

Test

FIAT
CINQUECENTO
SCIONERI

MOJ
MIKRO



Vsakokrat, ko zapeljem v ljubljansko gnečo, mi je žal, da živim v mestu. No, do cilja se prej ali slej le nekako pride, toda potem pa je treba tudi parkirati. "Kam bi del?" je spraševal že Aškerc, pa čeprav ni mislil na avtomobil.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritačni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 65,0 x 67,7 mm - gibna prostornina 899 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 29 kW (39 kW) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,4 m/s - specifična moč 32,3 kW/liter (43,4 KM/liter) - največji navor 65 Nm pri 3000/min - ročni grad v 3 ležajih - admicična gred v bloku (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski enotačkovni vbrizg in elektronski vžig (IAV) - vodno hlajenje 4,8 litra - matorna olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 50 A - uravnavači katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,910; II, 2,060; III, 1,340; IV, 0,980; V, 0,837; vzvratna 3,910; diferencial 4,071 - platišča 4,5j x 13 - guma 145/70 SR 13 (pirelli P 2000), katalni obseg 1,68 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 29,6 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosa karakterija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, poševni vodilji, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, serva, 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 - kolotek spredaj 1264 mm, zadaj 1257 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 8,8 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega nastorjalja) 1540 mm - širina (kamolci) spredaj 1260 mm, zadaj 1400 mm - višina (nač sedežem) spredaj 930 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 820 - 1030 mm, zadnja klopa 810 - 600 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normni) 170/810 litrov - posoda za gorivo 35 litrov

Teže: prazno vozilo 710 kg - dovoljena skupna teža 1150 kg - dovoljena teža prikalice 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:
137 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 7,1 s
0 - 80 km/h 12,1 s
0 - 100 km/h 19,0 s
0 - 120 km/h 35,7 s
1000 m z mesta:
40,4 s (123 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
41,3 s (119 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
44,6 s (113 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 41,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	56,9 km/h
80	76,6 km/h
100	93,8 km/h
120	113,0 km/h

Poraba goriva:

letno povprečje
7,7 litra/100 km

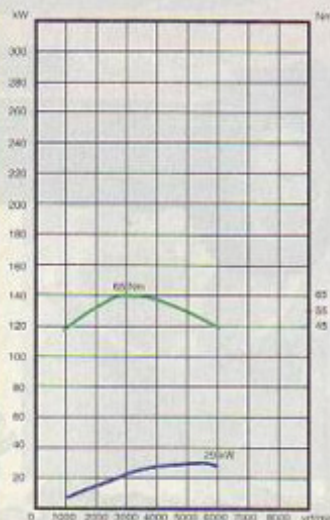


DIAGRAM MOTORJA

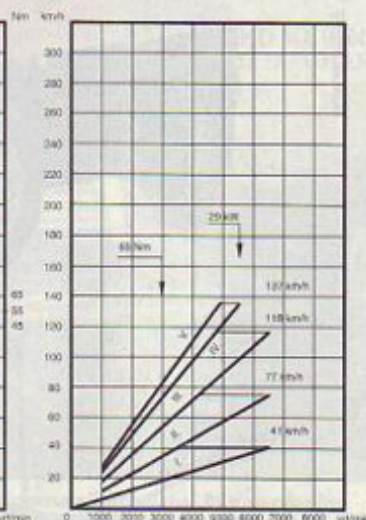


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- zunanje mere
- rajdni krog
- prostornost znotraj
- oprema
- cena

Grajamo

- premajhni zunanji ogledali, trdi ročici
- neosvetljena stikala na armaturni plošči
- pri višjih vrtiljajih glasen motor
- trda vzvratna prestava
- trd pokrovček posode za gorivo

Cena ITL 13.990.000
(Autodelta, Ljubljana)

Končna ocena

Cinquecento scioneri, takšen, kot je, ima vsaj v Sloveniji in v svojem razredu številčno zelo slabo konkurenco, pa naj gre za zunanje mere ali pa za njegovo ceno. Zaradi dobre izkoriščenosti prostora je tudi notranjost presenetljivo udobna, motor pa omogoča zadovoljive zmogljivosti. Če admislmo drobne površnosti pri izdelavi, je to idealen mestni avtomobil.

Ste že vozili po katerem od italijanskih mest in po možnosti v njem skušali tudi parkirati? Če ste, potem veste, zakaj je nastal cinquecento. Dobre 3,2 metra dolžine, manj kot poldrugi meter širine in le 8,8 metra velik rajdni krog so aduti, ki omogočajo spretno krmarjenje tudi v največji prometni gneči in preprečujejo višanje krvnega tlaka pri iskanju prostora (č)ka, kjer bi pločevinastega prijatelja pustili. Če k temu prištejemo še bogato zastekljenost in skoraj ravna boka ter navpično odrezani zadek, si lahko predstavljate, da je vidljivost tudi naokrog odlična, skrajne meje avtomobila pa so zlahka obvladljive. Zaradi strmo padajočega motornega pokrova se je nekoliko treba navaditi le prednjega dela, in če zunanji ogledali ne bi bili premajhni, ročici za nastavljanje pa pretrdi, bi bil avtomobilček s tega stališča skoraj popoln.

V tehnične podatke smo zapisali, da je po obliki karoserije cinquecento kombi-limuzina, ampak če dobro premislimo, bi lahko bil tudi kombi. Poglejte njegov zadek! Ali pa, če mu ob bok pripeljete fiat ulyse, bi lahko bil limuzinski kombi. Poglejte kot prednje šipe in motornega pokrova! Ampak ker je tako majhen, je pač kombilimuzina. Med natanko 2,2 metra razmaknjenima kolesnima paroma je na vsaki strani po en par zelo dolgih vrat, ki se udobnemu vstopanju in izstopanju (velja tudi za zadnjo klop!) na ljubo odpirajo v velikem kotu, so pa zaradi svoje dolžine neljubo težka. Skromne (po merah) obloge na njihovem notranjem delu in sedežne prevleke so povsem v Scionerijevem slogu: kakovostne, prijetne na pogled in na otip. K opremljenosti spada še osrednja ključavnica (tudi za zadnja vrata, ki jih je vseeno moč odpreti tudi z vzvodom iz notranjosti), presenetljivo tihi elektromotorji za pomik obeh bočnih šip, aluminijasti kolesni pokrovi, napisi na bokih in zadku ter zelo dober usnjen volanski obroč z znamenjem Nardi. Ta je nameščen razmeroma visoko in zato morda za spoznanje preveč ležeče, ampak na to

se je moč hitro navaditi, višerasli voznik pa ima tako več prostora za noge. Če zanamario le povprečno širino, je prostora v cinquecentu zelo veliko. Znanec je pokomentiral, da je znotraj večji kot zunaj. In resnica ni tako zelo daleč.

Tudi voznja tega malčka je prijetna. Sedeži niso športni, so pa naslonjala naravne oblike, da sedenje ni utrudljivo. Pri mirovanju je volan trd, ker ni servoojačan, in zato zahteva delo obeh rok, kot je tudi prav; že pri najmanjših hitrostih pa postane prav prijetno mehak. Menjalnik ni najmehkejši, je pa za mestne manevre dovolj natančen. Pedali so zaradi majhne širine nameščeni zelo skupaj, zato pa zlahka pritisnete hkrati zavoro in plin, kar pripomore k športnejšemu občutku med vožnjo. Tudi pritisk na zavorni pedal daje občutek zanesljivosti, kar so potrdile tudi naše meritve.

Armaturna plošča je preprosta in za spoznanje preveč cenena, ne glede na cenovni razred cinquecenta. Na njej najbolj moti to, da preveč od rok nameščena stikala niso osvetljena (izjema so le tista za pomik šip). Zato si je za vožnjo ponoči njihovo lego in funkcijo treba zapomniti, sreča je le ta, da je stikalo za vklop luči na levi strani nameščeno tako, da skoraj "pade" v roko. Cinquecento je tudi eden redkih avtomobilov, če ne celo edini, ki ima na levi strani ob volanskem obroču še vedno dve ročici: eno za utripalke in drugo, daljšo, za vklop dolgih luči. Zanimivo pri armaturni plošči pa je to, da na njeni desni strani ni običajnega predala, temveč preprosta polica, kot nalašč za damsko torbico. Prav nič damski pa ni prenizko nameščen pokrovček posode za gorivo: odpiranje in zapiranje (s ključem) je prav neprijetno trdo.

Če se zazrete v tehnične podatke motorja, boste morda razočarani; trije ležaji ročične gredi, odmična gred v bloku, pogon z verigo. Staromodno. Motor, ki je poganjal že "fičke" leta 1955. Toda z (enotočkovnim) vbrizgom je moderniziran, z uravnavanim katalizatorjem pa očiščen.

Nedavno je zaradi poljskih davčnih razredov na račun manjše vrtnine izgubil štiri kubike, njegovo delovanje pa je kljub zasnovi presenetljivo tiho, dokler gre za nižje in srednje motorne vrtljaje. Za svojo moč je dovolj živahen za mestna prerivanja, brez pretiravanja pa obvladuje tudi večje hitrosti na daljših vožnjah. Do hitrosti 120 km na uro sta tako motor kot veter ob karoseriji zelo tiha. Skromen navor in razmeroma "dolga" menjalnik sta krivca, da vzpenjanje v klanec ni enako hitro kot vožnja po ravnem, je pa zato poraba

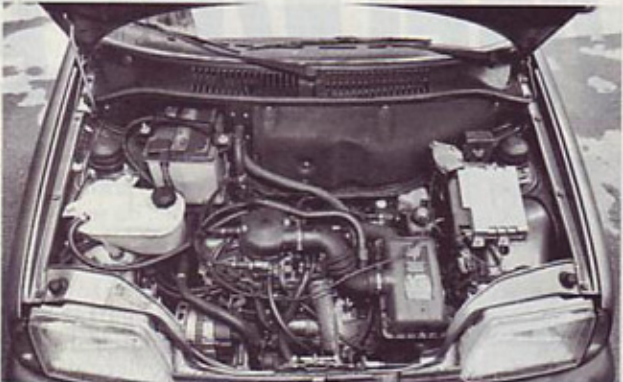
bencina zelo majhna. Kljub nenehnemu priganjanju se je na testu sukala med šestimi in slabimi devetimi litri na sto kilometrov in ob tem bistvene razlike med mestno vožnjo in vožnji na daljših relacijah sploh ni bilo.

Če vidite cinquecento, ko je parkiran med "običajnimi" avtomobili, je videti res mikro. Ob upoštevanju, da je statistično več kot polovica vseh voženj mestnega značaja, pa je lahko to kar močan argument.

VINKO KERNC
 Foto: TOMI LOMBAR



Armaturna plošča: z nekaj pomanjkljivostmi in z usnjenim volanskim obročem



Motor: stara zasnova, poskočen, čist in varčen

Prtljažnik: litrsko majhen, vsakdanje uporaben

