AutoExpert
www.autoexpert.ro
Powered by QUATTRORUOTE
Martie 2016

EXTRA

NOUL

FIAT TIPO

Fiat se reîntoarce la esență

SPAȚIOS
Sedan ideal pentru familie

MODERN
Construit pe noua platformă modulară Fiat

BEST VALUE FOR MONEY
Echipări inteligente, motoare economice

Supliment **20 de pagini** Fiat Tipo

AUTOBEST 2016

FIAT TIPO

ABIA LANSAT. DEJA CÂȘTIGĂTOR.

JURIUL AUTOBEST, FORMAT DIN SPECIALIȘTI AUTO DIN 26 DE ȚĂRI DIN EUROPA, A DESEMNAT **FIAT TIPO BEST BUY CAR OF EUROPE 2016**.

AL TĂU, ÎNCEPÂND DE LA **10.990 EURO** (TVA INCLUS)

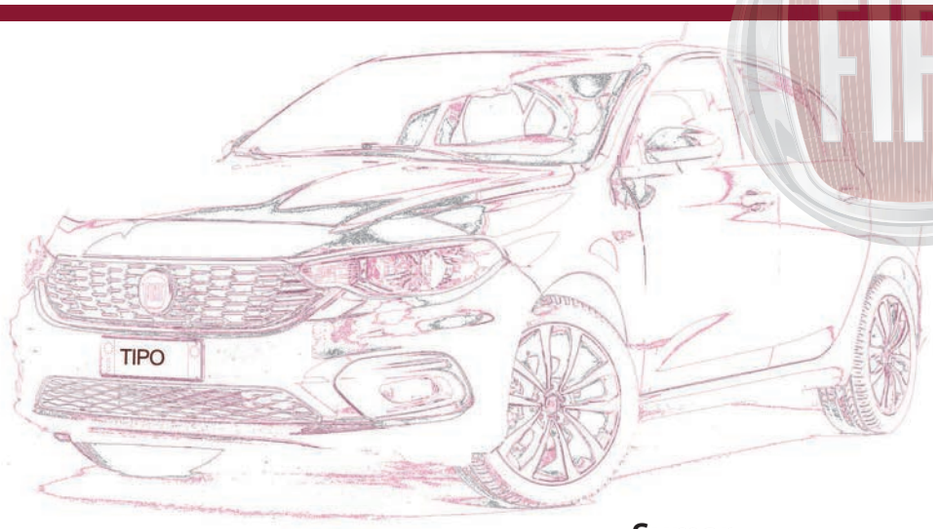
FIAT

AUTOITALIA
IMPORTATOR OFICIAL

Preț pentru versiunea 1.4 95 CP Tipo. Ofertă valabilă până la 31 martie 2016.
Mașina din imagine este cu titlu de prezentare.

www.fiat.com.ro

Noul Fiat Tipo



În timpul scurs de la premiera *mondială din cadrul Salonului Auto de la Istanbul din luna mai a anului trecut, și până la conferința de presă internațională din noiembrie, Fiat Tipo și-a adjudecat cel mai important premiu Autobest, de la un juriu format din jurnaliști auto din 26 de țări din Europa.*

Așadar, putem afirma că, deși abia lansat, noul nostru sedan compact este deja câștigător. Se pare că italienii au găsit formula perfectă în strategia "a car for a budget" versus "a budget car"; rezultatul este un automobil care impresionează prin funcționalitate și care maximizează raportul calitate-preț și dovedește că are toate ingredientele pentru clienții cu venituri medii din Europa.

Narcis Ghiță,
CEO Auto Italia, importator Fiat

După ce a obținut cel mai important premiu al competiției AUTOBEST, "Best Buy Car 2016" în Europa, iată că Tipo pornește sub cele mai bune auspicii și în România. Noul sedan compact va fi apreciat de public datorită dotărilor practice și sistemelor eficiente pe care le pune la dispoziție, a versiunilor de echipare corecte și a ofertei comerciale transparente. Familia Tipo, pentru că sedanului i s-au alăturat la Geneva și versiunile hatchback și break, reprezintă noua expresie a brandului Fiat, construită pe patru piloni: funcționalitate, simplitate, personalitate și accesibilitate. Acești piloni plasează Tipo la intersecția dintre jucătorii mainstream ai segmentului și cei accesibili, cu o politică de preț justă și competitivă.

Cele trei versiuni constructive ale lui Tipo împărtășesc aceleași valori, dar au personalități diverse, astfel că publicul lor variază de la familii la cupluri și tineri. În ceea ce îl privește pe primul venit, sedanul, avem convingerea că acesta va fi bine primit pe piața locală, sedanurile Fiat având un istoric de vânzare foarte bun în România.

Vă invit să cunoașteți în paginile care urmează Noul Tipo, un automobil funcțional, practic și sincer, și să descoperiți mașina într-unul dintre cele 36 de dealership-uri ale mărcii Fiat în România.

Sumar

4 **Test Fiat Tipo 1.6 MultiJet Lounge**

12 **Prețuri și variante de echipare**

14 **Platforma tehnică și motorizările**

16 **Premiul Autobest: Tipo este „Best Buy Car" 2016**

17 **Istoria sedanurilor Fiat**

18 **Fiat Tipo Hatchback și Station Wagon**

Caseta redacției

Media Task Consult

AutoExpert

Yacht Expert

FloteAuto by AutoExpert

editor general:
Florin Micu

redactor-șef:
Răzvan Măgureanu

redactori:
Cristi Ștefan

foto:
Fiat, Quattroruote

Contact:
Bld. Nicolae Grigorescu, nr. 31A, bl. N21, sc. 2, ap. 41, sector 3
tel: 0721.249.495
e-mail: office@autoexpert.ro

Nici un text, fotografie sau imagine grafică nu pot fi preluate, reproduse parțial sau total fără acordul scris al editorului. Alegerea textelor și a imaginilor este făcută de către editor, care deține toate drepturile asupra lor. Orice abate-re sau nerespectare a condițiilor și termenilor menționați anterior va fi sancționată conform legislației în vigoare.

Rețeta succesului

REVINE UN MODEL DE TRADIȚIE AL CASEI DIN TORINO. DIFERIT DE ORIGINAL, NOUL FIAT TIPO ÎMPARTE, ÎNSĂ, CU ACESTA ACEEAȘI VOCAȚIE POPULARĂ. UN ȚEL ATINS PRIN RAPORTUL IDILIC DINTRE PREȚUL ATRACTIV ȘI DESIGNUL ELEGANT, CE ÎMBRACĂ UN SPAȚIU VAST PENTRU OAMENI ȘI BAGAJE. VERSIUNEA DIESEL DE VÂRF DE 1,6 LITRI ȘI 120 CP INTRĂ SUB LUPA TESTULUI CU MĂSURĂTORI COMPLETE.

Adaptare: **Cristi Ștefan** Foto și text: **Quattroruote**

» **SEGMENT**: sedan compact

» **PROPULSIE:** L4, turbodiesel, cutie manuală cu 6 trepte, tracțiune față

» **CONCURENȚI:** Skoda Rapid, Citroën C-Elysee, Peugeot 301

» **PREȚ:** de la 15.700 euro (TVA inclus)

*La urma urmei, era de aș-*teptat. După best-sellerul 500, mai devreme sau mai târziu, era momentul să revină pe firmament și numele de succes Tipo, din împrospătarea de substanță a gamei Fiat neputând lipsi tocmai el. Trebuie, însă, menționat faptul că modelul din 2015 e foarte diferit de cel care cucerea titlul *Mașina Anului în Europa* la sfârșitul anilor '80 și, la care, în mod ideal, ar vrea să se raporteze. Pentru a elimina orice dubiu, e de ajuns să-i aruncăm o privire mai atentă. Astfel vom descoperi că Tipo de astăzi este, mai degrabă, urmașul spiritual al lui Tempra, cu alte cuvinte, un model de familie în trei volume mai bine acordat cu gusturile clientelei est-europene, pentru care, în clasa compactă, mărimea merge, în continuare, mână în mână cu prestigiul. Acest lucru nu înseamnă că linia caroseriei nu este una realmente echilibrată, plăcută și elegantă.

Mașina universală

Fiat Tipo are o misiune globală, deoarece a fost gândit pe placul familiștilor din mai mult de 40 de țări, din Spania până în Europa de Est, trecând prin Turcia, unde de fapt, este și produs. Locuri unde în această categorie, limuzinele în trei volume au încă un farmec aparte. Asemenea lui Tipo, care, în spatele unui aspect fluid, ușor neconvențional pentru această categorie de preț, ascunde soliditate și concretețe. Iar miracolul este real, prețul de pornire fiind unul extrem de onest, setat la 10.990 euro pentru motorizarea aspirată de 1,4 litri și 95 CP pe benzină. Asta nu înseamnă că cel puțin la fel de mult interes nu ar putea suscita și cotația de 15.700 de euro, valabilă pentru versiunea diesel 1.6 MultiJet Pop. Este vorba de o masină completă, de 4,54 metri, însă cu o gamă nu foarte generoasă de accesorii, particularitate ce nu o apropie câtuși de puțin de segmentul *low-cost*. Pe scurt, suntem foarte departe de o Dacia, în cazul în care conceptul de *"value for money"* v-ar fi determinat să nutriți ideea unei improbabile asemănări. Privind către Tipo, suntem, de fapt, mai aproape de o Skoda Rapid sau de un Peugeot 301.

Discursul rămâne valabil și atunci când ne referim la interior, însă în ciuda nivelului de preț redus, Tipo oferă un plastic moale în partea superioară a bordului care nu se regăsește la rivalii amintiți mai sus. Există și plastice mai puțin arătoase în zona tunelului median sau pe fețele superioare ale ușilor, alese însă de dragul rezistenței în timp.

Per total, Fiat are meritul că a construit o mașină care oferă o ambianță interioară plăcută în care nu te simți ca într-un model low-cost, deși prețul de atac, de 10.990 euro, atacă direct și rivali low-cost. Tipo este o mașină bine facută și tot atât de bine echipată. Nimic de prisos, fără ostentație, ceea ce te face să înțelegi imediat că Tipo are un suflet mai mult funcțional decât emoțional. Un mod de a fi care nu poate face abstracție de o disponibilitate mai mult decât rezonabilă de spațiu. De fapt, acestui Fiat nu-i lipsește nimic în materie de habitabilitate: oferă spațiu pentru cinci persoane, chiar dacă, în practică, în patru se călătorește deosebit de confortabil, cu un excedent de spațiu ce trece mult peste media segmentului.

Prețul de pornire rezonabil este, inexorabil, marele atu al noului Fiat Tipo, capitol la care sedanul italian are puțini rivali reali.

Absența aproape totală a tunelului median degajă mai mult loc la nivelul genunchilor, iar scaunele din față, comode, creionează un Tipo perfect chiar și pentru excursii de o anumită anvergură, totul în lumina capacității bune de filtrare a suspensiei: arcurile și amortizoarele sunt capabile să ascundă cu succes denivelările din asfalt și să evite, în acest fel, stresul vertebrelor celor aflați la bord. Nici din punct de vedere acustic nu te poți plânge: la viteze medii, zgomotul motorului turbo-diesel de 1,6 litri este audibil, dar niciodată deranjant, iar în

Calitatea

Punctul forte al lui Tipo este prețul său realmente avantajos. Desigur, ici și colo putem vedea unele economii, dar, în general, aspectul noului sedan Fiat este unul îngrijit. Consistența vopselei, spre exemplu, e fără cusur, chiar dacă aceasta nu acoperă în întregime și partea interioară a capotei (așa cum se întâmplă, de fapt, și la multe mașini cu pretenții). O impresie pozitivă este conferită și de rosturile uniforme dintre diferitele elemente ale caroseriei sau de etanșarea meritorie a portierelor, zgomotele la rulare fiind, în consecință, minime. Precizia asamblării interiorului este bună. Avem o critică legată de estetică pentru că plasticul moale din partea superioară a bordului contrastează cu cel tare de pe tunelul median. Doar mecanismul de ridicare a geamului de pe partea șoferului beneficiază de temporizare, în schimb, consola centrală este căptușită suplimentar cu materiale fonoabsorbante și șinele scaunelor au capetele protejate cu terminații din material plastic. Portbagajul este în totalitate îmbrăcat cu o mochetă de bună calitate; lipsesc doar suporturile și cârligele de amarare.

Blocurile optice cu design agresiv mizează pe tehnologia becurilor cu halogen:
previzibil, în contextul segmentului avantajos de preț în care este poziționat Fiat Tipo.

Poziție corectă de condus, joasă și confortabilă, și scaune cu profilare onorantă în raport cu prețul redus al mașinii. Scaunul șoferului poate fi echipat cu reglaj pentru suportul lombar (168 euro). Și oferta de spațiu este excelentă, libertatea de mișcare la nivelul capului și genunchilor fiind demnă de segmentul imediat superior.

călătoriile la viteze de autostradă se poate menține un ton mediu al discuțiilor dintre pasageri, fără a fi nevoie să se ridice vocea.

Un alt factor al comodității este și profilul scaunelor, comod, care este exact ceea ce ai nevoie la o berlină de familie; în rest, pedale bine aliniate, schimbătorul de viteze plasat la locul potrivit si un volan reglabil atât pe adâncime, cât și pe înălțime, necesar pentru ca Tipo să se adapteze unor șoferi cu talii dintre cele mai diverse. De asemenea, o veste bună și pentru piciorul stâng, care beneficiază de un suport corect. Tipo continuă să facă o impresie bună chiar și atunci când se trece la nivel de detaliu: există o cotieră centrală bine poziționată, o alocare echitabilă de compartimente de depozitare utile în habitaclu (însumând 12 litri) plus conexiuni AUX și USB, convenabil plasate pe tunelul median, la baza consolei centrale. La capitolul tehnologie, Tipo e un mare conservator. Layout-ul planșei de bord pune accentul pe o ergonomie minimalistă, pe consola centrală fiind grefat sistemul Uconnect cu touchscreen de 5 inch și grafică ușor de asimilat (navigație TomTom extra, 1.092 euro) - adecvat pretențiilor mașinii, chiar dacă ecranul e un pic cam mic: 5 inch, cam cât afișajul unui smartphone. Cu toate acestea, își face treaba excelent, așa cum veți citi în caseta dedicată din pagina alăturată.

Chestiune de echilibru

Iată-ne ajunși și la un capitol ceva mai spinos: dinamica. Iar aici, Tipo al celui de-al treilea mileniu se achită cu brio de îndatoriri. De această dată, platforma *Small-wide* (citiți mai multe despre arhitectura modulară Fiat la pagina 14), a dat naștere unei mașini al cărei caracter rutier mizează totul pe moderație și pe bun simț, elementul de rezistență, ca să spunem așa, fiind echilibrul onorant dintre confort și manevrabilitate. Deși este o mașină care pleacă de la prețuri foarte mici, Tipo beneficiază de toate atuurile conferite de platforma modernă small-wide utilizată și la Jeep Renegade, Fiat 500X și 500L.

Multimedia

Variantele de echipare de vârf, Easy și Lounge, se bucură de un sistem multimedia Uconnect (504 euro pentru Tipo și Pop), care include radio mp3 și Bluetooth, navigația fiind opțională indiferent de nivel (1.092 euro). Un dispozitiv complet, mai ales dacă ne raportăm la vocația eminamente sobră a mașinii, care își trădează limitările de buget doar prin dimensiunile ecranului tactil: diagonală de 5 inch, mai mult sau mai puțin egală cu aceea a unui smartphone modern. Ignorând, însă, acest aspect, putem spune că sistemul multimedia montat pe Tipo este unul perfect aliniat cu filozofia best-buy: simplu, intuitiv, lipsit de artificii inutile. Cele cinci butoane fizice cu care este înzestrat permit accesul rapid la diferitele secțiuni în care este organizat Uconnect, familiarizarea cu meniul fiind o chestiune de secunde, nu de minute. Hărțile de navigație sunt furnizate de TomTom, sistem despre a cărui precizie nu se discută: odată introdusă adresa, urmează indicații clare și precise. Nu vă faceți, însă, prea multe iluzii referitor la butonul Apps, care, de fapt, permite accesarea busolei, aplicațiilor din telefon sau a datelor computerului de bord (de altfel disponibile în mod convenabil și pe displayul TFT plasat între instrumentele de bord).

La interior, funcția primează în fața formei, fiind preferate o ergonomie simplistă și o finisare sobră. Comenzile climatizării automate (437 euro, standard la Lounge).

La condus, Tipo se simte ca un 500L, trenul de rulare oferind un compromis excelent între confort și o ținută de drum sigură, portretul robot al mașinii ideale de familie.

Dacă, totuși, șoferul începe să forțeze ritmul, iese în evidență suspensia reglată ușor mai soft și apare un ruliu moderat, mai mic însă decât la alți rivali din clasă. Direcția este ușoară și precisă, dar ne-am fi dorit să fie și puțin mai comunicativă. Pentru fanii genului, există și un detaliu tipic torinez, tasta City: servo-asistarea suplimentară la viteze reduse face rotirea volanului mai ușoară, detaliu ce îi conferă lui Tipo o agilitate de invidiat în spațiile înguste de parcare. Calități care, în traficul urban, ajută șoferul să uite de dimensiunile respectabile ale caroseriei.

Atletic, dar economic

La bunele caracteristici rutiere ale lui Tipo contribuie și motorul vivace de 120 CP, cu injecție MultiJet commonrail de generația a doua, montat și în alte modele Fiat, Alfa Romeo și Jeep mult mai scumpe. Din exterior, în special la rece, e un pic zgomotos, dar înăuntru glasul său nu este nicidecum la fel de intruziv. Și apoi putem vorbi despre elasticitate, care, fără îndoială, este cel mai plăcut aspect al unității de 1,6 litri. Dacă rulați în palierul inferior de turații, până la cote de 2.000-2.500 rpm, Tipo se caracterizează prin fluență și disponibilitatea de a ataca cu determinare brețele din trafic, temperament

Fiat nu face rabat nici la capitolul modularitate, Tipo fiind înzestrat cu spații de depozitare utile, pe placul familiștilor, opțional fiind oferită o cotieră centrală bine poziționată (84 euro, standard la Lounge).

ce continuă să însoțească șoferul pe un palier larg până la 4.500 rpm. Și cutia de viteze cu șase trepte își dă toată silința, fiind perfect sincronizată cu motorul cu patru cilindri: are raporturi etajate larg, corespunzător, iar schimbătorul e foarte manevrabil. Rămâne doar o chestiune de obișnuință referitoare la cusăturile în relief de pe nuca sferică a levierului, care pot fi caracterizate drept iritante pentru palma unui șofer ceva mai pretențios.

Însă acesta este doar un detaliu estetic. Mult mai important este consumul, care se menține la cote minime. Pentru dieselul Fiat cu patru cilindri, acest aspect e deja o tradiție, dar la rezultatul bun contribuie și alte detalii: caroseria ușoară (1.446 kg pentru o mașină de 4,5 m este un rezultat foarte bun) și profilul aerodinamic onorant cu un Cx de 0,31. În final, Tipo se dovedește a fi un partener ideal de călătorie pentru familiștii cu bugete limitate, după cum o și demonstrează rezultatele centrului de testare Quattroruote de la Vairano (vezi valorile din fișa alăturată), care pot fi rezumate într-o medie generală de 6,09 l/100 kilometri de motorină: nu-i rău, nu-i rău deloc.

VERDICT

Fiat rescrie rețeta de succes a mașinii accesibile de familie. Tipo reprezintă alternativa "inteligentă", dedicată familiștilor cu capul pe umeri, o berlină clasică în trei volume, robustă și spațioasă, cu un portbagaj imens, numai bun pentru concedii. Nu vă așteptați la lux și opulență, ci la un imbatabil raport spațiu/performanțe/preț. În ciuda pretențiilor mass-market, finisarea și ergonomia nu sunt deloc modeste. Din fericire, la Fiat, statutul de model accesibil nu echivalează cu scăderea calității, șoferului nelipsindu-i nimic din ceea ce poate fi considerat indispensabil. Și motorul economic, dar plin de vervă, face impresie. Tipo e suplu, confortabil și eficient în ceea ce privește consumul, mizând totul pe un comportament rutier sigur și relaxant. Marele atu rămâne, însă, prețul, extrem de avantajos, dacă privim la calitatea și designul mult mai elaborate decât ceea ce oferă în prezent Dacia.

Caroserie

+ Portbagaj și habitaclu generos dimensionate
+ Poziție de condus foarte bună, cu spectru larg de reglaje
+ Ergonomie și design peste așteptările dictate de preț
- Contrastul estetic dintre unele materiale plastice moi de pe bord și unele tari

Grup motopropulsor

+ Motor rafinat, vivace și ieftin de întreținut
+ Consum redus și turbo lag practic inexistent
+ Reprize rapide și nivel redus de zgomot în sarcină
+ Cutie inspirat etajată
- Rezistența pedalei de ambreiaj
- Absența unui sistem start/stop (cu excepția 1.3 MJet)

Confort

+ Suspensii moi, setate pentru confort maxim
+ Zgomote aerodinamice reduse
+ Etanșare onorantă a habitaclului și indice acustic bun
+ Climatizare eficientă
- Lipsa unui mâner pentru închiderea portbagajului
- Diagonală mică pentru ecranul sistemului Uconnect

Conducere

+ Bună stabilitate direcțională și calibrare corectă pentru ESP
+ Distanțe de frânare reduse
+ Tracțiune onorantă, indiferent de condițiile de aderență
+ Ținută de drum sigură
- Direcție progresivă, ușoară, dar nu foarte comunicativă

Costuri

+ Preț avantajos, inclusiv în raport cu rivalii direcți
+ Garanție generoasă, de 5 ani în limita a 100.000 km
- Absența unor sisteme moderne de asistență
- Ecart de preț semnficativ pentru modulul de navigație, în contrast cu costul standard al sistemului Uconnect

PROPULSIE

Motor

4 cilindri în linie, injecție directă commonrail, turbo-compresor cu geometrie variabilă și intercooler, două axe cu came în cap, 4 supape pe cilindru

Putere max./turație	120 CP/3.750rpm
Cuplu max./turație	320 Nm/1.750 rpm
Cilindree	1.598 cmc
Alezaj x cursă	79,5 x 80,5 mm
Raport de compresie	16,5:1

Transmisie

Față, cutie manuală cu 6 trepte

Suspensie

Față MacPherson, arcuri elicoidale, amortizoare cu gaz, punte spate semi-independentă, arcuri elicoidale, amortizoare cu gaz, diametru de bracaj 11,5 m, servodirecție electromecanică, 2,7 ture de volan, forța în volan 1,7 kg, frâne pe disc la toate roțile, ventilate pe față, jante 7,5J x 17, pneuri Pirelli Cinturato P7 225/45 R 17 91V

Întreținere

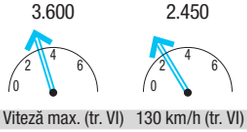
Interval revizii	20.000 km
Cost revizii 4 ani/60.000 km	2.052 lei

ACCELERAȚII ȘI REPRIZE

Accelerații	secunde
0-60 km/h	4,3
0-100 km/h	10,2
0-130 km/h	17,8
0-150 km/h	25,7
400 m cu start de pe loc	17,4
1 km cu start de pe loc	32,1
viteză de ieșire (km/h)	160,4

Reprize (sarcină min./max.) tr. VI	secunde
70-90 km/h	6,9/7,4
70-100 km/h	9,3/10,2
70-120 km/h	14,6/16,5
70-140 km/h	21,1/24,0
1 km de la 70 km/h	30,4 (160,1 km/h)
30-60 km/h (treapta a III-a)	4,2
Viteză maximă	190,765 km/h

Regim turație rpm



Viteză max. (tr. VI) 130 km/h (tr. VI)

Habitaclul e bine izolat de zgomotele aerodinamice. Nici zgomotul motorului nu este deloc intruziv.

PROBE DINAMICE

Ținută de drum și stabilitate

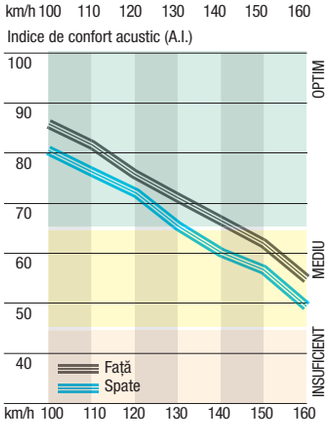
Pe carosabil ud **84** km/h

★★★☆

Tabloul dinamic creionat de testele Quattroruote este unul pozitiv. Tipo nu oferă senzații tari, dar este o mașină docilă, ce pune accentul pe o ținută de drum sigură. La proba ISO de evitare a obstacolelor pe carosabil umed, la 84 km/h, Tipo s-a comportant onorabil, fără a pune vreo secundă în dificultate șoferul. Sistemul ESP funcționează corect. Și mai echilibrat a fost comportamentul pe suprafețe uscate, acolo unde Tipo rămâne ferm pe trasă, spatele nedând impresia unui posibil derapaj. Direcția e precisă și progresivă, dar ne-am fi dorit un feedback mai pronunțat.

CONFORT ACUSTIC dB(A)

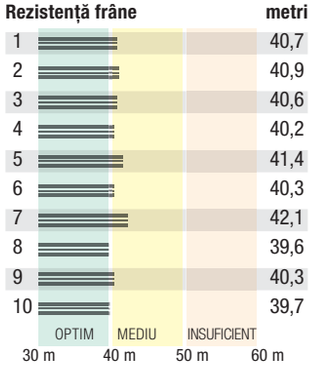
la 50 km/h pe asfalt	55,9
la 50 km/h pe asfalt ud	60,9
la 50 km/h pe piatră cubică	73,0
la accelerare maximă	72,9



FRÂNARE

Spațiu de frânare (decelerare)	m (g)
de la 100 km/h, la gol	41,9 (0,94)
de la 100 km, sarcină maximă	40,7 (0,96)
de la 160 km/h, la gol	100,8 (1,00)
de la 100 km/h asfalt uscat	48,0 (0,82)
de la 100 km/h asfalt ud	103,9 (0,38)

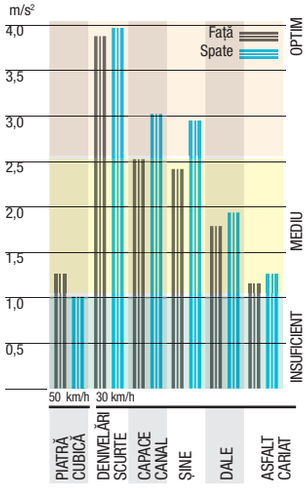
Distanțele de frânare au fost bune, fără tendințe îngrijorătoare de fading. Tipo s-a comportat bine, pe toate suprafețele, indiferent de aderența acestora. Cursă progresivă a pedalei.



10 frânări de la 100 km/h

Frânele sunt adecvate în raport cu masa și performanțele dinamice afișate de Tipo, care nu a arătat slăbiciuni la capitolul fading. Distanța de oprire scade, odată cu încălzirea frânelor.

CONFORT SUSPENSII



CONSUMURI

Consum în tr. VI

Viteza în km/h	l/100 km
90	4,0
100	4,4
130	5,9
150	7,2

Putere consumată

la 100 km/h	17,8/24,2 kW/CP

Randament

la 100 km/h (%)	41,0

Consum mediu

Parcurs	l/100 km	autonomie(km)
oraș	6,8	653
național	5,5	811
autostradă	5,6	793
media reală	6,09	740
media omologată	4,2	1.071
eroare computer bord (%)		1,9

AERODINAMICĂ

Cx	0,312
Suprafață frontală (mp)	2,216

PREȚURI ȘI DOTĂRI

Fiat Tipo 1.6 MJet Lounge 17.599 euro

Dotări standard:

Airbag-uri frontale, laterale și cortină, Radio mp3 cu touchscreen de 5 inch, bluetooth și comenzi pe volan, aer condiționat cu reglare automată, proiectoare ceață, pilot automat, geamuri electrice față/spate, jante aliaj 16 inch, senzor de lumină și de ploaie, cotieră centrală față, oglindă electrocromată, banchetă rabatabilă 60/40, închidere centralizată, reglare înălțime scaun șofer.

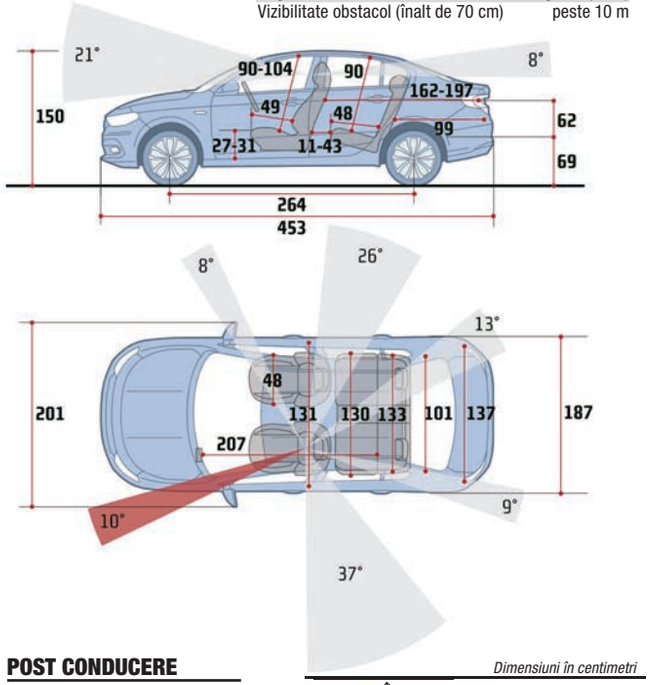
Dotări opționale:

Jante aliaj 17 inch (756 euro), cameră marșarier (168 euro), sistem Uconnect cu navigație (1.092 euro), senzori parcare spate (252 euro), scaune față încălzite (185 euro), covorașe (50 euro).

DIMENSIUNI, MASE ȘI VIZIBILITATE

Tipo este un bun familist, oferind scaune comode și foarte mult spațiu la nivelul capului și al genunchilor. Chiar și pasagerii cu înălțime peste medie pot lua loc confortabil pe banchetă, cu mici concesii la nivel de acces, din pricina unghiului abrupt de decupare al portierei.

Unghi întunecat	103 grade (29%)
Vizibilitate obstacol (înalt de 70 cm)	peste 10 m



POST CONDUCERE

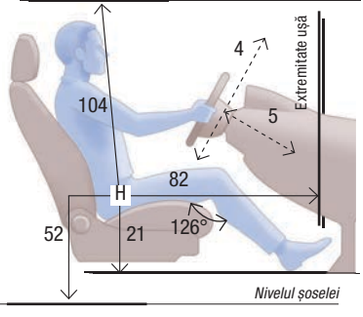
Persoane înalte (peste 1,80 m) ★★★★☆

Persoane medii (1,70-1,80 m) ★★★★☆

Persoane mici (sub 1,70 m) ★★★★☆

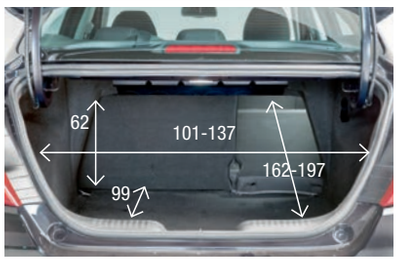
Scaunul șoferului dispune de o plajă largă de reglaje pe înălțime, fiind corect aliniat cu coloana de direcție telescopică. Pedalele sunt, de asemenea, bine poziționate.

Dimensiuni în centimetri



PORTBAGAJ

Dimensiuni în centimetri



Volum portbagaj (l)	494
din care sub podea (l)	-

MASE

Masă la gol	1.446 kg
Distribuție mase	62/38%

Volumul de încărcare al portbagajului este unul apreciabil, forma compartimentului de depozitare fiind, de asemenea, una suficient de regulată pentru a permite acomodarea unor obiecte mai voluminoase. Bancheta poate fi rabatată fracționat în format 60/40 de la nivelul doi de echipare, Pop (168 euro pentru varianta de bază Tipo).

Nu e nevoie de mult, să simți că ai totul

NOUL FIAT TIPO PORNEȘTE DE LA UN PREȚ DE 10.990 EURO CU TVA INCLUS ȘI BENEFICIAZĂ DE O VERSIUNE LIMITATĂ ÎN MOMENTUL LANSĂRII, NUMITĂ OPENING EDITION, OFERITĂ LA PREȚUL DE 12.500 EURO CU TVA INCLUS.

Text: Răzvan Măgureanu; Foto: Quattroruote

*Tipo este disponibil cu pa-*tru echipări – Tipo, Pop, Easy și Lounge la care se adaugă versiunea de lansare Opening Edition.

Echiparea de bază Tipo, combinată cu motorizarea pe benzină de 1,4 litri și 95 CP, este disponibilă de la 10.990 euro și include aer condiționat, geamuri față electrice, radio cu MP3, port USB și intrare auxiliară, servodirecție electrică Dual Drive și funcție City. Echiparea de bază poate fi combinată cu motorizarea pe benzină de 1,4 litri și cu cea diesel de 1,3 litri oferind un raport preț/calitate foarte atractiv pentru cei ce doresc o mașină solidă mediu dotată.

Echiparea Pop aduce în plus scaun șofer reglabil pe înălțime, banchetă fracționabilă 60/40%, airbaguri laterale și cortină. Versiunea de lansare Opening Edition este configurată pe baza echipării Pop și aduce în plus Bluetooth și comenzi audio pe volan, carcase oglinzi în culoarea caroseriei, faruri de ceață, proiectoare de ceață, jante de aliaj de 16 inch, geamuri spate electrice, inserții cromate și calandru cromat. Prețul versiunii 1.4 95 CP Opening Edition este de 12.500 euro cu TVA inclus.

De la echiparea Easy în sus este disponibil sistemul multimedia Uconnect cu radio cu MP3 și ecran tactil de 5 inch, ce permite conectarea tuturor device-urilor posibile (media player, iPod, iPhone, alte smartphone) prin intermediul portului USB sau Aux-In, în timp ce echiparea de top Lounge oferă suplimentar climatizare automată, senzor de ploaie, cotieră spate cu spațiu de depozitare, pilot automat și display TFT pe tabloul de bord.

Lista de opțiuni este numeroasă, iar echipamentele opționale se pot comanda la prețuri moderate. La echipările Pop și Easy, aerul condiționat automat costă 437 euro, pilotul automat doar 84 euro. Sistemul multimedia cu ecran tactil de 5 inch se poate comanda și la Tipo și Pop contra 504 euro. Cu excepția echipării de bază, se poate opta pentru sistem de navigație cu MP3, ecran tactil de 5 inch, port USB, Aux-In și Bluetooth (1.092 euro), scaune încălzite față (185 euro) sau senzori de parcare spate (252 euro).

Sunt disponibile șase vopsele metalizate: Bronzo Magnetico, Nero Cinema, Dark Blue, Rosso Amore, Grigio Maestro și Grigio Colosseo.

Primele două versiuni „Tipo” și „Pop” rulează pe jante de 15 inch, în timp ce Easy, Opening Edition și Lounge au jante de 16 inch. Opțional, se pot comanda chiar și jante de 17 inch (756 euro).

SISTEM DE NAVIGAȚIE

Sistemul multimedia cu navigație, ecran tactil de 5 inch, port USB, intrare auxiliară și Bluetooth costă extra 1.092 euro și se poate comanda la toate versiunile mai puțin cea de bază.

RADIO CU ECRAN TACTIL DE 5 INCH

Este standard începând cu echiparea Easy și include radio, MP3, port USB și Bluetooth. Opțional se poate comanda la Tipo și Pop pentru 504 euro.

COTIERĂ SPATE

Este disponibilă opțional pentru 84 de euro la echipările Tipo, Pop și Easy și este standard la echiparea de top Lounge.

GEAMURI ELECTRICE SPATE

Sunt standard la echiparea de lansare Opening Edition și la Easy și Lounge și costă 252 euro la Tipo și Pop.

COMENZI AUDIO PE VOLAN

Sunt standard la echipările Easy și Lounge și opționale pentru 168 euro la Tipo și Pop.

CLIMATIZARE AUTOMATĂ

Este standard la echiparea de top Lounge și costă 437 euro la echipările Pop și Easy care vin în standard cu aer condiționat.

SCAUNE ÎNCĂLZITE

Scaunele încălzite costă extra 185 euro. Reglajul pe înălțime al scaunului șoferului este standard la toate echipările mai puțin la cea de bază.

JANTE DE ALIAJ UȘOR DE 16 INCH

Sunt standard la echiparea de top Lounge și la cea de lansare Opening Edition. Costă 504 euro la celelalte echipări. Opțional se pot comanda chiar și jante de 17 inch pentru 756 euro la Pop, Easy și Lounge.

Integrare perfectă

ÎN CONTRAST CU PREȚURILE FOARTE ATRACTIVE, FIAT TIPO UTILIZEAZĂ CEA MAI SOFISTICATĂ PLATFORMĂ DIN CONCERNUL FIAT-CHRYSLER NUMITĂ SMALL-WIDE, CE STĂ ȘI LA BAZA LUI FIAT 500L, 500X ȘI JEEP RENEGADE.

Texte: Răzvan Măgureanu

Noua platformă modulară este foarte flexibilă fiind utilizată atât la Fiat 500L, la SUV-urile Fiat 500X și Jeep Renegade dar și la Fiat Tipo. Grație flexibilității, aceasta permite dezvoltarea unor modele cu ampatamente diferite dar și cu suspensii spate diferite.

Toate modelele realizate pe această platformă, inclusiv Tipo, au suspensie față de tip McPherson în timp ce la puntea spate s-a optat pentru două soluții diferite. De exemplu, Fiat 500L și noul Fiat Tipo utilizează o punte spate semiindependentă cu bară de torsiune în timp ce Jeep Renegade și Fiat 500X, care au și versiuni 4x4, dispun de o punte spate independentă de tip McPherson pentru a permite montarea arborelui cardanic și a diferențialului spate.

Datorită flexibilității platformei, Fiat Tipo are un ampatament mai mare decât Fiat 500L și 500X, realizate pe aceeași bază. Cu dimensiuni exterioare compacte (4,54 metri lungime, 1,79 metri lățime și 1,49 metri înălțime), Tipo are un ampatament de 2,64 metri, care maximizează confortul din habitaclu, iar designul italian îi conferă un statut unic în segment, indiferent de perspectivă. Tipo dispune de unul dintre cele mai confortabile interioare din clasa lui, oferind cinci locuri comode și spații de depozitare în habitaclu însumând 12 de litri. În față au loc suficient la cap persoane de până la 1,88 metri înălțime, iar în spate până la 1,80 metri înălțime. Volumul portbagajului de 520 litri este printre cele mai mari din segment.

Tipo are un interior foarte confortabil și are cel mai mare portbagaj din segment

Spre deosebire de alte sedanuri din clasa sa, Tipo a fost dezvoltat de la început ca un sedan, nefiind derivat dintr-o versiune hatchback la care s-a adăugat un al treilea volum. „Born to be a sedan” este sloganul lui Tipo, a cărui caroserie integrează elegant portbagajul într-o manieră elegantă și fluidă, fiind desenată în centrul de stil Fiat din Torino. Cu excepția versiunii de bază, 6 airbaguri sunt standard, alături de ABS cu EBD, ESP și control al presiunii în pneuri. Dieselul de 1,3 litri are discuri de frână de 257 mm pe față în timp ce restul versiunilor au discuri de 284 mm pe față. Motorizarea de top 1.6 Multijet are discuri de 251 mm la puntea spate în timp ce celelalte versiuni au tamburi la puntea spate.

Motoare moderne

TIPO ESTE DISPONIBIL CU PATRU MOTOARE MODERNE DIN GAMA ACTUALĂ FIAT: DOUĂ DIESELURI ȘI DOUĂ PE BENZINĂ.

Deși este o mașină care oferă un raport excelent pentru banii investiți, Tipo este disponibilă cu cele mai moderne motoare din gama Fiat.

Pentru un preț începând de la 10.990 euro, modelul de bază este echipat cu motorul pe benzină 1.4 Fire care dezvoltă 95 CP la 6.000 rpm și un cuplu maxim de 127 Nm la 4.500 rpm. Cu patru supape pe cilindru antrenate de două axe cu came, acest motor promite performanțe bune pe toată gama de turație și costuri reduse de întreținere. Fiat Tipo 1.4 Fire accelerează de la 0 la 100 km/h în 11,5 secunde și atinge o viteză maximă de 185 km/h, fiind cuplat cu o transmisie manuală cu 6 trepte.

Motorul E.torQ de 1,6 litri (disponibil pe piața din România peste două luni) dezvoltă 110 CP și un cuplu maxim de 152 Nm. Cu o construcție ușoară, acest motor livrează un cuplu motor sănătos încă de la turații mici și promite să fie foarte eficient.

Combinat exclusiv cu o transmisie automată cu 6 trepte, care asigură un condus liniștit și confortabil în toate situațiile, Tipo 1.6 E.torQ accelerează de la 0 la 100 km/h în 11,2 secunde și atinge o viteză maximă de 192 km/h.

Motoarele diesel disponibile, de 1,3 și 1,6 litri, utilizează tehnologia Multijet de generația a doua.

O adevărată referință printre motoarele diesel de mică cilindree, 1.3 16V Mulitjet II, este un motor compact care dispune de turbină cu geometrie variabilă, ce îi permite să livreze un cuplu mai mare la turații joase în beneficiul dinamicii și al eficienței. Combinat cu transmisie manuală cu 5 trepte, Tipo 1.3 Multijet II livrează 95 CP la 3.750 rpm și un cuplu maxim de 200 Nm la o turație foarte joasă de numai 1.500 rpm. Viteza maximă este de 180 km/h și accelerația de la 0 la 100 km/h durează 11,7 secunde. Motorul de top este cel de 1,6 litri și 120 CP, disponibil la multe modele Fiat și Jeep.

Cu turbină cu geometrie variabilă și sistem Multijet de generația a doua, acest motor oferă o flexibilitate foarte bună grație injecțiilor multiple pe ciclu motor ce permit dozarea fină a combustibilului, rezultând un nivel de scăzut de zgomot și emisii reduse. Motorul respectă normele Euro 6 datorită recirculării EGR cu dublu circuit (de joasă și înaltă presiune) și a catalizatorului pentru oxizii de azot montat înaintea filtrului de particule, amplasate ambele în aceeași carcasă foarte aproape de turbină pentru a obține eficiență maximă. Printre alte metode de reducere a consumului enumerăm pompa de ulei cu flux variabil și sistemul inteligent de management al alternatorului.

DATE TEHNICE	Fiat Tipo			
Model	**1.4 95 CP**	**1.6 E.torQ**	**1.3 MultiJet 95 CP**	**1.6 MultiJet 120 CP**
Motor/nr.cilindri	L4, aspirat	L4, aspirat	L4, turbodiesel	L4, turbodiesel
Cilindree (cmc)	1.368	1.598	1.248	1.598
Putere maximă/turație (CP/rpm)	95/6.000	110/5.500	95/3.750	120/3.750
Cuplu maxim/turație (Nm/rpm)	127/4.500	152/4.500	200/1.500	320/1.750
Transmisie	față	față	față	față
Cutie de viteze	6 trepte, manuală	6 trepte, automată	5 trepte, manuală	6 trepte, manuală
L/l/h (mm)	4.532/1.792/1.497			
Ampatament (mm)	2.636			
Volum portbagaj (l)	520			
Masă la gol (kg)	1.150	1.205	1.205	1.270
Accelerație 0-100 km/h (s)	11,5	11,2	11,7	9,7
Viteză maximă (km/h)	185	192	180	199
Consum u./extr./mixt (l/100 km)	7,7/4,6/5,7	8,5/5,0/6,3	5,2/3,5/4,1	5,2/3,6/4,2
Normă poluare/emisii CO_2 (g/km)	Euro 6/133	Euro 6/146	Euro 6/108	Euro 6/110
Preț (euro cu TVA)	**de la 10.990**	**nc**	**de la 13.451**	**de la 15.700**

Fiat Tipo este AUTOBEST 2016

TITLUL VINE CA O ÎNCUNUNARE A CALITĂȚILOR NOULUI SEDAN ITALIAN, GÂNDIT CA O ALTERNATIVĂ PRACTICĂ ŞI ACCESIBILĂ LA MODELELE CLASICE DE CLASĂ COMPACTĂ.

Text: Cristi Ștefan

Capitalul enorm de încredere investit de Fiat în noul Tipo nu a rămas fără ecou în presa de specialitate, trofeul AUTOBEST 2016 dovedind semnificația aparte a noului model pentru piața europeană.

Premiul a fost acordat de un juriu de 26 jurnaliști auto reprezentând tot atâtea țări europene (grad reprezentare de 91% la nivelul populației continentale) pe baza unui algoritm compus din 13 criterii importante: design, confort, costuri de întreținere, preț, fiabilitate, versatilitate, rețea de service și chiar valoare de revânzare. Cu un total de 1.492 puncte, Fiat Tipo s-a impus categoric în fața celorlalți finaliști Opel Astra, Hyundai Tucson, Honda HR-V și Mazda CX-3 - cu un ecart important de 7 puncte comparativ cu următorul clasat. Cu alte cuvinte, pentru a cuceri titlul AUTOBEST, Fiat Tipo trebuia să reprezinte cea mai bună ofertă pentru majoritatea clienților europeni, iar juriul a decis că sedanul italian îndeplinește, într-adevăr, acest deziderat. De altfel, Fiat nu se află la primul titlu AUTOBEST din istoria sa, citadina Panda și sedanul Linea cucerind aceeași distincție, în 2003 și 2008.

Festivitatea de decernare a premiilor AUTOBEST 2016 a fost găzduită de maiestuosul teatru Vetra din Milano, evenimentul fiind unul plin de strălucire, în ton cu speranțele puse în succesul comercial al noului Fiat Tipo - prezentat pentru prima dată publicului larg anul trecut, la Salonul Auto de la Istanbul.

Intrarea în posesia mult râvnitului titlu AUTOBEST reflectă din plin principalul atu al noului Fiat Tipo, prețul de pornire rezonabil, capitol la care sedanul italian are puțini rivali reali. Fiat rescrie, practic, rețeta mașinii de familie accesibile și pune la dispoziția omului de rând un sedan confortabil, cu design plăcut și spațiu interior generos. O mașină funcțională, practică și, mai ales, robustă, așa cum dovedesc și cei peste 8,7 milioane de km de testare, parcurși de Fiat Tipo, în cele mai diverse condiții vitrege de pe întregul mapamond.

Fiat Tipo s-a impus autoritar în fața rivalilor săi, cu un total de 1.492 puncte, obținând titlul de "Best Buy Car 2016".

Raportul ideal preț-calitate nu echivalează, însă, cu scăderea puterii de seducție tipic latine. Designul inspiră eleganță și distincție, finisarea interiorului fiind, de asemenea, onorantă, așa cum ne dovedesc aspectul elevat al planșei de bord și ergonomia salutară. Iată că și mașinile accesibile de familie pot fi atractive.

25 de ani de tradiție

FIAT ARE O LUNGĂ TRADIȚIE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE SEDANURILE DE FAMILIE OFERITE LA PREȚURI ATRACTIVE.

Text: Răzvan Măgureanu

FIAT TEMPRA (TYPE 159)

1990-1999

Prezentat la salonul de la Geneva în martie 1990, Fiat Tempra a fost disponibilă ca sedan și break și era construită pe aceeași platformă cu Lancia Dedra și Alfa Romeo 155. Gama de motoare era similară cu cea de la hatchback-ul care se numea tot Tipo, ca și sedanul actual: 1,4, 1,6 și 1,8 litri pe benzină și 1,9 litri diesel. Tempra s-a produs în Italia, Brazilia și Turcia.

FIAT MAREA (TYPE 185)

1996-2007

Lansat în 1996, Fiat Marea a fost disponibil sub formă de sedan și break și a înlocuit la vremea lansării ei atât Tempra cât și modelul de clasă mai mare Croma. Producția s-a desfășurat inițial în Italia, ulterior fiind fabricat și în Brazilia între 1998 și 2007 și în Turcia la uzina Tofaș pentru piața locală și alte piețe emergente. Producția în Europa a încetat în 2002, Marea Weekend fiind înlocuită cu Stilo Multiwagon, în timp ce sedanul nu a mai avut un succesor imediat datorită cererii reduse de sedanuri compacte în Europa. Cu o lungime de 4,39 metri, Marea dispunea de motoare pe benzină de 1,6/103 CP, 1,8/114 CP și 2,0 litri/155 CP și de două turbodieseluri de 1,9 litri cu 75 și 100 CP și pentru scurt timp 2,4 litri în cinci cilindri de 132 CP.

FIAT LINEA (TYPE 323)

2007-2015

Construită pe platforma Small LWB utilizată și pentru Grande Punto, Linea este succesorul natural al lui Marea. Cu o lungime de 4,56 metri și un ampatament de 2,60 metri, Linea era cu 50 cm mai lungă decât Grande Punto. Pentru Europa, Linea a fost disponibilă cu două motoare pe benzină, de 1,4 litri aspirat și 1,4 litri turbo/120 CP și două dieseluri de 1,3 litri și 1,6 litri Multijet/105 CP.
Inițial, Linea s-a produs la uzina Tofaș din Turcia și ulterior la uzinele Fiat din Brazilia și India. Cu Linea Fiat s-a întors pe piața din India.

Gamă completă

RESUSCITAREA NUMELUI DE TRADIȚIE TIPO CONTINUĂ CU ALTE DOUĂ VERSIUNI COMPLEMENTARE DE CAROSERIE: UN HATCHBACK CU CINCI PORTIERE ȘI UN BREAK, INTITULAT STATION WAGON.

Text: Cristi Ștefan Foto: Răzvan Măgureanu, Cristi Ștefan

Revenirea Fiat în clasa compactă nu se oprește la berlina clasică în trei volume. Sub deviza o mașină pentru fiecare, gama Tipo se lărgește din acest an cu alte două versiuni de caroserie practice, un hatchback și un break.

Cele două modele au fost croite special pentru a satisface exigențele înalte ale familiștilor de carieră. Versatilitatea superioară nu se traduce, însă, prin trecerea în plan secund a designului emoțional, tipic latin. Deși caracterul practic stă la loc de cinste, funcția nu învinge forma, iar silueta elevată a noilor versiuni Tipo, în special cea a caroseriei Station Wagon, invocă eleganța modelelor de life-style din segmentul superior. La nivel estetic, Tipo hatchback și Station Wagon sunt identice cu varianta sedan doar până în dreptul montantului central, tranziția stilistică fiind realizată într-un mod extrem de natural. Stopurile ce imită forma unui bumerang sunt complet noi, breakul afișând, de asemenea, un al treilea geam lateral suplimentar, iar modelul în cinci uși, un posterior sensibil mai dinamic, completat de un eleron ceva mai proeminent.

Gabaritul noului Tipo Station Wagon este ușor superior versiunii cu patru portiere. Ampatamentul de 2,64 m a rămas neschimbat, dar lungimea a crescut cu 4 cm, până la 4,57 m, diferență ce facilitează dimensionarea mai generoasă a habitaclului. În spate, spațiul a crescut sensibil față de versiunea sedan, mai ales la nivelul capului, ceea ce le permite chiar și persoanelor înalte să își găsească o poziție confortabilă pe banchetă. Locul central este profilat pentru a acomoda un adult, spațiul la nivelul genunchilor fiind de referință în segment. Și volumul portbagajului a crescut semnificativ. Acesta oferă acum 550 litri, cu 30 litri mai mult comparativ cu Tipo sedan. În plus, accesul este foarte facil, grație hayonului cu deschidere amplă și a

FIAT TIPO HATCHBACK

Noua centrală multimedia Uconnect HD Live cu touchscreen capacitiv de 7 inch se poate conecta la telefonul mobil, controlând, de asemenea, sistemul audio și navigația. Locul în spate și portbagajul sunt generoase, depășind media segmentului.

FIAT TIPO STATION WAGON

Excedent de spațiu la nivelul locurilor posterioare. Portbagajul uriaș de 550 litri răspunde nevoilor cotidiene ale familiilor active.

marginii de încărcare coborâte, la nevoie fiind posibilă depozitarea unor obiecte extrem de voluminoase, cu o lungime de până la 1,8 metri. Bancheta este fracționabilă 1/3-2/3, iar suprafața de încărcare rezultată în urma rabatării complete a spătarului este aproape plană. Sub podeaua configurabilă în două poziții pe înălțime se mai ascunde un compartiment de depozitare suplimentar, aici putând fi depozitat în mod convenabil și ruloul portbagajului.

Tipo hatchback propune o imagine mai dinamică, dar caracterul practic rămâne la standarde de top. Portbagajul măsoară 440 litri, valoare excelentă în raport cu lungimea de 4,37 m, cu 20 cm mai mică decât cea a variantei Station Wagon. În absența șinelor de amarare de pe pavilion, standard în cazul breakului, înălțimea se reduce, de asemenea, cu 3 cm, însă, lățimea este identică (1,79 m), cu avantaje similare în ceea ce privește oferta excelentă de spațiu interior.

Gama de motorizări va fi identică cu cea a sedanului (1.4/95 CP, 1.6/110 CP, 1.3 MultiJet/95 CP, 1.6 Multijet/120 CP), cu o excepție, un turbo de 1,4 litri și 120 CP/215 Nm. Dedicat exclusiv noilor versiuni de caroserie și oferit pe anumite piețe și cu alimentare GPL, noul motor 1.4 T-Jet poate fi acompaniat de o cutie manuală cu șase trepte sau, opțional, de una automată cu dublu ambreiaj și același număr de rapoarte – disponibilă și pentru dieselul de 1,6 litri.

Și interiorul va fi ușor diferit, touchscreen-ul de 5 inch fiind înlocuit cu un display capacitiv de sine stătător cu diagonala de 7 inch, aferent sistemului multimedia Uconnect HD Live. Acesta oferă funcții de pinch și zoom pentru hărțile de navigație 3D TomTom, alături de aplicații de social media (Facebook Check-in, Twitter) și de integrarea smartphone-urilor moderne conform standardelor Apple CarPlay și Android Auto.

EY 116 SE
TIPO