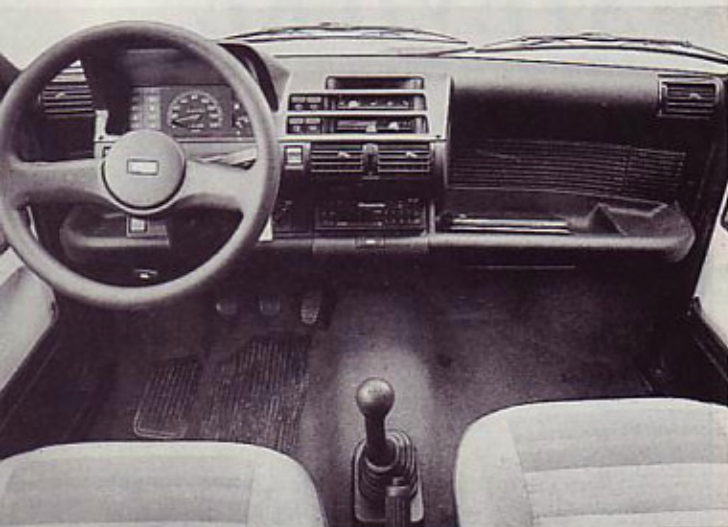


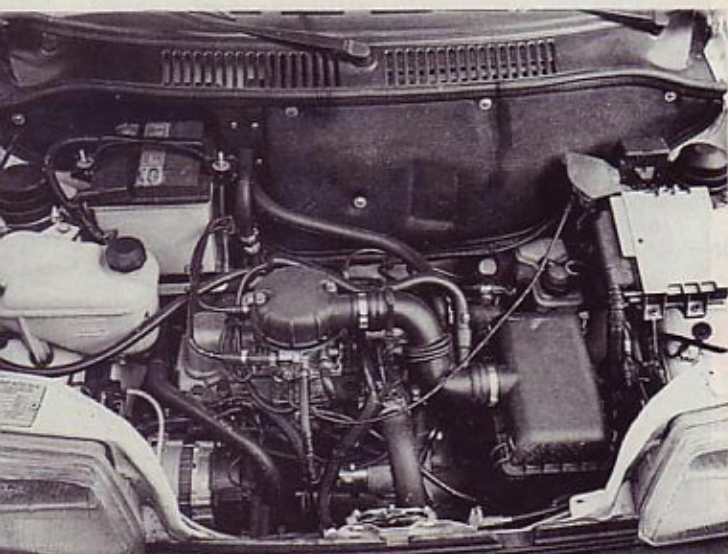
Test:

FIAT CINQUECENTO 900



Armaturna plošča: samosvoja, a z vsem potrebnim

Avtomobile kupujejo tudi dame. Družinski avto vozi On, Ona pa potrebuje majhen avto. Takega, da ga brez težav parkira, da gre z njim po nakupih in vse, kar je nakupila, lahko zloži vanj; in da gresta s prijateljico lahko sami v Trst ali v Celovec. Ali pa na Vrhniko, če je zelo nujno.



Motor stare zasnove in nove obdelave: vbrizg in elektronika

6 **AVTO**
MAGAZIN



DAME

Avtomobil mora biti res zelo majhen in še simpatičen povrh. Ena od možnosti je nakup novega Fiatovega malčka, ki ustreza vsem navedenim zahtevam, saj v Torinu že desetletja izdelujejo majhne avtomobile in izkušnje prav gotovo nekaj

veljajo. Tako je nastal majhen, le tri metre in četrť dolg ter slab meter in pol širok avtomobilček, ki mu zaradi zunanjih mer ter simpatičnosti upravičeno lahko rečemo igračka in ki naj bi postal novo italijansko nacionalno vozilo. Saj, kdor se



VOLIJO

je po italijanskih mestih že vozil, ve, da je tako pri vožnji kot pri parkiranju lahko vsak centimeter avtomobilske dolžine odveč.

Od zadaj in z boka cinqu-ecento nekoliko spominja na lancio Y 10, česar pa mu sploh

ne gre zameriti. Temu ne moremo reči kopiranje oblike, saj gre za isto avtomobilsko hišo, poleg tega pa je oblika prijetna in uporabna povrh. Iz tako kratkega avtomobila namreč po nobenem fizikalnem zakonu ne moremo dobiti veliko pro-

stora, zato so zadnja vrata pač (skoraj) navpična. Ker so dovolj visoka, je nakladanje lahko, saj se skoraj navpik tudi odpro. Ne

Oblika je simpatična. Dame pravijo, da je »luštikan« in da bo to gotovo njihov naslednji avto.

glede na različico ima cinqu-ecento vedno le dvojna bočna vrata, ki so zato lahko dovolj dolga, da je vstopanje tudi na

zadnje klopi kar se da netežavno, sploh pa za ta avtomobilski razred.

Prednji del je nekoliko drugačen, kot smo pri fiatih navajeni: pokrov motorja se nadaljuje med luči, tako da večina zraka, potrebna za hlajenje motorja, priteka v hladilnik skozi na pogled precej robat odbijač. Podobne stilistično-tehnične rešitve se spominjamo že iz prve generacije ritma, vendar jo je Fiat kmalu opustil, sedaj pa ponovno obudil.

Kar je na avtu plastičnega, je motno črno: obrobi zadnjih kolotekov, oba odbijača, zunanji ogledali, kljuke ter pokrovček

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilitrski - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 65 x 68 mm - gibna prostornina 903 cm³ - kompresija 9,0 : 1 - največja moč 30 kW (41 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,5 m/s - specifična moč 33,2 kW/liter (45,4 KM/liter) - največji navor 65 Nm pri 3000/min - motorna gred v 3 ležajih - 1 odmična gred v bloku (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - enotočkovni vbrizg weber - elektronski vžig weber-marelli - vodno hlajenje 4,8 litra - motorno olje 3,75 litra - akumulator 12 V 40 Ah - alternator 55 A - tristezni uravnani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,056; III. 1,344; IV. 0,978; V. 0,837; vzvratna 3,727; diferencial 4,07 - platišča 4,00 x 13 - gume 145/70 R 13 MXT (michelin), katalni obseg 1,68 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 29,5 km/h

Voz in obese: kombi limuzina - 3 vrata - 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,33 - spredaj posamična kolesa, vzmetni nogi, prečna vodila - zadaj posamična kolesa, vzdolžna vodila, vijolične vzmeti, teleskopski blažilniki - 2 krožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan z zobato letvijo, 3,9 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3227 mm - širina 1487 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2200 mm - kolatek spredaj 1264 mm, zadaj 1257 mm - rajdni krog 8,8 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1500 mm - širina (komolci) spredaj 1255 mm, zadaj 1390 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 840 - 1030 mm, zadnja klopa 790 - 580 mm - premer volanskega obroča 355 mm - prtljažnik (normno) 170/440/810 litrov - posoda za gorivo 35 litrov

Teže: prazno vozilo 710 kg - dovoljena skupna teža 1150 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 400 kg, brez zavore 350 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 140 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 18,0 s - poraba goriva (ECE) 4,8/6,3/6,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

138 km/h (VI. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h: 7,2 s

0 - 80 km/h: 12,1 s

0 - 100 km/h: 19,9 s

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (VI.):

42,8 s (119 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):

46,2 s (110 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h do popolne
ustavitve: 53,5 mNatančnost
merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

20 19,7

40 38,9

60 57,8

80 76,4

100 96,2

120 115,9

Poraba goriva:

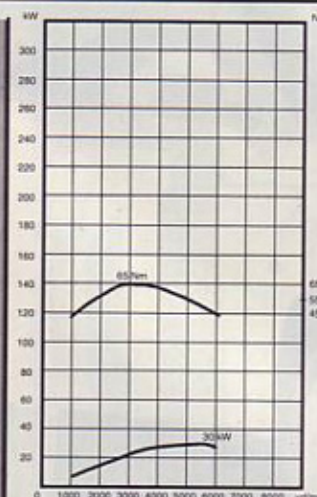
testno povprečje:
8,6 litra/100 km

DIAGRAM MOTORJA

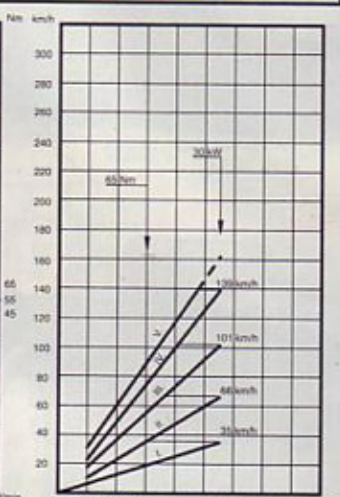


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- lahkotnost in okretnost
- zmogljiv, a varčen motor
- prostorna notranjost
- zunanji videz
- široka vrata
- dober razgled naokrog

Grajamo

- pedala preveč skupaj
- nepripravna armaturna plošča in stikala
- premajhni zunanji ogledali
- površna izdelava

Cena

ni podatka

Končna ocena

Majhen, simpatičen avtomobilček, zaradi svoje lahkotnosti in okretnosti zelo primeren za mestno vožnjo. Motor je dovolj zmogljiv, poraba bencina pa nizka. Znotraj je zelo prostoren, le prtljažni prostor je razmeroma majhen. Zmore tudi višja hitrostna povprečja, tako na avtomobilski cesti kot na razgibanih ovinkastih cestah.



posode za gorivo. Šipe so pri modelu 900 že serijsko zeleno zatemnjene in dovolj velike, da je preglednost iz avta v vse smeri zelo dobra. Skratka, vse naštetje je dovolj spretno naloženo skupaj tako, da je oblika simpatična. Dame pravijo, da je »luštikan« in da bo to gotovo njihov naslednji avto. To pa je bil tudi cilj oblikovalcev.

Bencinska motorja sta dva, testni pa je bil večji, devetstokubični. Tega (s to vrtno in gibom) poznamo že z začetka sedemdesetih let iz fiata 127, v osnovi pa je enak še tistemu iz topolina. To pa pomeni blok iz sive litine, stranska odmična gred s pogonom na verigo ter motorna gred v (le) treh ležajih. S tega stališča je nerazumljivo, zakaj ni na voljo z modernejšim, tisočkubičnim motorjem »fire« podobne moči. Kljub zastarelosti pa je motor močno moderniziran: novi izgorevalni prostori, drugi koti odpiranja ventilov, enotočkovni vbrizg, elektronski nadzor vbrizga ter vžiga in uravnani katalizator zagotavljajo 30 kW (41 KM) pri 5500/min in 65 Nm pri 3000/min, zadovoljive zmogljivosti, zelo majhno porabo goriva tudi pri

V potniški prostor brez težav: velik kot odpiranja vrat, preprosto preključivi sedeži

mestni vožnji in manj škodljive izpušna pline. Vžiga brez težav hladen ali vroč, v kombinaciji s petstopenjskim menjalnikom pa ponuja uporabnost pri mestnih vožnjah in lagodnost ter razmeroma visoke zmogljivosti na cestah zunaj mestnih središč.

Po zaslugi zelo lahkotnega volana (ki ni servoojačan!), mehke prestavne ročice s kratkimi gibi in dobro nastavljivih (predvsem po dolžini) nežno anatomsko oblikovanih sedežev je vožnja po mestnih ulicah izjemoma lahko tudi užitek. Še bolj zato, ker je že serijsko

opremljen z vsem potrebnim: pomična zadnja stranska okna, ogrevanje in brisanje zadnje šipe, dva (!) brisalnika spredaj, štiri avtomatski varnostni pasovi ter tristopenjski ventilator.

Omislite pa si lahko tudi radio, električni pomik prednjih šip, sredinsko zaklepanje, nastavitve snopa žarometov z voznškega sedeža, sončno streho, desno zunanje ogledalo in še

Povsem dovolj prostora tudi za sobotne nakupe: prtljažni prostor



Pri vožnji v oster ovinek in hkratnem zaviranju rad dvigne zadnje notranje kolo.

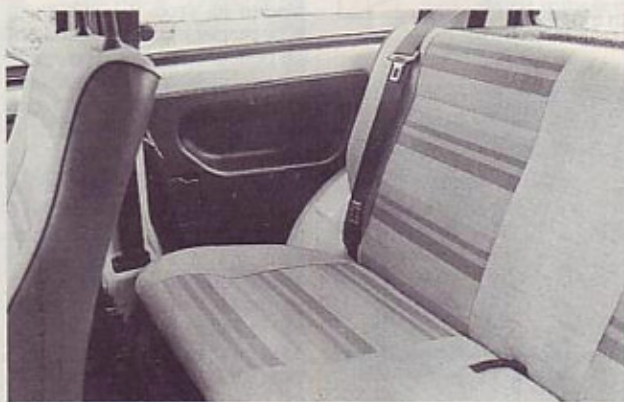
kaj. Za ta razred presenetljivo veliko.

Največ zamere gre pri tem malčku na račun končne obdelave notranjosti. Na armaturni plošči nevsakdanje oblike je sicer vse potrebno, a deluje zelo plastično in ceneno. Plošča z merilniki je skoraj enaka tisti iz zadnjih fiatov 126 (torej brez merilnika vrtljajev), obvolanska stikala se težko vklaplajo in izklaplajo, stikala na armaturi so



nepraktična, težko dosegljiva in ponoči nevidna, manjka pa tudi zaprt predal za drobnarije. To, vključno s skopo tapeciranimi vrati in zelo na ozko postavljenimi pedali, pa so tudi edine slabosti, ki mu jih lahko očitamo. Oddolži se še z razmeroma udobnim in neverjetno prostornim potniškim prostorom za te zunanje mere (glej tehnične podatke) tudi na zadnji klopi in celo ko je prednji sedež pomaknjen povsem nazaj. Više raščen voznik bo imel nekaj težav le s prenizkim stropom.

Dokaj trdo podvozje, podobno tistemu s tipa in tempre, presega zmogljivosti motorja.



Razkošje tudi na zadnjem sedozu: udobna klop, avtomatski varnostni pas

nquecento pa izdelujejo na Poljskem in morda je to vzrok površnosti pri izdelavi. Alternator izdelujejo v novogoriški Iskri, motor, ki se mu je poznalo, da ima za seboj že več kot 13.000 testnih kilometrov (glasna veriga, slabše zmogljivosti), pa naj bi po prvotnih načrtih izdelovali v Rakovici.

Nekoliko neposrečena kombinacija, a trenutni podatki prodaje v Italiji kažejo, da bo verjetno v kratkem res postal novi ljubljenec voznik, kot je bil pred dvajsetimi leti in več takratni fiat 500. Da si to želi postati, kaže tudi njegovo ime (cinquecento = petsto), kako pa bo ta igračka uspela v boju s subarujem viviom, renaultom twingom in nissanom micro bo že v kratkem pokazal čas.

Ker je karoserija kratka, je sicer kljub povsem na oba konca karoserije postavljenima premama na krajših grbinah nemiren, je pa neobčutljiv na veter s strani, in pri hitri vožnji v ovinek skoraj nevtralen; na skrajnih mejah se odzove z odnašanjem nosu, kar z lahkoto nadziramo z dodajanjem volana. Pri hkratnem zaviranju pa rad malenkostno dvigne zadnje notranje kolo.

Avtomobili znamke Fiat so v zadnjem času glede končne izdelave boljši kot včasih, ci-

To je pravi mali lumppek: super za vožnjo po mestu in parkiraš ga zares lahko v vsako luknjico. Po moje ga še pajek ne more naložiti, saj mu pada skozi »mrežo« ... Težava je le v tem, da bi morala imeti ob cinquecentu še nekoliko večji in zmogljivejši avtomobil za dolge proge. Pa nimam dveh garaž.



Sara

**Tekst: VINKO KERNIC
Foto: IGOR MODIC**