

Zakaj je regati ime regata? Morebiti zaradi jadralske zagnanosti Fiatovega šefa Agnellija? Mogoče pa zaradi časovne sovpadnosti regatnega rojstva in Fiatovega sponzorstva "Azzure", italijanskega regatnega aduta za ameriški pokal? Tri leta je že od takrat, ampak natanko se ve le tole: da je regata limuzinska in povsem kombijevska različica ob napol kombijevskem ritmu, da so z njo spodrinili priletni mirafiori in da so jo junija letos, zoper zob časa, na novo obdelali.

Te obdelave ne gre jemati preveč dobesedno, kajti sicer dolga vrsta oblikovalskih in tehniških posegov na hiter pogled ni tako zelo očitna, da bi novo regato zlahka ločili od stare. Gledano od zunaj je najpripadnejša moderna "črta", ki so jo na obeh bokih povlekli od prednjega pokrova proti zadku in po njej zarisali spodnje robove bočnih oken. Ti se zdaj nižajo proti prednjemu delu vozila, zato se zdijo stranske šipe večje in, ker so v

Fiat regata 100 S i.e.

Nova jadra

Konstruktivski in lepotni popravki ter SPI v motorju

vrata izbočeno vpete, je hkrati večja tudi notranja širina potniškega prostora, v komolčni višini.

Ta, predvsem optični popravek, prispeva tudi k ugodnejši aerodinamiki in, hkrati s skladnejše oblikovanima zunanijima ogledaloma, k manjšemu mazanju stranskih oken. Rezanju zraka bolj po volji sta tudi na novo oblikovana strešna žlebova, preostanek zunanjega designa pa so strnili v okrasne letve, s katerimi so obrobili šipe, žaromete in jih vtisnili v oba odbijača. Nove in pripravnejše so kljuge na vratih, novi so kolesni pokrovi in navzdol povečan je zadnji odbijač. Bogastvo vseh teh posegov pa ni vselej enako. Največ jih pripada bogatejšemu paketu opreme, ki ga Fiat že nekaj

časa označuje s črko S. S pomeni "super", torej nekaj več, pa so v ta paket všteti tudi novi ravnalniki gretja in zračenja s prilagodljivo osvetljeno shemo zračnih tokov v vozilu. Zamisel je dobra in moderna, vendar barvitost orisa pred voznikovimi očmi še ni dovolj, da bi človek vedel kako močno se notranjost ogreva, oziroma zrači. Z drugimi besedami: dokler ti ni vroče, ali dokler te ne zebe, ne veš pri čem si.

Nove v regatah pa so tudi sedežne, stenske in talne obloge, na novo obdelana sta prednja, še vedno malce previsoka sedeža.

Dolg pa je tudi spisek posegov, ki jih na oziroma v avtu ni mogoče opaziti. Sem štejem na novo vpeta menjalnik in motor; nove ojačitve najbolj

izpostavljenih karoserijskih delov; temeljitejšo zvočno izolacijo, tudi s pomočjo novih tesnil na robovih vrat; in na novo oblikovano izpušno cev.

Večidel naštetega služi boljšemu počutju voznika in potnikov: na račun manjših tresljajev v vozilu in na račun znatno omiljenega hrupa. A se tudi sicer nad počutjem v tem avtu ne gre pritoževati. Voznik dobi pregledno in bogato armaturno ploščo, pravilno odmerjene razdalje med volanskim obročem, prestavno ročico in pedali, dobi preglednost nad vogali vozila in vidljivost iz njega ter dovolj raznoliko nastavljen sedež, da utegne najti razmeroma ugoden telesni položaj. Sprjazniti se mora pa z vrtno v naslonjalu, zaradi katere se mu boleče krotoviči hrbtenica, s slabo sinhronizacijo prve prestave, ki mu greni življenje med mestnimi vožnjami in z neugodnostjo, da spodnji zaklop varnostnega pasu (isto velja za sopotnika) ni pričvrščen k sedežu, pa so zato koti zapetega pasu (ob posamičnih legah sedeža) lahko neugodni.

Ampak k serijski opreми paketa S štejejo tudi osrednja kličavnica, električno vodeni okni v prednjih vratih, žaro-





metni brisalniki, testna plošča A (za luči, motorno olje, akumulator, vrata, hladilno tekočino in zavore) ter ekonometer in merilnik vrtljajev.

In, če gre za regato 1000 S i. e. – takšno smo tokrat preskusili – je njena odlika še ena: 1,6-litrski motor z dvema odmičnima gredema, ki ga sicer v fiatih in tudi v regatah posebej poznamo že nekaj časa, a so ga za to priložnost na novo opremili z elektronskima vžigom in polnjenjem po ameriškem sistemu SPI, kar pomeni Single Point Injection, ali po naše in prosto prevedeno »sredinsko vbrizgavanje goriva«. Razlaga: v sesalni cevi je le ena vbrizgovalna šoba, od nje pa vsak valj dobiva gorivo po svojem vodilu. Tako zasnovana vbrizgovalna naprava koristi spontanejšemu odzivanju motorja na ukaze s pedala za plin, čistejšemu izgorevanju, ugodnejši porabi goriva (tovarna: poraba je za 7,6 odstotka nižja!), manjši odvisnosti motorja od temperaturnih razmer in preprostejši ter zato cenejši konstrukcijski izvedbi.

Motorju so dodali še poseben senzorski sistem za nadzor vrtljajev, polnilni oziroma sesalni tlak, vodno in zračno temperaturo, nastavitev sesalne lopute in – obenem – za usklajevanje dela med vbrizgovalnimi šobami, vžiga, prostega teka in tako dalje. Eno z drugim: optimalizirano delovanje motorja zmanjšuje njegovo žejo po gorivu, ne da bi bile zmogljivosti količkaj prizadete. V isti sapi pa se ta motor hvali tudi s samodiagnozo, ki so jo presadili iz včje crome i. e. Gre za napravo, oziroma mikroročunalnik, ki si med delovanjem motorja zapomni posamične motnje in jih pozneje – v servisni delavnici – posreduje mehanikom.

Kot že rečeno: dodatkom navkljub znaša največja moč tega preskušenelega in še vedno modernega pogonskega agregata z lahko glavo in zobatim jermenom za obe odmični gredi nespremenjenih 74 kW oziroma 100 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Skoraj enake kot pri prejšnji regati 100 S so tudi končne zmogljivosti vozila. Med našo preskušnjo, z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva, je regata 100 S i. e. pospeševala z mesta do hitrosti 80 kilo-





metrov na uro v 7,2 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 10,0 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 15,1 sekunde. Največja hitrost, ki smo jo dosegli, je bila – tako kot pospešek 0–100 km na uro – enaka tovarniški objubi: 180 kilometrov na uro. Vsi ti rezultati so praktično enaki številkam, zapisanim med testom prejšnje regate 100 S (Am, 14/1984). In, ker vse testne avte vozimo nadpovprečno ostro in hitro, se nam tedaj izmerjena povprečna poraba celotne preskušnje – 9,7 litra na 100 kilometrov – ni zdela visoka. Tokrat, z regato 100 S i. e., je bila še nižja: po okroglo 4500 prevoženih in zelo zahtevnih kilometrih smo izmerili povprečno žejo 9,2 litra bencina super na 100 kilometrov. Dokaz torej, da so tehniki, pa tudi oblikovalci, dobro opravili svojo dolžnost.

Podvozja in vsega tistega, kar sodi zraven, ob že omenje-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 84,0x71,5 mm – gibna prostornina 1585 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 6000/min – največji navor 129 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (SPI) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 770 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4,091; II. 2,235; III. 1,553; IV. 1,163; V. 0,960; vzvratna 3,920; diferencial 3,210 – platišča 5 1/2 Jx14 – gume 165/65 SR 14 (pirelli P6)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na

posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj prečna listnata vzmet, prečna vodila, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo in blažilnikom, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, servo.

Mere in teže: dolžina 4,260 m – širina 1,650 m – višina 1,412 m – medosna razdalja 2,455 m – kolotek spredaj 1,403 m, zadaj 1,389 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 970 kg – dovoljena skupna teža 1370 kg – prtljažnik (tovarna) 513 dm³ – posoda za gorivo 55 litrov

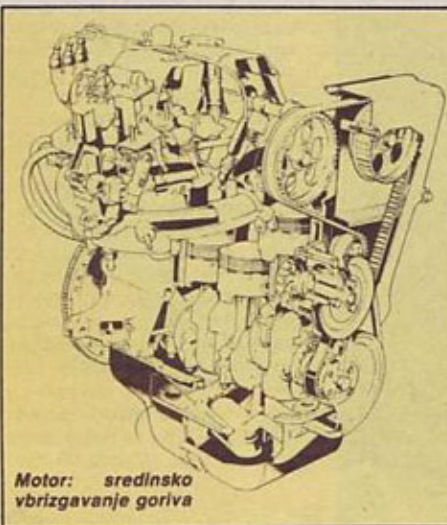
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,0 s – poraba goriva (ECE): 5,3/6,8/9,8 litra goriva super na 100 km

ni junijski pomladitveni akciji niso spreminjali. Zato so ostale nespremenjene tudi njegove poglavitne lastnosti: kompromisu med udobjem in čvrstostjo naklonjene štiri posamične obese, vzmetni nogi spredaj in prečna listnata vzmet zadaj. Regato 100 S i. e. je mogoče zelo hitro voziti, ampak s stalnim upoštevanjem podatka, da ta avtomobil noče biti visoko zmogljiva športna limuzina, ampak predvsem udobno vozilo za štiri do pet potnikov, oziroma za voznika brez pretiranih cestno-dirkaških ambicij. Zadek je na obtežbo opazno občutljiv, kar pomeni dodatno previdnost na volanu, čeprav se poglavitne regatine lastnosti – da zahteva v ostrih ovinkih dodajanje volana, med odzemanjem plina pa precej na hitro zdrsne zadek – tudi v takšnem primeru ne spremenijo v nevarnost. Je pa prav, če človek zanje ve.

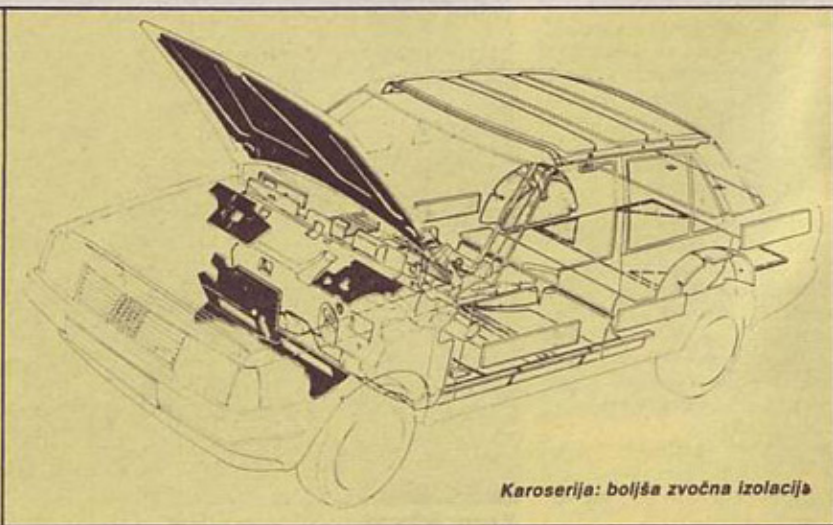
• • •

Navsezadnje je potrebno vedeti tudi tole: nova regatina jadra ne koristijo niti večjemu prestižu niti drznejšim zmogljivostim tega vozila. So pa v očiten prid počutju in prihranku pri gorivu. Zato je regata 100 S i. e. še prepričljiveje takšna, kakršna v bistvu hoče biti: zelo priljuden, čisto vsakdanji in moderno pripraven avtomobil srednjega razreda. Hočem reči, da so z zobom časa prav spretno opravili.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



Motor: sredinsko vbrizgavanje goriva



Karoserija: boljša zvočna izolacija