besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

V vsaki hiši so temni kotički, ki pred pogledi skrivajo zanimive reči. Taki kotički obstajajo tudi v avtomobilskem svetu, zato velja pobrskati tam, kamor sicer oko le redko zaide.

Pobrskajte v temnem kotu

Eden od takih skritih zakladov je nedvomno Fiatova Croma. Prostorna, udobna, varčna in dobro založena je dobra izbira za daljša potovanja, le izbrskati jo morate v temnih kotih avtomobilske pločevine.

Že od začetka ima Croma smolo, da je všeč le redkim. Pri tem ni edina, saj si deli usodo z Renaultovo Laguno. Žal tudi po oblikovni osvežitvi, kjer izstopajo spremenjeni prednji žarometi, ne bo nič bolje. Še vedno bo eden grših Fiatov, ki so sicer znani po svoji šarmantnosti. Le prikličite si v spomin Grande Punta ali 500 pa vam bo jasno, o čem govorimo. A tistim, ki so kdaj sedli za volan tega velikana iz Torina, je vseeno, ali jih bodo mimoidoči občudovali. Izza volana se zunanja oblika namreč ne vidi. Zato pa se sedi odlično (tudi po zaslugi nastavljivega ledvenega dela), ergonomsko (prestavna ročica na osrednjem delu sredinske konzole) in zadovoljivo udobno (McPhersonovi vzmetni nogi spredaj in večvodilna prema zadaj), da se vam bodo daljša potovanja zdela kot sprehod do bližnje trgovine. Enosmerni potovalni računalnik bo sicer požrl nekaj živcev, prav tako imitacija lesa na armaturni plošči, vendar pa sta to le redka očitka sicer dobro založeni armaturni plošči. Dodelani merilniki retrooblike namigujejo na to, da je Croma ponosna na dve desetletji tlake na cestah po svetu in da se je pod obliko druge generacije podpisal sam mojster Giorgetto Giugiaro. Zato ni bilo nič prepuščeno naključju, niti kakovost izdelave, ki je bila vsaj v testnem avtomobilu na primerni ravni. Zanimiva je bila tudi barvna kombinacija zunanjosti 'naše' Crome. Bela osnova z dodatki črne (18-palčna platišča, polovica vzvratnih ogledal, zatemnjena zadnja stekla, satovje) je delovala nenavadno, a tudi sveže in strupeno. Pravzaprav bi lahko dejali, da je že na prvi pogled koketirala z nedolžnostjo in, hja, mračno stranjo življenja. Nedolžnost karoserije, strupenost tehnike.

Testna Croma je imela pod motornim pokrovom najmočnejši turbodizel, ki si ga lahko omislite v tem avtomobilu. Pravzaprav je to kar najmočnejši motor, ki ga lahko obkljukate pri Cromah. Petvaljnik s prostornino 2,4 litra je pravi posladek tehnike, ki ne razočara niti z zmogljivostmi niti z razvajanjem čutil. Razmeroma velika prostornina, turbopuhalo s spremenljivo geometrijo lopatja, hladilnik polnilnega zraka in 20 ventilov poskrbijo, da je 90 odstotkov največjega navora na voljo že od 1.750 do 3.500 vrtljajev. To z drugimi besedami pomeni, da bi lahko imel samodejni šeststopenjski menjalnik tudi kakšno prestavo manj, a bi bilo škoda, saj prestavna razmerja odlično dopolnjujejo močan motor. Dvesto 'konjev' morda za nekatere ni veliko, a 400 Nm največjega navora pove veliko. Ne glede na prestavo (možnost sekvenčnega načina pretikanja) Croma prepričljivo pospešuje in kot za šalo prehiti vsakega vztrajnega povzročitelja kolone na magistralnih cestah. No, da imajo ta motor tudi nekateri modeli znamke Alfa Romeo, priča o športnosti. Zvok petvaljnika je prelep: grgrajoč, da ga pri polnem plinu ne moreš zgrešiti, a primerno potuhnjen na dolgih potovanjih, da ga skoraj ne slišiš. In če pokukate v tehnične podatke, boste videli, da je družinska Croma lahko tudi športen avtomobil. V tovarni obljubljajo celo 8,5-sekundni pospešek od stoječega starta do hitrosti 100 km/h. Pri polnem plinu pa ne boste več tako navdušeni nad uglajenostjo samodejneža, saj začne delovati preveč sunkovito oziroma prepočasi. Takrat boste pogrešali hitrost menjalnika z dvema sklopkama, ki ga ponujajo nekateri tekmeci.

Prepričani smo, da Croma povsem zadovolji tudi zahtevnejšega voznika, ki so mu avtoceste drugi dom, zato bi poudarili še uporabnost zadnje klopi in velikega prtljažnika. Ni treba končati fakultete, da ugotovite, da je zadaj več kot preveč prostora tudi za daljša družinska potovanja (tudi dva odrasla bosta brez težav preživela nekajurno vožnjo), se pa lahko osnovni prtljažnik še poveča s preprostim preklapljanjem naslona zadnjih sedežev (ko iz 500 dobimo 1.610 litrov). To pa so že številke, s katerimi se še Multipla težko kosa.

Naj vas ne zavede nedolžna belina diskretnih karoserijskih potez: pod črnimi dodatki se (lahko) skriva precej živahna tehnika. Zato še enkrat: pokukajte v slabo raziskane kotičke avtomobilske ponudbe – morda vas čaka presenečenje.

Fiat Croma 2.4 20v Multijet Emotion

Cena osnovnega modela:	27.200 EUR
Cena testnega vozila:	29.434 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 10 °C / p = 945 mbar / rel. vl. = 62 % / Stanje kilometrskega števca: 5.846 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	8,6 s
402 m z mesta:	16,6 s (143 km/h)
PROŽNOST	
-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
NAJVEČJA HITROST	216 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,8 m (AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	9,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.387 cm³ – največja moč 147 kW (200 KM) pri 4.000/min – največji navor 400 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski samodejni menjalnik – gume 225/45 R 18 W (Pirelli P Zero Rosso).
Mase: prazno vozilo 1.725 kg – dovoljena skupna masa 2.050 kg.
Mere: dolžina 4.756 mm – širina 1.775 mm – višina 1.618 mm – prtljažnik 500–1.610 l – posoda za gorivo 62 L
Zmogljivosti: največja hitrost 216 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,5 s – poraba goriva (ECE) 11,5/6,0/8,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljivosti motorja
- ▲ zvok motorja
- ▲ udobje samodejnega menjalnika
- ▲ oprema
- ▲ barvna kombinacija

- ▼ diskretna zunanjost
- ▼ enosmerni potovalni računalnik
- ▼ samodejni menjalnik pri dinamični vožnji
- ▼ notranji materiali (imitacija lesa na armaturni plošči)

Končna ocena

Od leta 1986, ko je bila Fiatova Croma prvi avtomobil z dizelskem motorjem z neposrednim vbrizgom, je minilo veliko let. A odlično tehniko so z drugo generacijo še nadgradili.