



Pravzaprav so s fiatom regato – leta 1983 – treščili po dveh muhah hkrati: kombi-limuzini ritmu so postavili ob bok avtomobil s klasično obliko in z ločenim prtljažnikom v zadku, hkrati pa spodrinili ostareli mirafiori z zadnjim pogonom. A so regati-limuzini že za lanski torinski avtomobilski salon pritaknili tudi regato-kombi. Navsezadnje: srednjeveliki kombiji so pri fiatu stara navada, z novo imensko oznako »weekend« pa so tudi povsem jasno namignili, za kaj gre.

Fiat regata 100 S weekend

## Šesta vrata

Po hišni tradiciji: eleganten in priročen kombi

Kombijevske različice predstavljajo na zahodnoevropskih tržiščih okroglo desetino vseh prodanih osebnih avtomobilov, to pa pomeni, da si kar precejšnje število kupcev zaželi vozila, ki so kos tudi zajetnejšim tovorom – najsi

gre za vsakdanje poklicne potrebe, ali pa za prevoze družinsko-vikendaške sorte.

Regata weekend zna biti obojim kos. Ne le zato, ker je tovorni prostor v njej dovolj prepričljiv, ampak tudi zato, ker streže s sko-

raj do milimetra enakimi zunanji-  
mi merami kot limuzinska regata,  
to pa pomeni, da se ponaša tudi z  
enako okretnostjo in – to je mo-  
goče izza volana takoj ugotoviti –  
tudi z enako dobro vidljivostjo na  
vse strani.

Povrh tega takoj povem: kombi-  
jevska oblika se regati zelo do-  
bro poda. Različica weekend je  
nastala z nekaj preprostimi pote-  
zami: običajni regati so podaljšali  
streho, v boka od zadnjih vrat da-  
lje so vtisnili veliki šipi, zadek pa  
poševno prisekali. Kljub temu  
streže nova oblika z elegantno  
skladnostjo celotne zunanje po-  
dobe. Hkrati pa so oblikovalci po-  
skrbeli za posebnost, ki jo pri  
evropskih kombijih doslej še ni-  
smo srečali. Zadnja vrata so na-  
mreč dvojna. Ali, rečeno z malce  
pretiravanja: regata weekend ima  
šest vrat: štiri ob straneh in dvojna  
na zadku! Tudi pri tem gre za pre-  
prosto, a sila uporabno zasnovo:  
kombijevsko-običajnim zadnjim  
vratom, ki se pri tej regati odpira-  
jo od strešnega roba do odbijača,  
podprta z dvema teleskopskima  
opornikom, so pritaknili še do-  
datno možnost – s potegom zati-  
ča v zadnji prtljažni steni omahne  
ta z odbijačem vred v vodoravno  
lego, obešena na stranski parale-  
logramski vodili. To je v korist  
lahkotnejšemu nalaganju težje  
prtljage, pa tudi prevažanju tovo-  
rov, ki morajo – seveda pravilno  
označeni – štrleti iz vozila. Če  
gre za dolge, a dovolj tanke pred-  
mete, je namreč moč zgornja vra-  
ta povsem zapreti (da so luči in

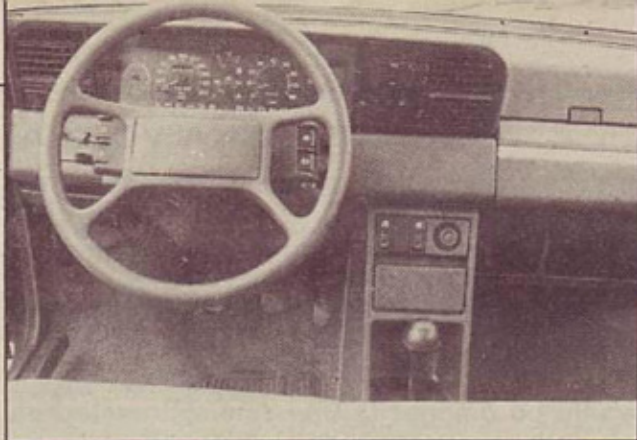


registrarska tablica nemoteno vidne, spuščeni spodnji del vrat pa omogoča ne le dovolj veliko odprtino, ampak služi tudi kot dodatna težnostna opora. Je pa dobro vedeti: odprtina je dovolj velika, da zleze skozi, v notranjost vozila, tudi izpušni plin, pa velja to prevoziško možnost izkoristiti le za krajše kilometrske poti.

Kajti v notranjost tega vozila je mogoče zložiti marsikaj tudi ob zaprti zadnji steni. Povsem zložena zadnja klop omogoča nakladalno dolžino 155 centimetrov, ki se le med blatnikoma zoži na okrogel meter širine. Približno toliko (98 centimetrov) pa meri tudi višina prtljažnega prostora. Zapisano v kubičnih decimetrih (tovarniški podatek) pomeni to največ 1400 dm<sup>3</sup> – oziroma, če je zadnja klop nezložena in namenjena potnikom – najmanj 460 dm<sup>3</sup> praznine. Pri tem je v nakladalno polico zvrnjena zadnja stena kos obtežbi približno 70 kilogramov.

Testni regati weekend je pripadala tudi oznaka 100 S. S za opremo, ki jo je v tem avtu res veliko in jo naštejemo od znotraj navzven: merilniki hitrosti, vrtljajev, goriva in temperature; ekonometer, elektronsko vodeno zračenje in gretje; štirje zglavniki; električno vodeni šipi v prednjih vratih; od znotraj nastavljeni zunanji ogledali; ogrevana zadnja šipa z brisalnikom; digitalna ura; običajna in bralna notranja luč na stropu; nastavljen obroč volana; osrednja ključavnica vrat; brisalnika žarometov; in nizkopresečne gume na kolesih. Za deljivo zadnjo klop in za »sončno« streho s pomičnim stropom je potrebno doplačati, serijska je pa zložljiva ponjava, s katero je mogoče prekriti prtljago v zadnjem delu vozila.

Številka 100 pa pripada motorju, ki je dobro znan Fiatov izdelek, s štirimi valji, s 1,6 litra gibne prostornine, z dvema odmičnima gredema v lahki glavi in z okrogli-



Za voznika: popolna armaturna plošča

mi 100 KM (74 kW) največje moči. Motor vžiga s pomočjo ročnega čoka, urno teče in se rad vrti. Opozorilno rumeno polje na merilniku vrtljajev sega med številka 5900 in 6500, sta pa odmični gredi kos ventilom tudi čez to me-

jo, daleč v rdeče polje. Zraven sodi petstopenjski menjalnik, ki je enako kos lagodnemu pretikanju kot varčnostni nalogi. Edino prestavna ročica se rada zatakne, kadar bi morala v prvo ali v tretjo prestavo.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 84,0x71,5 mm – gibna prostornina 1585 kubi-kov – kompresija 9,3:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 5900/min – največji navor 133 Nm (13,6 kpm) pri 3800/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – dvojni padotočni upljinjač weber – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 770 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 Jx14 – gume 165/65 HR 14 (pirelli P6)

**Voz in obese:** kombi za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah –

spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj prečna listnata vzmet, prečna vodila, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnate, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,267 m – širina 1,650 m – višina 1,450 m – medosna razdalja 2,455 m – kolotek spredaj 1,405 m zadaj 1,416 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1010 kg – dovoljena skupna teža 1510 kg – prtljažnik (tovarna) 460/1400 dm<sup>3</sup> – 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): 5,8/7,8/10,5 litra goriva super na 100 km

Pri nas izmerjene zmogljivosti regate weekend so bile zelo podobne tistim, ki smo jih dosegli z običajno regato 100 S (Am, 17/1984). Tudi regato weekend smo med meritvami gnali z dvema osebam v avtu in ob polni posodi goriva ter izmerili največjo hitrost 180 km na uro; pospeševali pa: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 7,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 15,2 sekunde. Le povprečna testna poraba goriva je bila tokrat – predvsem na račun pogostejše in odločnejše obremenjenega vozila – za okroglega pol litra višja kot takrat: 10,2 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Podvozja regati weekend na ljubo niso spreminjali; zahtevnejšim teženostnim obremenitvam primerno so okrepili le vzmetenje zadnjih koles. Zato polno obloženo vozilo ne počepne čez normalno mero, pa je to v prid tudi celotnim voznim lastnostim. Pododavana, že od običajne regate sem, je le občutljivost na bočni veter.

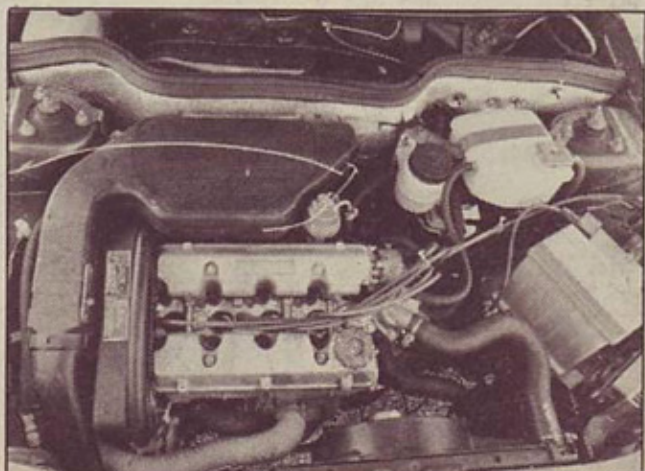
Sicer pa: tudi regato weekend je, če se vam zahoče, mogoče ostro in športno voziti. Streže pač z lastnostmi prednjega pogona, kar pomeni blago težnjo nosu, da bi na ostrih ovinkih zdrsnili navzven, a tudi sprotno reakcijo na odzemanje plina, ob katerem se vozilo znova poravnava v želeno smer. Hkrati z motornimi in prtljažnimi zmogljivostmi pa je ta avtomobil z lahkoto kos vsem potovalnim naporom, tudi ob štirih ali petih ljudeh v njem.

Fiat regata 100 S weekend je torej eleganten, zmogljiv in ne pretirano zapravljen družinski avtomobil. Kot kombi s »šestimi« vrati pa je tudi nadpovprečno uporaben.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL



Prtljažnik: »šesta« vrata, za doplačilo deljivo zadnje naslonjalo



Motor: 2 odmični gredi, 100 KM