

Fiat «Tempra Station Wagon 4x4»: máxima funcionalidad

Esta versión dispone de tracción integral permanente y un motor de 2 litros y 115 CV

Isidoro Barba

El nuevo "tope" de la gama «Tempra» se basa curiosamente en la versión «Station Wagon» o familiar, una variante de carrocería que aún no está muy consolidada en España, pero que supone el 35 % del total en Italia, el 31,8 % en Suiza y el 17,6 % en Alemania. En nuestro mercado, la penetración de los «Station Wagon» oscila entre el 4 y 5 %, pero en Fiat están convencidos de que esta penetración aumentará hasta el 8-10 % en un plazo de 5 a 10 años, paralelamente al aumento del poder adquisitivo y la importancia del ocio en la vida de los españoles. La versión S.W. del «Tempra» tiene personalidad propia y una línea muy conseguida, a la vez moderna y elegante.

Tracción total de tipo permanente

El sistema de tracción total de tipo permanente elegido para el «Tempra S.W. 4x4» está basado en el del «Dedra», un turismo de planteamiento más deportivo y un motor de 180 CV, de forma que su robustez está totalmente asegurada.

El sistema está compuesto por un diferencial anterior convencional libre; un diferencial central de engranajes cilíndricos, capaz de distribuir el par motor en un 56 % al tren delantero y en un 44 % al tren trasero; un acoplamiento viscoso Ferguson integrado en el diferencial central; y un diferencial posterior de tipo convencional dotado de un dispositivo de bloqueo electroneumático controlable manualmente.

El resultado es un comportamiento muy equilibrado del coche, con un ligero efecto subvirador al acelerar (comportamiento típico de los tracciones delantera, con tendencia a virar menos de lo que marca el volante) que le hace más fácil de conducir. El Ferguson modifica cuando es necesario la distribución de fuerza entre los dos ejes, compensando de forma suave y paulatina las diferencias de adherencia entre el tren delantero y el trasero.

El dispositivo de bloqueo del diferencial posterior se acciona mediante un pulsador situado en el salpicadero y permite que el coche

El gigante italiano acaba de presentar a la prensa internacional una nueva versión puntera de su gama «Tempra», concebida para ofrecer, junto al confort, línea atractiva y versatilidad de uso del modelo básico, una mayor seguridad de marcha y superior agilidad, junto con mayores

posibilidades de utilización en las condiciones atmosféricas más adversas. Técnicamente el sistema de tracción integral del «Tempra S.W.» se deriva del que utiliza el Lancia «Dedra Integrale» y cuenta con un sofisticado sistema de antibloqueo de frenos y un equipamiento de serie muy completo.



Esta nueva versión se convierte en el "tope" de la gama «Tempra».

supere situaciones particularmente difíciles. Está controlado por una centralita electrónica según una lógica que desactiva el bloqueo en

todas las condiciones en las que se podría comprometer el control del coche. El bloqueo sólo es factible a velocidades inferiores a 25 Km/h y se desactiva si se supera este límite o a los 45 segundos de su activación si el coche no se ha movido. Asimismo, cuando está accionado desactiva el funcionamiento del

ABS. Cuenta con un sofisticado sistema de frenos. Con el fin de garantizar la máxima seguridad aun en las más críticas condiciones de adherencia, el «Tempra S.W. 4x4» dispone de un eficaz sistema de frenos dotado de un dispositivo de antibloqueo (ABS) específicamente

estudiado para su uso con tracción total permanente.

El sistema básico se ha sobredimensionado, con un servofreno y bomba más grandes, discos delanteros ventilados de 257 mm de diámetro y discos traseros macizos de 240 mm. Por su parte el ABS dispone de 6 sensores, con 2 suplementarios (añadidos a los 4 que miden las velocidades angulares de cada rueda) que detectan las aceleraciones longitudinales y transversales. El sistema está diseñado de forma que con firme deslizante se busca mantener la trayectoria, aplicando a cada rueda la máxima fuerza frenante compatible con el mantenimiento de la estabilidad direccional, y con firme seco se busca la máxima capacidad de frenada.

Un interruptor aplicado al pedal del embrague gobierna una función denominada del "mínimo rápido" que, en caso de frenado cuesta abajo en una carretera muy deslizante, contrasta la tendencia de la tracción total a desacelerar las ruedas traseras en la misma medida que las delanteras. Dada la diferencia de cargas verticales, ello significaría una pérdida de adherencia de las ruedas traseras, mientras que el mejor control del coche se obtiene no frenándolas. La función del "mínimo rápido" realiza un incremento del par motor que, transmitido parcialmente al eje posterior, anula los efectos del par frenante no deseado.

Motorización y equipamiento

Esta nueva versión del «Tempra» dispone de un motor de 4 cilindros y 1.995 cc, dotado de doble árbol de levas en cabeza, árboles de equilibrio contrarrotantes, gestión electrónica integrada -Weber IAW- con inyección multipunto y encendido electrónico, y control de las emisiones mediante silencioso catalítico trivalente, con sonda lambda. La potencia máxima es de 115 CV a 5.750 r.p.m. y el par máximo -16,2 kilogrametros- se alcanza a 3.300 r.p.m., pero ya a 2.500 se cuenta con el 90 % de este valor.

La suspensión es independiente a las cuatro ruedas, con nuevos amortiguadores y barras estabilizadoras específicas, y la dirección es de cremallera con asistencia hidráulica.



GRUPO IVECO

GINES HUERTAS CERVANTES, S. A.

MURCIA

Camino del Ranero, s/n.
Teléfono 29 00 00
30100
MURCIA

CARTAGENA

Juan Carlos I, s/n.
Media Sala
Teléfono 53 57 27
CARTAGENA

LORCA

LORCA MOVIL, S. A.
Ctra. Granada, s/n.
Teléfono 44 17 88
LORCA

MERCA OCASION

Polígono Industrial
La Serreta
Teléfono 64 22 49
MOLINA DE SEGURA