

takole: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,4 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 16,7 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 22,4 sekunde.

Ob tem velja ponoviti: motor je enako kot pospeškom kos tudi prožnostnim nalogam in za naglo, še vedno ostro, a glede goriva prizanesljivejšo vožnjo, je dovoljeno pretikati povsem nedirkaško. Z mešanico najbolj in zmerno ostre vožnje smo med vsem testom izmerili povprečno porabo 14,1 litra goriva na 100 prevoženih kilometrov.

Zdaj bo kdo rekel: pa ste med testne beležke vnesli tudi kakšno grajo tega vozila? Smo, natanko in samo tri: petinpetdesetlitrška posoda za gorivo je premajhna za vozilo, ki je namenjeno zahtevnim potovanjem ne glede na vozne in vremenske okoliščine; prednja sedeža sta nepripravno zgibljiva in se za dostop k zadnji klopi (ob samo dveh vratih) premalo umakneta; in levi brisalnik, torej tisti pred voznikom, ni več dovolj temeljit, če hitrost vozila preseže 180 kilometrov na uro.

In to je vse!

**Formula X = 4x4 oznanja** torej visokozmogljiv in izredno dobro izdelan avtomobil. Jasno: BMW 325iX je namenjen tistim kupcem, ki takšen avtomobil hočejo in ki takšen nakup zmorejo. Saj je v osnovi za okroglih 10.000 DM dražji od dvokolesno gnanega »dvojčka« 325i. Je pa ob enem dokaz, kako je moč iz dobrega narediti še boljši avtomobil.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL



Dve leti in pol, menijo pri Fiatu, je dovolj dolga doba, da se avtomobil postara. Regato so začeli izdelovati septembra 1983. Od takrat so na domačih tleh prodali 234.000, izvozili pa 143.000 teh vozil. pred dnevi smo se časnikarji zbrali v Rimu: zaradi na novo obdelane in tako pomlajene regate. Seveda je ta osvežitev namenjena kupcem.

Vseh regat je po novem enajst: šest različic v podobi limuzine in pet kombijev, z že zrtano oznako »weekend«. Pri tem so na voljo: dva paketa opreme (osnovni in S kot super) ter pet različnih motorjev – dva bencinska in trije dizli. Bencinska nosita oznaki 70 (1301 kubik, 65 KM) in 100 i.e. (1585 kubikov, 100 KM), dizelski pa D (1697 kubikov, 60 KM), DS (1929 kubikov, 65 KM) in turbo DS (1929 kubikov, 80 KM). Turbo-dizelska možnost v tem avtu je nova. Motor so si sposodili pri hišni sestrični lancii prismi, odlikujejo pa ga vbrizgavanje hladilnega olja k batom, najnovejši turbinski polnilnik KKK z 16 največjim polnilnim pritiskom 0,8 bara, s hladilnikom polnilnega zraka in z lastnostjo, da se zgane že pri 1200 motornih vrtljajih, oljni hladilnik in Boscheva naprava za vbrizgavanje goriva.

(Novi) fiat regata

## Make-up

**Pomladitveni ukrepi: tudi z (bencinskim) sredinskim vbrizgavanjem in turbo-dizlom**

Povsem nova pa je tudi zasnova vbrizgovalnega sistema pri (bencinski) regati 100 S i.e. Njenemu 1,6-litrskemu motorju z dvema odmičnima gredema v glavi so namreč pritaknili elektronsko vodeno vbrizgovanje goriva po ameriškem sistemu S. P. I. (single Point Injection) ali po naše »sredinsko vbrizgovanje goriva«. Vbrizgovalna šoba je namreč ena sama, nameščena v sesalni cevi. Od tam so gorivu namenili štiri ločena vodila, po eno za vsak valj. Prednost

takšnega polnjenja so po tovarniškem mnenju tele: spontanejšo odzivanje motorja na ukaze s pedala za plin, čistejšo izgorevanje, za 7,6 odstotka manjša poraba goriva ter manjša odvisnost motorja od njegovih lastnih temperaturnih razmer.

Že znani Fiatovi črki i.e. oznanjata elektroniko, ki ne bdi le nad polnjenjem z gorivom, ampak tudi nad njegovim vžigom. Poseben sistem senzorjev nadzira motorne vrtljaje, polnilni tlak, vodno in zračno temperaturo, nastavitve sesalne lopute – skratka vse tisto, kar je pomembno za zdrav tek motorja. Pri tem so regati i.e. (tako kot že cromi i.e.) namenili tudi »samodiagnozo«, to je mikroročunalnik, ki si zmore zapomniti posamične napake v polnilno-vžigalnem sistemu in jih pozneje, ob servisnem pregledu, posredovati mehanikom.

### MOTORNO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



**ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO**

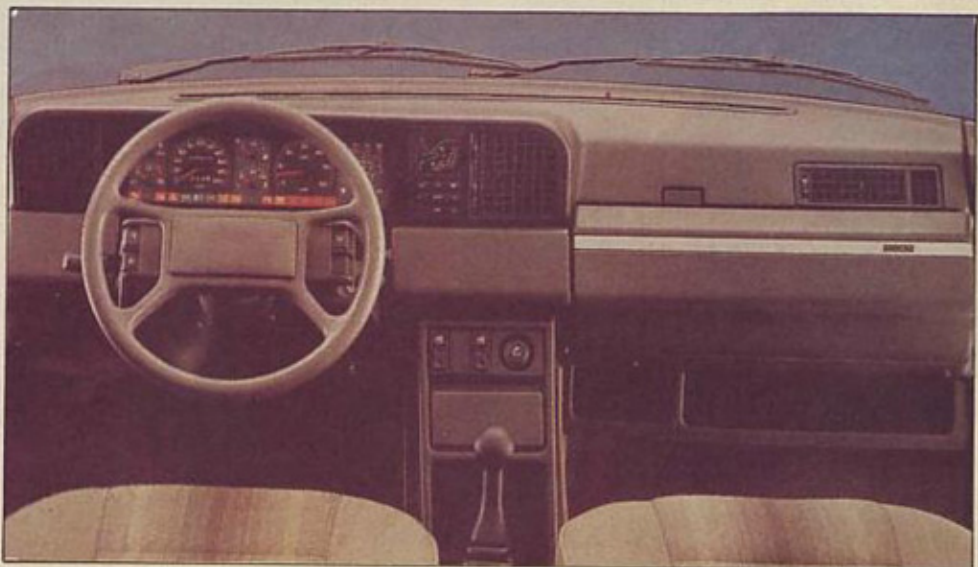




Največji navor tega motorja znaša 128 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti, po tovarniški obljubi pa zmore pospešiti vozilo z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v okroglih 10 sekundah in ga pognati z največjo hitrostjo 180 kilometrov na uro.

Seveda bomo nove regatine različice v naslednjih mesecih podrobneje preskusili, zato omenim le še poglobitve ostale – pomlajevalno delujoče – spremembe: maska na nosu je zdaj obrobljena z okrasnimi letvami; oba odbijača sta večja, aerodinamičnejša in polepšana z vtisnjenima letvama; manjšemu zračnemu uporu na ljubo so preoblikovali tudi zunanja ogledala; kljuge na vratih so nove in namenjene čvrstjšemu prijemu; in spodnji rob bočnih oken ni več raven, ampak v rahli krivulji prilagojen linijama prednjih blatnikov. K dražjemu paketu opreme sodijo tudi obrobljeni žarometi in aksialno preluknjani kolesni pokrovi, vsem regatam po vrsti pa so bočne šipe ukrivili, kar je, hkrati z novimi tapetami na notranji strani vrat prispevalo k večji notranji širini vozila – spredaj za tri in zadaj za dva centimetra.

Nove so tudi karoserijske ojačitve (zoper odvečne tresljaje) nova je izdatnejša zvočna izolacija, nova je tudi oblika strešnih robov. Dizelskim različicam so namenili še kabelski prenos s prestavne ročice k menjalniku (med uvodno vožnjo se nam ta rešitev ni zdela tako zelo bleščeča kot je moč brati v spremnem tovarniškem besedilu) vse regate pa imajo zdaj odločno boljše, čeprav spredaj še vedno previsoke sedeže.



Toda: gledano v celem je postala regata – najsi bo limuzina ali weekend – zelo natančno obdelano, solidno opremljeno in nasploh zrelo vozilo srednjega razreda. Udobna, prav nič hrupna in vse bolj in vse bolj varčna je tudi vožnja z njo. Prenovljena paleta motorjev pa je tisto, kar preostane kupcem: da izberejo, kar jim je najbolj všeč.

Nova regata, ne oziraje se na posamične različice, je torej že znano vozilo – z novimi videzom in z novimi zmogljivostmi. Make-up na pločevinasti koži in pod njo je dovolj prepričljiv, da bo zalegel za naslednja dve ali tri leta.

M. ČESENJ