

Test

Fiat marea 2.0 20V HLX weekend

HAPPY

Ponavadi se začne v petek okrog dveh popoldne. Bolj ali manj natančno prihaja dvainpetdesetkrat na leto. In ni jih malo, ki prenašajo delovni teden prav zaradi njih.

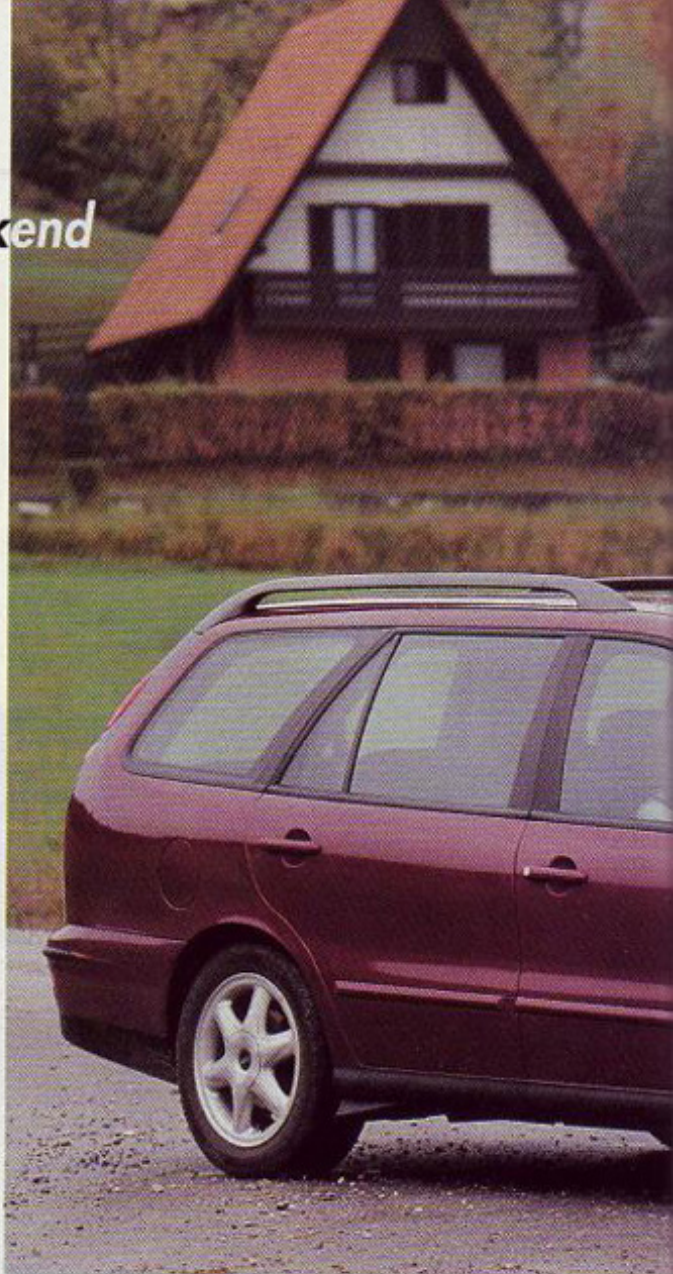
Konec tedna. Vikend!

Kdor je že sedel v bravi ali v bravu, se bo počutil domače. Marea je namreč, tako kakor nekoč



tempra, ne, še bolj izrazito kakor tempru, v srednji razred povečani fiat spodnjega srednjega razreda. Iz brave v mareo, torej. Takšna operacija je poceni, saj močno zmanjša stroške razvoja novega avtomobila, utegne pa biti tudi dvorezen meč: tako zasnovan avtomobil ima namreč lahko premalo lastnega »jaza« in notranja prostornost utegne, glede na večji avtomobilski razred, razočarati.

Toda: ko gre za potniški prostor, je brava velikodušna kakor za številko večji avtomobil. Drugi, prav tako zanimiv prostorski podatek je na račun spremenjenega oziroma podaljšanega zadka v primerjavi z originalom še pridobil; prtljažnik je še posebej v različici weekend družinskih razsežnosti



(WEEK)END



ter hkrati lahko dostopen in dobro obdelan. S tega naslova tako marea weekend ne zasluži nikakršne graje.

Kaj pa marein ego? Čeprav na prednjem delu pločevinastih karoserijskih delov niso spreminjali, jo izdala kot izbuljene ustnice oblikovana plastika na odprtini v pokrovu motorja ter v primerjavi z bravo spremenjen odbijač s spojlerjem. In ker gre v testnem primeru za marea weekend, skoraj ni mogoče prezreti strešnih nosilcev, ki zaznamujeta kombijevsko karoserijsko različico. Če bi zmogla prenesti vsaj nekoliko večjo obremenitev, bi bila prav ta opornika odlična; osemdeset kilogramov sicer ni malo, pa vendar smo pri podobnih avtomobilih vajeni večje kilogramske omejitve. Sicer pa gre za zanimivo oblikovno rešitev: opornika iz strehe zrasteta šele na

spoju bočnih vrat, nadaljujeta pa se v zadnja strešna stebrička, kjer sivočrna plastika objame zadnje luči. Kombijevski zadek je naredil prostor še enemu paru bočnih šip,

ki se s preostalo zastekljenost homogeno skladata, poleg estetike pa ponujata tudi zelo dobro vidljivost z voznikovega sedeža ob marena boka. Še napihnjena šipa v



zadnjih vratih in celostna podoba marea (weekend) je nezmotljiva: marea je oblikovno dovolj drugačna, da tesna sorodstvena vez z bravo ne vpliva na lastni oblikovni imidž.

Ko pri Fiatu izdelajo weekend, je jasna rešitev zadnjih vrat. Ta so vedno deljena v dva dela: gornji, večji, se odpira klasično navzgor. Spodnji, manjši, se ob dvignjenem

gornjem delu lahko spusti. V takšni legi lajša nakladanje težjih tovorov, saj je sposoben prenesti tudi blizu stota težke obremenitve, dvignjen pa omejuje neželene pomike tovora, ko je ta že v prtljažniku. In kompromis med višino, ko je dvignjen, ter dolžino, ko je spuščen, je ravno pravšnji, da v nobeni od obeh leg ni v napoto. Kombijevsko poslanstvo weekenda je torej tradicionalno fiatovsko uspešno.

Marea je bila v primerjavi z bravo deležna tudi nekaj drobnih, a dobrodošlih sprememb v notranjosti. Volanski obroč lahko vsebuje tipke z osnovnimi radijskimi ukazi, desna obvolanska ročica ima kako funkcijo več (in se s tem približuje uporabnosti starih, opuščanih Fiatovih obvolanskih ročic) in med ne najbolj priročno in ergonomsko oblikovanimi gumbi za zračenje in gretje najdemo tudi posebno lego, označeno z »max def«. V tem primeru z le enim gibom vklopimo klimatsko napravo, najbolj intenzivno gretje, največjo hitrost ventilatorja ter gretje zadnje šipe, namenjen pa je odroševanju v zoprnih deževnih dnevih, ko gre že tako vse narobe. Zanimiva in dobrodošla rešitev torej, še posebej zato, ker se v vlažnem vremenu marea v notranjosti dokaj rosi.

Čeprav tudi marea (še) ni brez napak, saj se z brizgalk za umivanje žarometov lušči barva, no-



tranji vzvodi za odpiranje vrat so trdi, pretrd je tudi gumb za usmerjanje zraka v notranjosti, vsi plastični deli v notranjosti niso najbolj brezhibno pripeti, pa tudi gumb za daljinsko proženje osrednje ključavnice je na takšnem mestu na ključu za vžig, da ga nehotе prožim pri ustavljanju motorja, pa prav marea dokazuje, da so fiati veliko boljše zasnovani in

izdelani kakor nekda. Navdušuje domet (okrog deset metrov) daljinskega upravljalnika osrednje ključavnice, zaradi česar ga sedaj ni več treba naslanjati na pravo mesto na bočni šipi in iskati pravi položaj, in navdušuje varovanje pokrova posode za gorivo, za katero ni več potreben ključ. Sam pokrovček ima za skeptične še vedno ključavnico, končno pa je vratca na karoseriji mogoče odpreti le z vzvodom ob voznikovem sedežu.

Zanimivi obliki ter prijetni in prostorni notranjosti se pri marei pridružuje še mehanika. Petvaljni motor za marea 2.0 HLX, ki steče

**Prtljažnik:
kombijevska
družinska
razsežnost**



**Polica: dobra rešitev,
vredna posnemanja**



še v drugem hipu, je krst doživel že v športnem bravu HGT, v marei weekend pa je zaradi njene teže veliko bolj umirjen in uglajen. Toda to še ne pomeni, da ne omogoča že skoraj zavidljivih zmogljivosti, če upoštevamo, da gre za družinskopotovalni avtomobil. Zelo hiter in dovolj natančen menjalnik s kratkimi gibi ročice ter odlična, do skrajnih hitrosti nevtralna lega na cesti kličeta po živahni vožnji in zvok iz izpuha pri visokih vrtljajih motorja v nižjih prestavah (ko ga še ne preglasi piš vetra ob karoseriji) je le še prava začimba. Po drugi strani je prav takšna marea zaradi prožnega motorja pri mirnejši vožnji čisto solidno tih avtomobil, predvsem pa lahko mirne duše trdim, da je to najudobnejši fiat doslej, ko gre za udobje med vožnjo in najhitrejši fiat doslej, ko gre za hitrost ustavljanja.

Pa smo (spet) pri koncu. Kako vesel vikend bo, je bolj ali manj odvisno od vas, kako dober konec (zadek) je, gre zasluga Fiatu, kako pa bo uspešna marea weekend, bodo povedali njeni kupci. Da gre za dober fiat, ni več dvoma.

VINKO KERNČ
Foto: UROŠ POTOČNIK



Tehnični podatki

Motor: petvaljni - širitaktni - vrtni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 82,00 x 75,65 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 6100/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,4 m/s - specifična moč 54,1 kW/liter (73,6 KM/liter) - največji navor 186 Nm pri 4500/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 admični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtačkovni vbrzič in elektronski vžig (bosch motoric M2.10.4) - vodna hlajenje 7,4 litra - motorno olje 3,8 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 85 A - uravnarjeni katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - petstopenjski sintronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,919; vzvratna 3,909; diferencial 3,562 - platišča 6J x 15 - gume 195/55 VR 15 (pirelli P6000), katalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,0 km/h, rezervno kolo 125/80 R 15 M (michelin TEX) na platišču 4B x 15, dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnim okvirjem - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolutne (prisilna hlajenje), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežem) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuk od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4490 mm - širina 1741 mm - višina 1505 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1475 mm, zadaj 1430 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1590 mm - širina (kolalci) spredaj 1470 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940-980 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1100 mm, zadnja klopa 810-610 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normalni) 500/1550 litrov - posoda za gorivo 63 litrov

Teže: prazno vozilo 1315 kg - dovoljena skupna teža 1895 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,3 s - poraba goriva (DIN): 7,2/8,8/11,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

207 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h:	4,4 s
0-80 km/h:	6,9 s
0-100 km/h:	10,2 s
0-120 km/h:	14,5 s
0-140 km/h:	20,0 s
0-160 km/h:	28,7 s

1000 m z mesta:
31,4 s (164 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40km/h (IV.):	35,2 s (155 km/h)
1000 m od 40km/h (V.):	39,9 s (136 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h:	40,1 m
od 150 km/h:	87,7 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:	
60	57,6 km/h
80	76,5 km/h
100	97,4 km/h
120	116,9 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

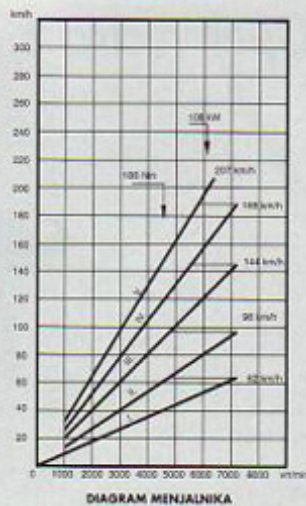
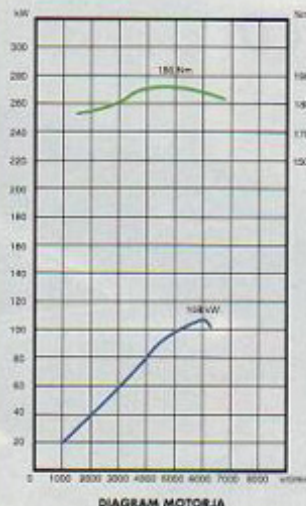
50 km/h	60	59	58
100 km/h	68	67	67
150 km/h	-	72	72
Prosti tek	41		

Poraba goriva:

Testno povprečje
13,1 litra/100 km

Cena

38.290 DEM
(Avto Triglav, Ljubljana)



Hvalimo

- zavore,
- prostornost, dostopnost prtljažnika
- prostornost v notranjosti
- izboljšave v notranjosti
- udobje med vožnjo
- motor, menjalnik, zmogljivosti
- brisalniki

Grajam

- rasenje v vlažnem vremenu
- trda in neergonomska stikala za zračenje
- trde notranje kljuke vrat
- drobne malomarnosti
- poraba goriva

Iz oči v oči

Če so z mareo hoteli nadomestiti zgolj tempo (z različico weekend vred), je vse lepo in prav. Če pa mareine ambicije segajo tudi k cromi, bodo morali v Torinu vnovič pljuniti v roke. Plima je za zdaj preizkusa, da bi oplazila krom.

Martin Česenj

Zelo uporaben avto dovršenega videza in nekoliko manj dovršene izdelave. Voznik pa je zadovoljen, če ga poganja zmogljiv petvaljni, saj mu ta motor omogoča precej užitek.

Andrej Supé

Ljubitelji fiatov in drugi privrženci se bodo zagotovo težko odpovedali marei weekend. Pravi fiat, ki ponuja oblikovno sveže linije tako mimoidočim kot potnikom, z najmočnejšim motorjem pa tudi odlične vozne zmogljivosti.

Matevž Korošec

Če bi se odločil za mareo, bi se gotovo odločil za weekend. Ne razumem ljudi, ki se odločijo za limuzinsko različico, ko pa ima kombi pri skoraj enakih zunanjih merah toooooooliko več uporabnega prostora. Pa še lepša se mi zdi.

Igor Pucihar