

Od pike do črte

Zanimivo: nihče ne sprašuje, zakaj je Punto pika. Marsikoga pa zanima, zakaj je Linea črta ...



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

► Matematično gledano od točke do črte ni posebej daleč, še posebej pri osnovnošolski geometriji ne. Akademsko gledano, je tudi tehnično zadeva dokaj preprosta, še posebej za strojnika in oblikovalca pri Fiatu. Recept je jasen: vzameš Punta, mu spremeniš zadek v limuzinskega in se še malce poigraš z videzom ter tehniko. Izvolite, Linea. Črta, daljša od točke. Od pike.

V praksi je seveda nekoliko bolj zapleteno: da bi Punto postal Linea, se je moral najprej za devet centimetrov raztegniti med kolesnima

osema, potem spremeniti prednje luči (v slogu večjega Brava), prednja blatnika, motorno masko in odbijač, šele potem pride na vrsto zadek. In tu imamo opravka s predsodki.

Neki zlobni jezik je namignil, da je Linea še grša od Thalie. Grša? Pa poglejmo: Linea je spredaj čedna kot Punto, z obilico kroma pa je še prestižnejša od njega, s strani ima povsem korektno potezo klasične (štirivratne) limuzine pa tudi eleganten zadek se zdi kot del celote tega avtomobila, in ne kot na silo zrisan priklopnik. Grda?

Bodimo pošteni. Dovolimo vsakomur osebno mnenje, a če je to obremenjeno z osebnimi predsodki, ne šteje v celotni sliki. Če ljudje na tej strani Alp ne marajo tako majhnih limuzin, to še ne pomeni, da so grde. Tako kot v preostali (zahodni) Evropi tudi pri nas limuzino (kot obliko avtomobilske karoserije) 'sprejememo' šele nekje v srednjem velikostnem razredu, pa še tam ne prav radi; večina ponudbe je tudi tam kombilimuzinske, le redki, prestižnejši brez strahu tam ponujajo le štirivratne karoserije.

Linea pa je - velikostno gledano - vsaj za dve stopnički niže.

Čemu limuzino v tem razredu? V svetu, ki je v celoti veliko veliko večji od Evrope, je tudi tu povpraševanje veliko, preveliko, da bi ga lahko zanemarili. Da se je sem podal tudi Fiat, ni čudno, saj obvladuje del trga tretjega sveta. In če že sestavi izdelek, načelno namenjen drugim deželam, zakaj ga ne bi ponudil tudi Evropi? Ljudje pa smo vedno nezadovoljni: če ga ne bi ponudil, bi se ogorčeno spraševali, zakaj ga ni, zdaj, ko ga je, pa se sprašujemo, ali je to smiselno? Kakorkoli že, nekateri bodo (so) zadovoljni, drugi se lahko mirno obrnejo stran.

Pravzaprav Linea v celoti pusti zelo dober občutek. Na trenutke celo boljšega kot Punto, začeni s prtljažnikom. Linejin je v osnovi krepko večji od osnovnega Puntovega; če zamižimo na eno oko, je skoraj enkrat večji od njega. Luknja zadka je res velika: 500 litrov! Od tu naprej je odvisno, kako

Linea je enako visoka kot Punto, za skoraj pet centimetrov širša od njega, daljša pa več kot za pol metra. Njenih dobrih 4,5 metra dolžine je treba upoštevati, če ne drugje, vsaj v garaži. Na prednjih sedežih pa, gledano mersko, večjih odstopanj ni. Bolj presenetiti to, da pravzaprav zelo malo spomni na Punta. Nekateri elementi so namreč povsem drugačni, celo na Fiata v splošnem ne spomnijo: na primer vratne kljuge, ki služijo tudi zaklepanju (pritisk v vrata - pozdrav od Forda!), pa zavolanske ročice, ki so druge oblike in z drugačnimi gumbi (leva za brisalnice je vrtljiva in - žal - nima možnosti nastavljanja dolžino intervala prekinjenega teka), pijači (pločevinke ali plastenke) so namenjena štiri mesta (dve pred prestavno ročico, dve v komolčnem naslonjalu zadnje klopi), ledvena opora voznikovega sedeža je električno nastavljiva (gumb zanjo pa je med sedežema), med prednjima sedežema je tudi čvrsta komolčna opora (in uporaben

Za volanom deluje celo bolj kompaktno od Punta. Morda k temu nekaj doda volanski mehanizem, saj deluje volan bolj togo, bolj povedno, bolj natančno. Zanimivo: Linea nima dvostopenjskega volanskega serva! Ima pa (vsaj v testnem primeru) v usnje oblečen obroč volana (in prestavno ročico), radijske komande na obroču in dobro ergonomijo upravljanja vozila. Od vsega izstopa (spet) le potovalni računalnik, ki ima veliko podatkov, a le eno smer brskanja. Tudi merilniki niso vzeti iz Punta, so pa dobro pregledni (brez odsevov in z dobro grafiko!) in strežejo z zadosti informacijami - tako kot smo vajeni pri večini Fiatov.

Da Linea misli resno, lahko razberemo tudi iz opreme, ki jo ponuja. Poleg tudi za ta razred pričakovanih elementov (daljinska osrednja ključavnica, samodejni pomik štirih šip navzdol, voznikove pa tudi navzgor in drugi) je testna Linea razvajala z Blaupunktovim avdiosistemom, z vhomom

gledate: če prtljažnik pogosto povečujete, potem zmaga Punto z rezultatom 1.020 : 870, v nasprotnem primeru je rezultat nepomemben. Se pa tudi v Linei do največje številke dokopljete s postopnim, tretjinskim zlaganjem zadnje klopi oziroma sedežnega naslonjala. Pri kombilimuzinah velikih razlik med vrati prtljažnika ni, limuzine pa so si precej različne; Linea, denimo, ima dokaj velik pokrov prtljažnika, kar pomeni, da je dokaj velika tudi luknja pod njim, res pa je, da je nakladalni rob precej visok.

predal v njej), vratca pokrovčka posode za gorivo se odpro od znotraj z vzvodom (kar pomeni, da se dolivanja goriva ni treba lotevati s ključem) pa še kaj bi se našlo. Tudi z notranjim videzom (armaturna plošča) Linea le spominja na Punta, saj notranjost ni preprosto prestavljena iz njega. Če čednim potezam prštejete dvobarvno notranjost (črna in svetlo rjava plus seveda svetel strop) in že od Punta znane notranje mere, je menda razumljivo: Linea je znotraj prijeten avtomobil.

za ključ USB (glasba v formatu mp3!) v predalu pred sovoznikom (!), z oranžno nočno 'slapovsko' osvetlitvijo osrednjega dela armaturne plošče, z režami za zračenje k zadnji klopi, z dvema samodejno osvetljenima oglealcema v senčnikih (kar je v tem koncernu prej izjema kot pravilo tudi pri dražjih avtomobilih), s tempomatom, s parkirnim pripomočkom zadaj ter s samodejno klimatsko napravo, ki zelo dobro deluje in ki je v času testa (vreme!) zahtevala zelo malo posegov v njeno delovanje. Tisti krom na prednjem



delu Linee vsaj v takšnem paketu napoveduje tudi zmeren prestiž v notranjosti.

Toliko o razlikah. Pod pločevino pospravljena mehanika pa ne prinaša nič drugačnega od Punta, saj gre za enako podvozje s poltogo premo zadaj (kar je danes klasika v tem razredu), kar – če odštejete drobne razlike zaradi daljšega medosja in dodane mase za zadnjo osjo) – pomeni zanesljivo lego na cesti z malo nagibanja karoserije. To se morda bere nenavadno, saj so avtomobili, v osnovi namenjeni manj razvitim državam, tudi mehkeje vzmeteni, vendar se Linea na naših cestah izkaže za povsem 'evropski' kompromis med udobjem in nagibanjem.

Fiat je Lineo na trge pospremil z dvema motorjema (1.4, 57 kW in 1.3 JTD, 66 kW), a je ponudbo hitro dopolnil. Testni avtomobil je tako poganjal zelo živahen motor, za katerega bi z voznikovega sedeža ocenili, da je kak ugleden 1,8-litrski bencinar, v resnici pa gre za svež 1,4-litrski turbobencinar. Zasnova je takšna, da turbopuhalo skriva

vse svoje slabe lastnosti (odzivnost, 'dirkaški' značaj motorja), se pravi, da je med vožnjo ugleden in nič razbijaški, čeprav streže z 200 njutonmetri največjega navora ter z 88 kilovati največje moči. Tudi poraba ni tipično 'turbinska', čeprav je res, da žejja pri priganjanju naraste bolj kot pri enako zmogljivih, a večjih bencinskih strojih brez turbopuhala.

Motor tako lepo, odločno in zvezno pospešuje že od 1.500 motornih vrtljajev naprej in vse do nekaj več kot 5.000 vrtljajev v minuti. Rdečega polja merilnik vrtljajev sicer nima, elektronika pa nežno prekine delovanje motorja pri 6.400 vrtljajih v minuti. Do tja se motor sicer z nekaj več potrpljenja zavrti tudi v četrti prestavi (kar na merilniku hitrosti pomeni skoraj natanko 200 kilometrov na uro), vendar daje občutek, da visokih vrtljajev ne mara. Najlepše se počuti med 2.000 in 4.500 vrtljaji, in če je voznik s stopalko plina nežen, tudi ni požrešen. Odčitki z merilnikov kažejo, da pri 50 kilometrih na uro (1.300 vrtljajev v šesti prestavi) zahteva 4,7 litra

“Njenih dobrih 4,5 metra dolžine je treba upoštevati, če ne drugje, vsaj v garaži.”

Iz oči v oči



Dušan Lukič

▶▶ Limuzina mora biti, pravijo kupci na nekaterih avtomobilskih trgih (a slovenskega ni med njimi). Zato je nastala Linea, zato so nastali limuzinski Astra, Megane, Jetta ... Tako podobni (po zasnovi), a tako različni (po izvedbi). Nekateri so očitno polimuzinjene različice petvrtnih modelov, drugi oblikovno povsem novi (in všečni avtomobili), tretji tehnični in oblikovni križanci. In Linea spada med zadnje. Zato oblika ni vrhunska (je pa sprejemljiva), zato je tehnika mešanica najbolj sodobnega in že dodobra preizkušene in zato bo Linea popolnoma zadovoljila povprečnega kupca, ki hoče imeti povprečno dobro (in povprečno drago oziroma poceni) limuzino tega velikostnega razreda. Nič več in nič manj. ◀◀



Mitja Reven

▶▶ Zaradi limuzinskega zadka napelje prva misel prav v smer Fiatove Albee. Napačno, saj si avtomobila sploh nista podobna, čeprav ju družijo razredno enaka oblika. Linea ne stavi na kupce, ki iščejo limuzino za čim manj denarja, saj je bolj opremljena, pri izdelavi so uporabljeni boljši materiali (notranjost je prav prijetna, a čisto Fiatova – z vsemi plusi in minusi), počutje v vožnji z njo pa je na višji ravni. S (sicer) dizelsko gnano Lineo sem pred meseci naredil daljšo pot in bil presenečen: resda je bilo na avtocesti zaradi mehkejše zasnove nekaj več dela z volanom (čeprav manj od pričakovanih), a ko sem po sedmih urah vožnje prišel na cilj, bi težko govoril o utrujenosti. Mene je 'mali Maserati' pozitivno presenetil. ◀◀





“Če prtljažnik pogosto povečujete, potem zmaga Punto z rezultatom 1.020 : 870, v nasprotnem primeru je rezultat nepomemben.”

goriva na 100 kilometrov, pri 130 kilometrih na uro (dobrih 3.000 vrtljajev) 7,4 in pri 160 kilometrih na uro (slabih 4.000) 10,4 litra bencina na 100 kilometrov. Na našem testu je pri zmerni, a še vedno hitri vožnji porabil povprečno 7,8 litra, pri neprizanesljivi vožnji pa 12 litrov na 100 kilometrov.

Pet prestav menjalnika je pri lepih motor-nih krivuljah povsem zadosti, čeprav se dodatne šeste ne bi branili. Menjalnik pa je skozi svoja prestavna razmerja neka vmesna pot: niti ni izračunan na dolgo niti ni športno kratek. Tudi ko motor v četrti prestavi poženete do prekinjevalnika, potem pa pretaknete v peto prestavo, vrtljaji padejo na vrednost 4.800 in motorju še uspe pospeševati 1,2 tone težak avtomobil. Predvsem pa je pomembno, da kombinacija motor-menjalnik omogoča odločna prehitavanja pri 70 ali 80 kilometrih na uro, torej na cestah zunaj nase-

lij, kjer voznik to najbolj potrebuje. Prožnost je po zaslugi turbopuhala kljub le petim prestavam odlična.

Linea s takšnim motorjem morda res ne bo najbolj iskana različica, se pa takšna ponuja kot zelo dobra alternativa vsem, ki niso čisto zapri-seženi petvratnim karoserijskim različicam. Gledano kot celota, je testna Linea pustila zelo dober vtis.

Z razdalje bi zato lahko zapisali: tudi Linea je zelo dober Punto, čeprav ima drugačno ime. Sicer pa, če gledate na ime le kot na skupek črk – od pike od črte res ni daleč. V primeru tega avtomobila pa trditev prav tako drži. ◀◀



Tabela konkurence			
MODEL	Fiat Linea	Nissan Tiida (4 vrata)	Fiat Grande Punto (5 vrat)
	1.4 T-Jet 16v (88 kW) Dynamic	1.8 16v Acenta	1.4 T-Jet 16v (88 kW) Dynamic
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.368	1.797	1.368
največja moč (kW/KM pri 1/min)	88/120 pri 5.000	93/126 pri 5.200	88/120 pri 5.000
največji navor (Nm pri 1/min)	206 pri 2.500	173 pri 4.800	206 pri 1.750
dolžina × širina × višina (mm)	4.560 × 1.730 × 1.497	4.479 × 1.695 × 1.533	4.030 × 1.687 × 1.490
največja hitrost (km/h)	193	195	195
pospešek 0-100 km/h (s)	9,2	10,4	8,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,2/5,2/6,8	10,1/6,5/7,8	8,7/5,4/6,6
cena osnovnega modela (evri)	14.350	18.150	13.960

Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	350
ESP + ASR	590
Lita platišča s pnevmatikami 205/55/R17	150
Tempomat	150
Parkirna tipala zadaj	230
Nadomestno kolo	60
Nižanje podvozja	40

Tehnični podatki | Fiat Linea 1.4 T-Jet 16v (88 kW) Emotion

CENA: (Avto Triglav, d. o. o.)			
1.4 8v Active:	11.490 EUR	Garancija:	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije za lak, 8 let garancije na prerjavljanje.
1.4 T-Jet 16v Emotion:	15.750 EUR	Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 30.000 km.
Testno vozilo:	17.379 EUR		
Moč:	88 kW (120 KM)	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
Pospešek:	9,8 s	redni servisi, delo, material:	572
Največja hitrost:	193 km/h	gorivo:	9.942
Povpr. poraba:	9,3 l/100 km	gume (1):	512
		izguba vrednosti po 5 letih:	9.003
		obvezno zavarovanje (2):	2.660
		kasko zavarovanje (2):	2.050
		Skupaj:	24.739
		Strošek za prevoženi km:	0,25 EUR/km

NAŠE MERITVE
T = 13 °C / p = 1013 hPa / rel. vl. = 38 % / Starje kilometrskega števca: 3.857 km / Gume: Bridgestone Blizzak LM-25 215/50/R17 H

Vožne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h:	9,8
402 m z mesta:	17,0
	(134 km/h)
1.000 m z mesta:	31,5
	(168 km/h)

Prožnost

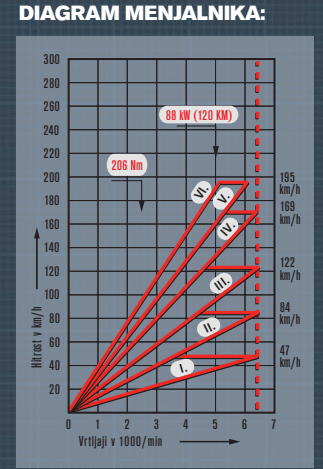
50-90 km/h (I-V):	9,3 s
80-120 km/h (IV):	13,2 s

Največja hitrost

	193 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	7,8
največje povprečje	12,3
skupno testno povprečje	9,3

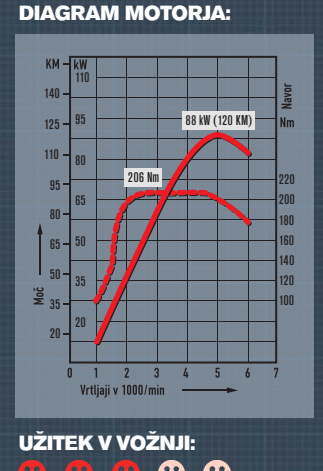


Trušč v notranjosti

		III.	IV.	V.	dB
Prestava					
50 km/h		58	56	55	
90 km/h		64	62	60	
130 km/h		68	68	66	
Prosti tek		36			

Zavorna pot

od 130 km/h:	66,1
od 100 km/h:	40,6
	(AM meja 40 m)



UŽITEK V VOŽNJI:

Avtomobil takšne sorte že po definiciji niso posebej uživaški, ampak tale motor naredi vožnjo vsaj prijetno in do neke mere tudi športno.

Ocena

Zunanost (15)	12	Med malimi limuzinami se zdi Linea najbolj skladna. Je tudi zelo dobro izdelana.
Notranjost (140)	119	Zelo prostorna, še posebej (za ta razred) zadaj. Zelo dobra ergonomija in oprema, velik osnovni prtljažnik.
Motor, menjalnik (40)	38	Odličan motor – tih in miren tek, široko delovno področje, velike zmogljivosti, a uglajeno delovanje.
Vožne lastnosti (95)	78	Zelo dobra podvožje in lega na cesti, volan nad pričakovanji. Neugodno velik obracalni krog.
Zmogljivosti (35)	31	Pospešuje dobro, čeprav rahlo slabše od objavljenega. Odlična prožnost kljub le petim prestavam.
Varnost (45)	37	Zaviranje je kak meter pod pričakovanji. Dober varnostni paket, le stabilizacijski ESP manjka.
Gospodarnost (50)	27	Za 400 evrov dražja od primerljivega Punta se zdi soliden nakup, je pa v tem cenovnem razredu že Bravo.
Skupaj	342	Precej visoko po točkovni lestvici znotraj ocene 4 se je prebila takole motorizirana in opremljena Linea. Zagotovo je zanimiv izdelek, ki pa ima eno večjo slabost – predsodek morebitnih kupcev. Sicer pa je tehnično prijetno presenetila.

OCENA avto magazine 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

- ▲ živahen in zmogljiv motor
- ▲ volan
- ▲ menjalnik
- ▲ podvožje
- ▲ notranja odlagalna mesta
- ▲ oprema
- ▲ počutje, prostornost
- ▲ pokrovček goriva brez ključa
- ▼ nima stabilizacijskega sistema ESP
- ▼ nima nastavitve intervala prednjih brisalnikov
- ▼ glasen motor pri visokih vrtljajih
- ▼ predal pred sovoznikom je brez ključavnice in neosvetljen
- ▼ upravljanje potovalnega računalnika
- ▼ poraba pri priganjanju