



res, da ga je ostalo več, kot smo zdaj vajeni pri sodobnih avtomobilih. A je na kromi – in v njej – tudi veliko plastike. Zunanja, motno črna (odbijača, bočni obrobi, ohišji zunanjih ogledal, maska na nosu, kljuko na vratih) ji pristaja, notranja, zamolke barve in v potankostih odmerjena z ne pretirano natančnostjo pa zbuja občutek cenenosti.

Toda croma ni cenen avtomobil. Štiri bočna vrata omogočajo pristno limuzinsko počutje in prav takšen dostop do sedežev. Vrata na zadku, teleskopsko podprta in z obešeno polico pod šipo v njih pa – družno s po tretjini deljivo zadnjo klopjo – omogočajo tovorjenje tudi

Vozili smo: FIAT CROMA i.e.

DRUŽINSKI AVTOMOBIL

Pripadnost višjemu srednjemu razredu, skladna oblika, kombijevsko-limuzinska prostornost in družinska ustrežljivost, ki zna biti z vsem naštetim v tesni zvezi, uvrščajo cromo med prijetnejše avtomobile te vrste. Zato gre že skoraj polnih pet let dobro v denar.

Pri denarju je croma zmerna, predvsem pa skromnejša od preostanka zdaj že rahlo ostarele

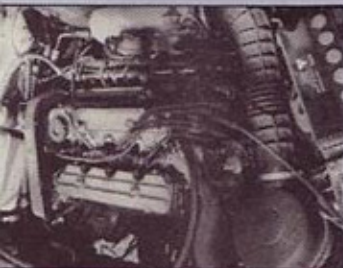
četverice z delovnim imenom »tipo quattro«, pod katerim je štiriperesna deteljica nastajala. Saab 9000 je švedsko hladen, a temeljit avtomobil, ki je svoje zenitno obdobje že preživel; lancia thema je cromi (tudi zaradi hišnega okolja) najbližja, a je bolj luksusna in bolj limuzinska od nje; alfa 164, ki je od vseh štirih najmlajša, pa se najbolj spogleduje z (limuzinskim) športom, čeprav gre ta lastnost bolj na račun znaka, ki ga vozi na nosu kot pa na račun resnično športne vsebine.

Croma ni tako zelo kromirana kot napoveduje ime. Croma je na njej le za vzorec, čeprav je





Armatura plošča: pred letom dni na novo obdelana



Motor: robot, a zmogljiv



Prtljažnik: povrno obdelan, a prilagodljiv



večjih in robatejših kosov prtljage. Notranjost prtljažnega prostora ni tako zelo lično izdelana, da bi jo bilo škoda uporabljati. Dobro je, da se zadnja vrata odpirajo v izrez med velikimi zadnjimi lučmi, torej vse do odbijača, slabo pa je to, da se njihovo sprožilo maže, pa človek ne more ostati čistih rok, če ima opravke z njimi. Dobro je tudi to, da ima zadnja šipa poleg gretja svoj brisalnik, slabši za voznika pa je rahlo povešen zadek, zaradi česar je natančno vzvratno parkiranje težko pravilno odmeriti.

Croma i. e. je v celem bogato opremljena različica: voznik dobi merilnike hitrosti vozila (z dvema kilometrskima števecema), motornih vrtljajev, goriva, temperature hladilne tekočine, pa tudi ekonometer (za sprotno ocenjevanje varčnosti vožnje) in testno ploščo za najpomembnejše naprave in tekočine v avtu. Poklopec posode za gorivo more odpreti od znotraj, šipe v vratih, osrednja ključavnica in zunanji ogledali so elektrificirani, elektrika streže tudi prednjima sedežema (vključno z nastavljanjem višine), hvalevredni pa so še oprijem prednjih sedežev, zadnja klop (z dovolj prostora za kolena in tudi za tri ljudi vstric ter s kvečjemu prepričnim prostorom za glave pod streho) in nastavljiv volanski obroč, ki veliko prispeva k sproščenemu sedenju tistega, ki ga uporablja. Sedeži in notranje stene vrat so prevlečeni z blagom, ki bi sodilo tudi v dnevno sobo, pod je prekrit s sintetikom in z gumo na najbolj izpostavljenih mestih. Volanski obroč je žal plastificiran, a prijeten za prijem, kratka in še dovolj natančna je prestavna ročica. Ker je croma fiat, so ob volanskem drogu tri stikalne ročice. Preostanek stikal je na sredinski

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtnina in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 86 kW (120 KM) pri 5250/min – največji navor 163 Nm pri 3300/min – ročajna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (weber LAW) – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokulna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,176; III. 1,379; IV. 0,976; V. 0,814; vzvratno 3,545; diferencial 3,421 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 175/70 HR 14 (michelin)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročajna zavora na zadnji kolesi (ročajna med sedežema) – volan z zobato levljavo, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,495 m – širina 1,760 m – višina 1,433 m – medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,482 m, zadaj 1,472 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1220 kg – dovoljena skupna teža 1720 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavoro 600 kg – prtljažnik (normno) 500/900/1400 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,9 s – poraba goriva (ECE): 6,0/7,6/9,5 litra bencina super na 100 km

konzoli, tik pred učinkovito klimatsko napravo.

Oznaka i. e. pomeni srednjo motorizacijsko možnost: dvolitrski štirivaljni z lahko glavo, z dvema odmičnima gredema v njej ter z računalniško nadzirano elektroniko za vbrizgavanje goriva in vžig. Motor se rad vrti (rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6000) in zmore tudi ugodno krivuljo navora. Priletnost oznanja le v višjih delovnih območjih – s pomanjkanjem lepega obnašanja, torej s pretiranim truščem in z motečimi treslaji. Zavaljo njih so enak motor, namenjen prestižnejši lancii temi, opremili z dodatnima gredema, Fiat pa je izbral pripravnejšo, predvsem pa cenejšo možnost: daljša prestavna razmerja, ki omogočajo vožnjo v nižjih motornih območjih, s tem pa tudi manj opazno nekulturnost motorja.

Pri naših meritvah smo te namene seveda prezrli in gnali motor do dovoljene mere. Croma i. e. je pospeševala z mesta do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 14,3 sekunde. Z njo smo dosegli največjo hitrost 194 kilometrov na uro, povprečna poraba celotne preskušnje pa je znašala 11,4 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Največjo hitrost smo – dovolj naglo – dosegli v četrsti prestavi (pri 6100 vrtljajih v minuti), z nekaj potrpeljivosti pa tudi v peti prestavi, čeprav je ta namenjena predvsem udobnejši vožnji in zmernejši motorni žeji po gorivu.

Cromino podvoze je praktično enako kot pri lancii temi, a se marsikdaj, predvsem na ostrih cestnih robovih, polno ob-

težena pa tudi na dolgih »valovih« odziva prijetneje kot pri njeni imenitnejši sestrični. V napoto – med mestnimi manevri – zna biti le prevelik rajdni krog, toda volan s servoojačevalnikom in s samo 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je vozniku vseeno všeč.

Manj ugoden postane med naglimi in izrazito ostrimi vijuganji mehko vzmeten zadek, ki se poskuša izviti voznikovemu nadzoru. Ampak vsakično spodnašanje je enakomerno, tako da je napako mogoče z volanom sproti popravljati. Pri tem so v pomoč tudi temeljite zavore (vključno ABS), splošno veljavno pa je tudi vnaprejšnje opozorilo, da croma ni dirkalnik, ampak »samo« limuzina.



To je čisto pravi družinski avtomobil: dovolj prostoren, dovolj udoben, dovolj zmogljiv in – no, to je zdaj relativna trditve – dovolj dosegljiv, če človek že izbira med tovrstnimi vozili. Obenem je bila croma že na začetku dovolj spretno oblikovana, da s svojim zrelim videzom ni tvegala naglega staranja. Pa se ji minulih pet let še prav nič ne pozna.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*