

Še pomnite, gospodje?

'Avtomobilski' spomin vam mora seči kar desetletje in več nazaj, da se lahko spomnite: krom (Croma) se je pri Fiatu krepko bolj svetil kot srebro (Argenta).

In potem je, brez jasnega razloga, za več kot desetletje izginil.

Avtomobil, ki ga vidite, bi pri Fiatu lahko poimenovali tudi drugače. A ker ga niso, ker so oživili Cromo, je očitno, da (vsaj delno) računajo tudi na tiste kupce, ki se Crome spominjajo, ki so prejšnjo Cromo imeli in ki so bili z njo zadovoljni.

To, slednje, sploh ni bilo tako težko, kot si morda predstavljate. Tista Croma je bila v tistih časih verjetno najboljši Fiat in če se je z njo prevažal tudi sam šef Agnelli, to zagotovo nekaj pomeni. Verjemite, da bi si Giovanni lahko privoščil tudi kaj dražjega iz nabora italijanske avtomobilske industrije. Najmanj Lancio Themo.

Zato se je zdela odločitev prenehati izdelovati ta avtomobil oziroma ne predstaviti njegovega naslednika nesmiselna, kljub splošnemu zelo dobremu mnenju vseh priznanih (novinarskih) avtomobilskih kritikov. Kaj takega se v industriji ne dogaja pogosto. Kljub pogostim





govoricam, da je nova Croma že v pripravi in da je pripravljena za proizvodnjo, smo morali nanjo čakati celo desetletje. In zdaj je tu. Čeprav Agnelli ni več, je v njej še vedno nekaj 'njegovega'; če lahko verjamemo govoricam, si je ob Giugiarovi predstavitvi prototipa Maserati Buran zaželel, da bi bila (nekoč) Croma podobna temu avtomobilu. In zdaj mu je. Tako je hotel.

Svet je poln naključij. Več kot dve desetletji sta minili, ko so pri Fiatu, Alfa Romeu in Saabu sedli za isto mizo in pripravili skupno

»Croma z zunanjim videzom ne obljublja tistega, kar sicer zmore ponuditi.«

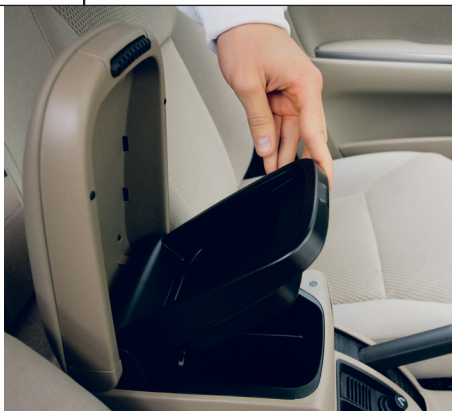


osnovo (platformo) štirim avtomobilom, od katerih je bil eden Croma. Tudi tokrat je podobno; nova Croma je nastala na osnovi, ki sta jo v svojem kratkem obdobju tesnejšega sodelovanja pripravila Fiat in GM za Cromo in novega Saaba 9-5, a so slednji potem odstopili od sodelovanja. Se pravi: zgodovina se (do neke mere) ponavlja.

Giugiaro je nesporno eden največjih mojstrov avtomobilskih oblik, ampak tale Croma vzbuja preveč pomislekov in govoric, da bi si jo upali označiti kot čeden izdelek avtomobilske industrije. Morda je razlog tudi v tem, da hoče biti hkrati kombilimuzina, kombi in limuzinski kombi; v resnici je vmesna pot med prvim in drugim, a centimetrovsko rahlo privzdignjena, da vanjo sedate skoraj naravnost, se pravi, da se na sedež ni treba veliko spustiti, saj je dokaj visoko postavljen. Do pravega limuzinskega kombija ji manjka prilagodljivost: res se naslonjalo zadnje klopi zлага po tretjini (1/3-2/3), a je sedalni del fiksni, se pravi, da v drugi vrsti ni treh ločenih sedežev. Tudi dvojna osvetlitev prtljažnika (kar se morda sliši pretirano in ceneno, a tega tudi dražji avtomobili nimajo vsi) ter dobro in duhovito rešeno dvojno dno osnovnega prtljažnika tu ne pomagata, čeprav je oboje zelo uporabno.

Pravzaprav kaže, da se tudi pri Fiatu ne spominjajo dovolj dobro svoje prve Crome, saj so pri njej vratne kljuke boljše (lažje odpiranje),

Test | Fiat Croma 1.9 16V M-jet Dynamic



»Croma hoče biti hkrati kombilimuzina, kombi in limuzinski kombi; v resnici je vmesna pot med prvim in drugim.«

Iz oči v oči



Prvi poskusi, narediti avto, ki bo hkrati kombi, limuzinski kombi pa še malo limuzine zraven, niso bili uspešni. Lep primer je Oplav Signum. A to seveda ne pomeni, da mora iti po isti poti tudi Croma. Če ji ne bo uspelo toliko, kot pri Fiatu upajo, bo za to krivo dvojce: njena oblika, ki je premalo odločna, da bi bila res prepoznavna, in malenkosti v notranjosti, kot je recimo previsoko sedenje. Pa bi bilo škoda, da Croma v boju za kupce ne bi uspelo, konec koncev gre za domišljen in praktičen avto, ki se poleg tega lahko pohvali še z odličnim motorjem in všečno voznostjo.

Dušan Lukič



Ta avto bo imel kar nekaj težav, preden bo dobil svoje kupce. Najprej se ga bomo morali navaditi, nato bomo morali sprejeti ceno - 6.500.000 tolarjev le ni tako malo - in potem je tu še imidž, ki pri Fiatu že dolgo ni več tako trden, kot je bil nekoč. Ampak če s temi stvarmi nimate težav, vas utegne ta Croma lepo presenetiti. Predvsem s svojo prostornostjo in udobjem.

Matevž Korošec



Najbolj prestižen Fiat je v meni zbudil bolj malo emocij. Nič ne rečem. Prostornen avto z dobrim motorjem in s precej opreme. Vendar se izgubi v množici podobnih in cenejših avtov na trgu.

Sploh je treba odmisлити odličnega predhodnika, saj so bila pričakovanja glede nove Crome prevelika. Nikakor pa ne morem mimo položaja za volanom. V tako prostornem avtu je res nesmiselno sedeti tik pod stropom. Saša Kapetanovič

stikala na armaturni plošči bolje postavljena (bolj vidna in bolj na doseg roke), sedeži bolj bočno oprijemljivi in položaj za volanom nasploh boljši kot pri novi Cromi. A je - resnici na ljubo - to tudi vse, kar je na Cromi prve generacije boljšega. Nekdo je namreč rekel: (te) Crome ne bo težko prodati, če bo le potencialni kupec sedel vanjo. Mislil pa je, da z zunanjim videzom ne obljublja tistega, kar sicer lahko ponudi.

Kljub 'zgodovinskim' pomislekom je Croma dober avtomobil, vsaj v tistem, s čimer Fiatu že desetletja priporočajo: s prijaznostjo v vožnji. V njej se visoko sedi, zato ima voznik dober pregled nad okolico, volan je lepo komunikativen (čeprav ni športen, a je z električno pomočjo pri ojačenju daleč najboljši med vsemi Fiati v tem trenutku) in vožnja ni utrujajoča - prej nasprotno. Notranjost se zdi lična, zlasti v tej barvni kombinaciji, res pa je tudi, da so te (svetle) barve zelo občutljive na umazanijo, še zlasti seveda na tleh kabine in v prtljžniku. Notranji prostor je radodaren v vseh smereh, tudi na zadnji klopi, in oprema



(paket Dynamic) je s stališča udobja popolna.

Zamere pri Cromi se - kako tipično fiatovsko - naberejo v malih stvareh: volanski obroč, podedovan po Stiloju, zaradi izbočenosti pri vrtenju trga rokave, originalni tepih pri vozniku, čeprav v paketu vseh štirih vreden le nekaj tisočakov, se zatika ob stopalke, tipičen Fiatov



potovalni računalnik je še vedno le 'enosmeren', tempomatu manjka tipka za trenutno prekinitve, štirje analogni merilniki, močno podobni tistim iz male Lancie Y (ki je posodila tudi obvolanski ročici), se z dvema obrobjenima (krom) in dvema brez obrobo ne zdijo skladni, odlagalnih mest je sila malo (takšne-



Test | Fiat Croma 1.9 16V M-jet Dynamic



»V veliko pomoč je tudi motor, ki dokazuje, da so v tem trenutku turbodizli iz Torina med najboljšimi.«

ga, kamor bi postavili pollitrsko plastenko, sploh ni) in med uporabo lahko kak kos plastike ostane v roki.

Dobra stran Crome je, da je v pomembnejših stvareh bistveno boljša. Izolacija notranjosti, na primer, je odlična, saj tudi pri hitrostih blizu 200 kilometrov na uro znotraj ni neprijetnega trušča (od motorja in vetra) ali neljubih tresljev (od motorja), žaromet sta zelo dobra (čeprav nista ksenonska), pa tudi vidljivost v zunanjih ogledalih je odlična, z izjemo tik za avtomobilom (parkiranje!), kjer bi bil zvočni parkirni pripomoček nadvse dobrodošel.

In kar je pri Fiatih prav tako že dolgo zelo pomembno: zelo dobra je mehanika. Podvozje se zdi odličen kompromis med športnim nenačrtovanjem karoserije in mehkostjo blaženja

cestnih neravnin vseh oblik, zaradi česar je Croma avtomobil, ki ga je prijetno voziti. V veliko pomoč pri tem je tudi motor, ki dokazuje, da so v tem trenutku turbodizli iz Torina med najboljšimi, pa naj gre za zmogljivosti, za porabo goriva ali za prijaznost do voznika. Tale 1,9-litrski stroj zadnje generacije s 16-ventilsko tehniko v glavi ter z najsodobnejšim sistemom skupnega voda zmore ugoditi vsem: tistim, ki se želijo udobno (četudi hitro) peljati, in tistim, ki menijo, da se morajo peljati športno surovo. Testna Croma sicer tovarniško obljubljeni največje hitrosti ni dosegla, a je bila z zmogljivostmi (do 200 kilometrov na uro) vseeno zelo prepričljiva, pa naj gre za pospeševanje ali za zahtevano prožnost. In kljub ne najbolj nežni desni nogi nam porabe

goriva ni uspelo dvigniti prek 10,5 litra na 100 kilometrov. Dober pomočnik pri voznih užitkih je tudi menjalnik: pretika hitro (če voznik tako hoče) in natančno, daje dober povratni občutek, prestavna razmerja pa so ravno prav dinamično izračunana, da je Croma živahen avtomobil, a največjo hitrost vseeno doseže pod 4000 vrtljaji v minuti v 6. prestavi.

Takšna se vam utegne Croma kljub naštetim slabostim prikupiti, saj se izkaže za prijetno, nekoliko samosvojo, predvsem pa tipično fiatovsko popestritev v tem velikostnem razredu avtomobilov. Da bi vas prepričala, morata biti izpolnjena dva pogoja: da sedete vanjo in da niste preveč obremenjeni s pričakovanji, ki bi jih utegnili prinesiti iz stare Crome. Četudi le po spominu. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA

Bočni varnostni blazini zadaj	64.000
Vzdolžna strešna nosilca	64.000
Ksenonska žarometa	220.000
Sistem za pomoč pri parkiranju zadaj	38.000
Tipalo za dež	19.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	43.000
Prednja meglenka	23.100
Prednji odbijač	49.000
Okrasna maska	14.400
Prednja šipa	58.900
Znak	5.700
Prednji blatnik	33.300

Tabela konkurence

Model	Fiat Croma	Opel Signum	Peugeot 407 SW	Volkswagen Passat Variant
	1.9 16V M-Jet Active	1.9 CDTi (110 kW)	2.0 HDi ST Sport	2.0 TDI Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1910	1910	1997	1968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 4000	110/150 pri 400	100/136 pri 4000	103/140 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2000-2750	320 pri 2000	320 pri 2000	320 pri 1750
dolžina × širina × višina (mm)	4756 × 1775 × 1597	4651 × 1798 × 1466	4763 × 1811 × 1486	4774 × 1820 × 1517
največja hitrost (km/h)	210	209	203	206
pospešek 0-100 km/h (s)	9,6	10,4	10,1	10,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,2/4,9/6,1	7,8/5,1/6,1	7,9/5,0/6,0	8,2/5,2/6,2
cena osnovnega modela (SIT)	6.080.000	6.552.000	6.310.000	5.963.000

Fiat Croma 1.9 16V M-Jet Dynamic

CENA:	(Avto Triglav)
Osnovni model:	6.430.000 SIT
Testno vozilo:	6.528.000 SIT
Moč:	110 kW / 150 KM
Pospšek:	10,7 s
Največja hitrost:	204 km/h
Povpr. poraba:	9,5 l/100 km

Garancija:
(2 leti splošne garancije, 8 let garancije za prerenje, 2 leti mobilne garancije FLAR SOS)
Predvideni redni servisi:
Glede na servisni računalnik

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	33.000	obvezno zavarovanje [2]:	822.800
materijal:	52.630	kasko zavarovanje [2]:	816.600
gorivo	2.276.200		
gume [1]:	427.200	Skupaj:	8.378.430
izguba vrednosti po 5 letih:	3.950.000	Strošek za prevoženi km:	83,8 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p= 1010 mbar / rel.vl.: 53 % / Gume: Bridgestone Turanza ER300 / Stanje km stevca: 607 km)

Vozne lastnosti

Pospški	s
0-100 km/h:	10,7
402 m z mesta:	17,5
	(131 km/h)
1000 m z mesta:	31,8
	(167 km/h)

Prožnost

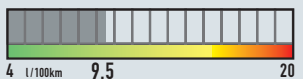
50-90 km/h (IV./V.):	11,3/21,4
80-120 km/h (V./VI.):	11,7/18,1

Največja hitrost

204 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	8,5
največje povprečje	10,4
skupno testno povprečje	9,5

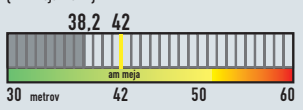


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava				
50 km/h	58	56	55	55
90 km/h	61	60	59	58
130 km/h	68	66	64	64
Prosti tek				36

Zavorna pot

od 130 km/h:	62,8
od 100 km/h:	38,2
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- odpadel okrasen pokrovček s prestavne ročice
- odpadla zaščitna plastika zaključka sank
svoznikovega sedeža

DIAGRAM MENJALNIKA:

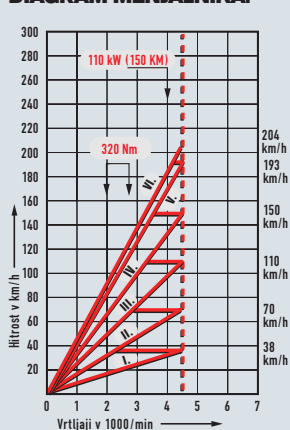
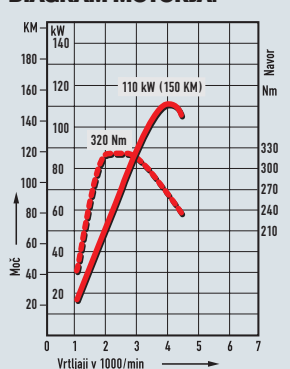


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

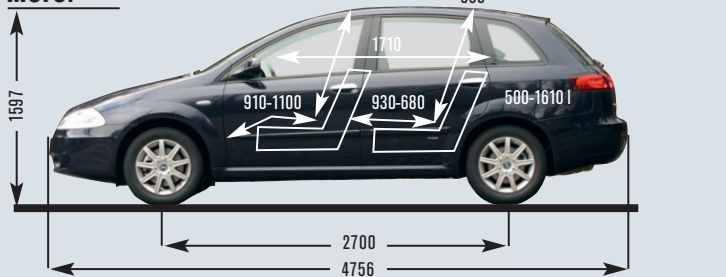


'Kriva' je pogonska mehanika; motor je odlični, menjalnik tudi, lega na cesti je zelo dobra in sama vožnja vselej prijetna. Dokler se ne vtaknete v malenkosti ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,0 × 90,4 mm - gibna prostornina 1910 cm³ - kompresija 17,5 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,1 m/s - specifična moč 57,6 kW/l (78,3 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 2000-2750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,818; II. 2,053; III. 1,302; IV. 0,959; V. 0,744; VI. 0,614; vzvratna 3,545 - diferencial 3,650 - platišča 6,5J × 16 - gume 215/55 R 16 W, kotalni obseg 1,94 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 51,9 km/h. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, tri prečna vodila, vzdolžno vodilo, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prislino hlajeni), zadaj kolutni (prislino hlajeni), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1530 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 8,2/4,9/6,1 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1775 mm - kolotek spredaj 1513 mm - zadaj 1496 mm - rajdni krog 10,9 m.

Notranje mere: širina spredaj 1500 mm, zadaj 1500 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460 mm, zadnja kloj 480 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 62 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - varnostna blazina za voznikovi kolena - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - ESP - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna deljiva klimatska naprava - 4×električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljen voznikov sedež in volanski obroč - volanski obroč in prestavna ročica prevlečena z usnjem - tempomat

Ocena

Zunanost (15)	11	Karoserijski deli so zelo dobro sestavljeni, le nad videzom v splošnem ni velikega navdušenja.
Notranost (140)	109	Tako po občutku kot po izmerjenih rezultatih je Croma navdušila s prostornostjo - a razočarala z odlagalnimi mesti.
Motor, menjalnik (40)	39	V tem trenutku eden najboljših motorjev, pa tudi menjalniku težko najdemo večjo zamer.
Vozne lastnosti (95)	84	Croma se sicer lahko pelje, a nič več kot to. Še ne tako davno so Fiatu ponujali bistveno več.
Zmogljivosti (35)	29	Zelo dobra motor in menjalnik sta 'krivca' za odlične zmogljivosti. Še posebej izstopa prožnost.
Varnost (45)	40	Paket elementov aktivne in pasivne varnosti je zelo bogat, čeprav ne popoln.
Gospodarnost (50)	33	Za zelo dobro porabo goriva je spet kriv motor, cena pa niti ni več tako ugodna, kot bi morda pričakovali.

Skupaj

345

Naredili bi ji veliko krivico, če bi rekli, da je Croma slab avtomobil. Res pa je tudi, da ji število točk krepko popravlja odlična pogonska mehanika; pri malenkostih, ki lahko (v notranjosti) jezijo, pa se ne izkaže prav dobro. Treba ji je znati veliko (malenkosti) odpustiti, ampak pri konkurenci so prav v tem (vse) boljši.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor in menjalnik
- ▲ lična notranost
- ▲ prijaznost v vožnji
- ▲ poraba, domet
- ▲ izolacija kabine
- ▲ zunanji ogledali
- ▼ sedeža brez bočnega oprijema
- ▼ previsok in izbočen volanski obroč
- ▼ potovalni računalnik
- ▼ površna izdelava
- ▼ slaba odlagalna mesta