, prethodnog modela Fiata u C-segmentu,



Iako je kompaktna, Bravo nudi puno prostora u unutrašnjosti. Sa malom kućom „italijan“ ima samo jedno zajedničko: skućen pogled prema spolja



Jedno od službenih putovanja vodilo je čak do Sicilije – bez posebnih dogovština. Na putu u južnu Italiju Fiatu je, doduše, bio potreban gutljaj motornog ulja



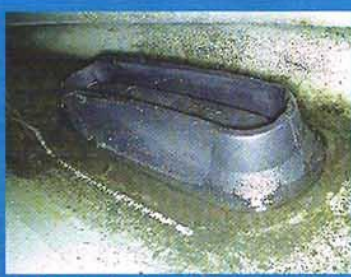
Zona mira: pre svega, vozačima se dopao uravnotežen i tih rad 1.9 Multijet motora. Mišljenja se razilaze u pogledu tvrdog donjeg postroja i oslanjanja



# Bravo je otporan na habanje

Svaka čast za Fiat. Da nije ugriz vevertice neposredno pre kraja testa uzrokovao stresnu situaciju, ovaj Fiat bi se neupadljivo prošetao kroz super-test kao neki Japanac iz ranih devedesetih. Da li to u Torinu duvaju novi vetrovi? Sudeći po konzervaciji, dotle još nije došlo. Kada je stručnjak DEKRA instituta Ginter Ši-

le prilikom rastavljanja endoskopom pogledao pragove, svuda oko postavljenih gumenih čepova uočio je kapi vode i male biotope. Najverovatni-



U oba praga je pomoću endoskopa otkrivena voda - ali ne i korozija





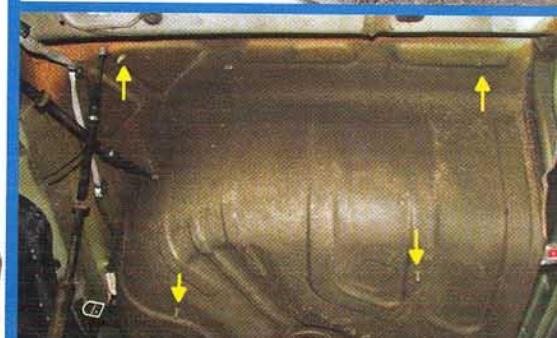
# sem nekih detalja

je je da su čepovi postavljeni tek nakon nanošenja zaštite podvozja, tako da nisu mogli dobro da zaptivaju. Uz to je i zaštitni vosak prilično neravnomerno raspoređen.

Nedo-

statke pokazuju i limovi za zaštitu od toplote. Neki su naprsli, jedan čak u potpunosti nedostaje (slika desno). Slična je situacija i sa prinudnom ventilacijom u zadnjem delu. Od četiri gumirane membrane jedna je pogrešno postavljena. Prostor za poboljšanje ima i kod sajle ru-

čice menjača sa teškim hodom, kao i manžetne na pogonskim vratilima koje ne zaptivaju. Za svaku pohvalu je motor koji svoju snagu isporučuje gotovo bez habanja. Takođe i menjač i spojnica. Sve je u redu i sa električnim utičnicama i priključcima za masu. Čak su i sedišta u odličnom stanju. Fiat je to dobro uradio.



Korito rezervnog točka bi trebalo da je limom zaštićeno od vreline auspuha. Pošto je nedostajao, umetak od plastike je počeo da se topi



Zaptivanje pogonskih vratila je isuviše slabo. Mast curi i usled rotacije biva razbacana na okolne agregate



Ovo potezno čelično uže („sajla“) zahteva jaču silu. To objašnjava delimično teži hod menjača



**POPRAVKE**

**62.223 km** **540,02 evra**

Novi kočni diskovi / pločice napred

**92.337 km** **176,62 evra**

Nove pločice nazad

**95.750 km** **74,01 evro**

Površinski oštećeno crevo vazduha zamenjeno radi sigurnosti

**96.590 km** **Garancija**

Nakon što je Bravo iznova prešao na prinudni program rada, u servisu je zamenjen povratni ventil izduvnih gasova, filter čestica, izduvni kolektor, crevo vazduha punjenja, kao i zaptivka kolektora izduvnih gasova. Potrebna je bila zamena samo dve poslednje pozicije.



Na jednom cilindru ova zaptivka nije više mogla da izdrži

**103.000 km** **23,84 evra**

Zamenjena sijalica stop svetla



Filter čestica čađi je bio žrtva napada veverice, životinje koja posebno u Nemačkoj nanosi veliku štetu automobilima



Istorijski rezultat za Fiat: jedino je ugriz veverice „Italijana“ izbacio iz ravnoteže. Inače je Bravo „video“ servis jednom prilikom inspekcije unutrašnjosti. Ostatak vremena je proveo u pokretu - kad što je ovdje, u leto 2009. u Rimu

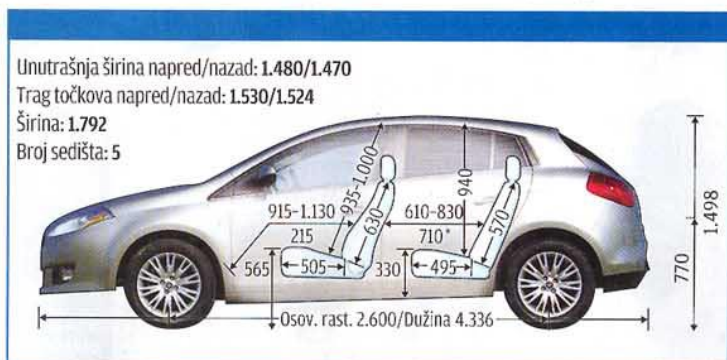
to ipak ne znači da nije modifikovana. Jedan od osnovnih ciljeva inženjera koji su radili na razvoju Fiata Bravo bio je razvoj oslanjanja koje će omogućiti odličnu upravljivost, precizan osećaj na upravljaču i odličnu stabilnost. U tom cilju su sprovedene modifikacije na geometriji oslanjanja, primenjen je novi stabilizator na prednjoj osovinu i sprovedeno je novo podešavanje opruga i amortizera. Delimično je modifikovana i polukruta torziona zadnja osovina, a intenzivno se radilo i na komponentama koje su presudne za komfor u vožnji.

Izmene na sistemu oslanjanja su obuhvatile proširenje traga točkova za 20 mm i upotrebu pneumatika većih dimenzija. Automobil je tokom trajanja supertesta promenio dva seta letnjih pneumatika dimenzija 205/55R16 i jedan set zimskih pneumatika dimenzija 195/65 R 15, ali se na Bravo bez problema mogu montirati i gume 225/45 na naplatku veličine 17 cola ili čak i pneumatice 225/40 na naplatku od 18 cola.

Možda i zbog pneumatika, gundanje zbog tvrdog oslanjanja se nepre-

REZULTATI TESTA		POČETAK TESTA	KRAJ TESTA
Ubrzanje	0-50 km/h	3,4 s	3,2 s
	0-100 km/h	9,6 s	9,4 s
	0-130 km/h	16,3 s	16,1 s
Elastičnost 60-100 km/h	6,8 s (4. stepen)	6,9 s (4. stepen)	
	13,8 s (6. stepen)	13,5 s (6. stepen)	
Put kočenja sa 100 km/h	hladne kočnice	37,8 m	38,2 m
	zagrejane kočnice	38,3 m	37,8 m
Buka u unutrašnjosti	pri 50 km/h	61 dB (A)	60 dB (A)
	100 km/h	68 dB (A)	68 dB (A)
	130 km/h	72 dB (A)	72 dB (A)
Potrošnja na testu - emisija CO <sub>2</sub>		6,8 l D - 180 g/km	6,5 l D - 172 g/km
Merenje snage (na kraju testa)*		111,9 kW (152 KS)	
Merenje izduvnih gasova (na kraju testa)*		NOX 0,23/CH+NOX 0,28/CO 0,38/CO <sub>2</sub> 149,2/čestice 0,0004**	

\*Merenja izvršena na Ispitnom stolu DEKRA Technology Center u Kletvicu (Klettwitz); \*\*svi podaci u g/km

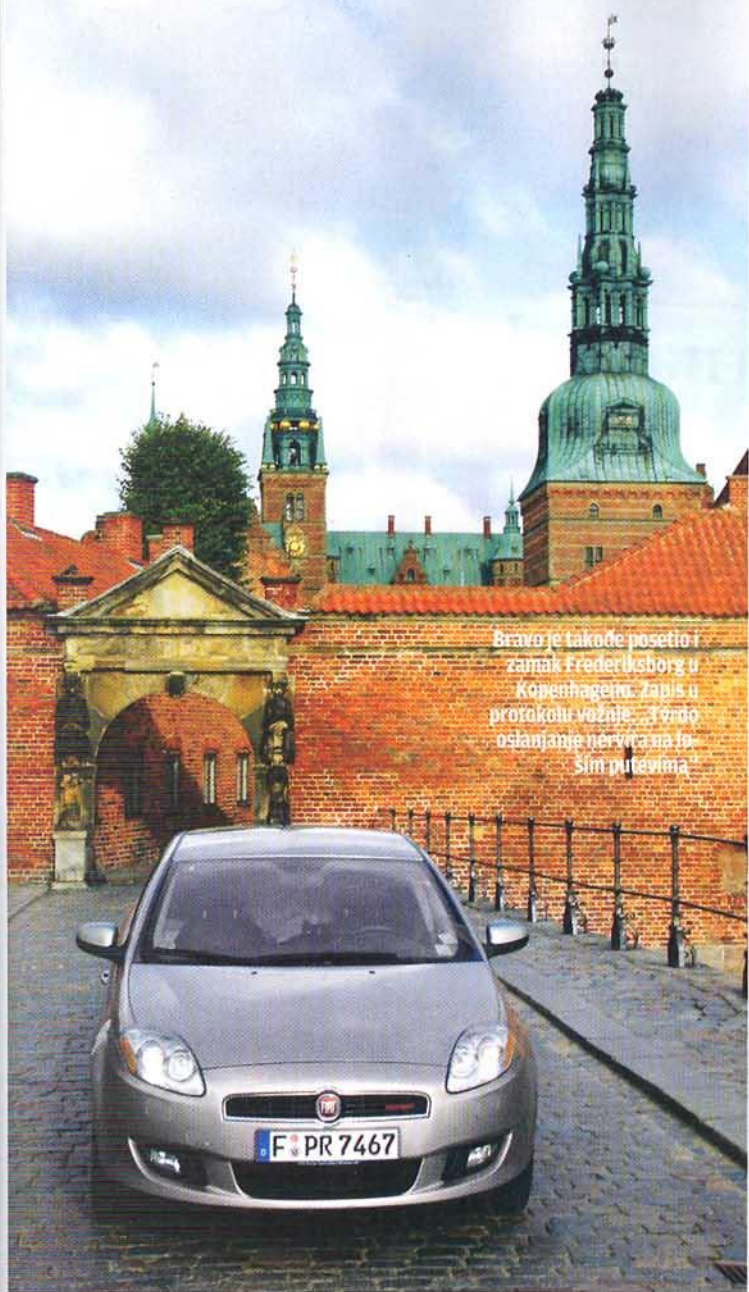


stano provlači kroz dnevnik supertesta. Posle jednog putovanja naš saradnik beleži jako ljuljanje uprkos tvrdom oslanjanju, i osećaj u vožnji kao posle ispijene hladne boce proseka. Ako je za utehu, mnogim vozačima se baš dopada ova sportska crta „Italijana“. Sa modelom Bravo se na boljem asfaltu sasvim dobro izlazi na kraj.

Bravo odlikuje udoban enterijer, prostor kojim raspolaže je dobro iskorišćen, dok upotrebljeni materijali i primenjene kombinacije boja odišu kvalitetom koji je znatno poboljšan u odnosu na Stilo. Pomalo je zbujujuća logika rukovanja. Tako se, na primer, prekidači navigacionog sistema nalaze na nebu krova, dok grejanje sedišta ne može da se podešava.

Međutim, ubrzo kritičari ostaju bez reči. Bravo se potvrđuje svojom konstantnošću: 1.9 Multijet brui bez protivljenja, pouzdano radi tokom 60.000 kilometara, ide na živce jedino zbog klima-uređaja koji nevoljno odgovara na regulisanje ili zbog loše čitljivog tahometra. Prvi servis na 30.000 kilometara je čista rutina, takođe i kod druge inspekcije nema ni traga kvarovima: kočnice napred su zamenje-





Bravo je takođe posetio i zamak Frederiksberg u Kopenhagu. Zapis u priručniku voznika: "Između oštanjane nervura na f... sin putevima"

## TEHNIČKI PODACI

Motor	četiri cilindra, turbodizel
Ventili/bregasta vratila	4 po cilindru/2
Zapremina/razvod ventila	1.910 ccm/zupčasti kaiš
Snaga u kW (KS) pri o/min	110 (150)/4.000
Obrtni moment u Nm pri o/min	320/2.000
Maksimalna brzina	209 km/h
Emisija CO <sub>2</sub>	149 g/km
Menjač/pogon	6 stepeni/napred
Zapremina rezervoara/vrsta goriva	57 l/dizel
Zapremina prtljagarnice min./maks.	400/1.175 l
Masa praznog vozila/nosivost	1.494/376 kg
Masa prikolice sa/bez kočnice	1.300/500 kg



Da skoknemo do Austrije: Bravo traže oni koji idu na duga putovanja



Sportski? Ne, za to mu nedostaje osećaj u upravljaču

tradiciju u proizvodnji automobila. Uspeo je da nas iznenadi, jer poseduje suštinu primerenu automobilu koji pruža bezbednost, pouzdanost i uživanje u vožnji.

Jan Horn/Martin Klangvald

## REZIME

Test izdržljivosti na 100.000 kilometara Fiat Bravo je prošao bez greške i bez tehničkih problema. Nekadašnja nemarnost i ravnodušnost Fiata se istina još provlače - servisi su mogli da budu još pedantniji, a kvalitet završne obrade detalja bi mogao da se poboljša. Specifičnosti u rukovanju mogu da se oprostite Fiatu Bravo - zaista se s vremenom čovek navikne da navigacionim uređajem rukuje na nebu krova. Na kraju je tu najviša ocena za pouzdanost i srdačan aplauz.



Jan Horn



## MESTO Poeni | Ocena

1.	BMW 130i	0	1+
	Mazda 6 Sport 1.8 MZR		
3.	Mazda 5 2.0 MZR-CD Top	1	1
	Toyota Prius II HSD		
5.	BMW 320i Touring	3	1
	Kia Cee'd 1.6 CRDi EX		
7.	Fiat Bravo 1.9 MJT Emotion	4	1
8.	Skoda Octavia II Combi 1.6 FSI	5	1
9.	Mercedes E 320 CDI T Elegance	6	2+
10.	Mercedes GL 420 CDI	8	2+
	Ford Focus 1.6i Turnier		
	Ford 5-Max 2.0 TDCi Trend		
12.	Ford Mondeo 1.8 Turnier (Bj. 01)	9	2
	Opel Vectra 2.2		
	Skoda Roomster 1.9 TDI Comfort		
16.	BMW 745i	10	2
17.	Mercedes C 180 K	11	2
	Dacia Logan MCV 1.5 dCi Laureate		
	Honda Civic 1.8i Sport		
	Honda Jazz 1.4		
18.	Mercedes B 180 CDI	12	2-
	Renault Clio 1.4		
	Toyota Auris 1.6 Executive		
24.	Fiat Panda 1.1 8V Active	13	2-
	Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi		
26.	BMW 318i (E46)	14	2-
	Hyundai Getz 1.1		
28.	Toyota Avensis 2.0 D-Cat	15	2-
	VW T5 2.5 TDI Multivan		
30.	VW Lupo 1.4 TDI	16	3+
	Audi A6 Avant 2.7 TDI		
31.	Nissan Qashqai 2.0 Tekna	17	3+
	Opel Meriva Cosmo 1.7 CDTI		
34.	Mini Cooper	18	3+
35.	Hyundai Elantra 1.6	21	3
36.	Fiat Grande Punto 1.3 MJT	22	3
	Renault Kangoo 1.9 dTi		
	Alfa Romeo 147 2.0 T.S.		
38.	BMW X3 2.0d	23	3-
	BMW X5 3.0d		
	Ford Mondeo Tur. 2.0 TDCi (Bj. 07)		
41.	Mercedes A 170 CDI	24	3-
	Mercedes C 220 CDI T		
44.	Opel Zafira 1.8	25	3-
	Volvo XC90 D5		
46.	VW Golf V 1.4	26	4+
	Alfa Romeo 159 SW 2.4 JTDM		
47.	Opel Astra (H) 1.9 CDTI	28	4+
	Opel Astra (G) 1.6		
49.	Mercedes ML 270 CDI	29	4
	Ford C-Max 2.0 TDCi		
51.	Ford Fusion 1.6	30	4
	Skoda Fabia 1.4 16V		
53.	Skoda Octavia I Combi 1.9 TDI	31	4
	Fiat Punto 1.2		
54.	Skoda Octavia I Combi 1.9 TDI	32	4
	Jaguar S-Type 3.0		
55.	Renault Laguna 1.9 dCi	33	4-
	Renault Mégane 1.6		
59.	VW Passat Var. 2.0 TDI Comfortl.	41	5
60.	VW Fox 1.2	42	5
61.	Citroën C8 2.2 HDi SX FAP	45	5-
62.	Peugeot 307 HDi 110 FAP	46	6
63.	VW Polo 1.2 Comfort	56	6
64.	VW Touran 2.0 TDI Trendline	77	6

\*Napomena: ocenivano je po principu gde je jedinica najviša ocena

ne, žestoka eksploatacija snažnog četvorocilindraša je istrošila diskove i pločice. Uz to je servis odradio i veliku kontrolu po Fiatovim standardima i - gotovo. Tako i treba da bude.

Što se tiče kvaliteta rada servisa možemo sa žaljenjem da konstatujemo da Fiatova mehaničarska radionica u Hamburgu svoj posao nije obavila ni približno tako pouzdano kao naše test vozilo. I pored najave za veliki servis, mehaničari nisu pripremili standardne delove koji se često traže, kao što je filter za polen i metlice brisača - to više zaslužuje negodovanje nego poziv na bis. Pogotovu što Bravo i dalje pouzdano grize milju za miljom. Tek kod 92.337. kilometra vreme je bilo za zamenu i zadnjih pločice, uz treću inspekciju. Do tog trenutka to izgleda kao savršena predstava. Međutim, okruglo 5.000 kilometara kasnije, neposredno pre spuštanja zavese, naše hrabro kompaktno vozilo se zagrcnulo, mucajući je prešlo na prinudni program funkcionisanja. U kokpitu je zasvetlela žuta kontrolna lampica motora i najavila pravu dramu. Neće valjda ponovo da se potvrdi predrasuda?

U servisu su pet dana davali pogrešne dijagnoze, nesigurno promenili delove, nevoljno skinuli agregate, nepromišljeno izbrisali memoriju sa greškama, da bi na kraju utvrdili kako je neverica progrižala crevo turbo punjača, što je izazvalo neravnomern rad motora. Rezultat toga su zbujujuće vrednosti koje je davala upravljačka jedinica i pripremala prezasićenu smešu a nastala dodatna porcija čađi maltretirala je filter čestica i senzore. U servisu je najpre trebalo da nađu oštećeno crevo vazduha punjenja, pošto je niz radova bio više nego suvišan.

Bilo kako bilo, u servisu je ipak otklonjen jedan značajan kvar, zamenjena je zaptivka između razvodne grane i glave motora. Na kraju je pregorela i sijalica - dok smo laku koroziju na držačima i glavama vijaka sa zadovoljstvom prevideli. Naime, ova vrsta korozije nije tako dramatična.

Radije ćemo aplaudirati. Zato što u istoriji supertestova AUTO BILDA nijedan Fiat od sada nije bio uverljiviji. Iz pažnje koja je posvećena detaljima može se zaključiti da je Stilo jedan od najboljih primera bogate italijanske