

Fiatova vnovična pomlad se je začela z ritmom: leta 1978. Potem sta se zvrstila panda in uno. In zdaj: regata! Adijo, mirafiori! Pet – po novem značilnih – Fiatovih črtic na nosu pomeni preporod. In ni težko uganiti: tudi argenta bo kmalu dobila naslednika. Razvoj ne sme zastati!

Saj tudi tekmeci ne zapravljajo časa! In za fiat mirafiori se je po devetih letih – v tem času so prodali skoraj dva milijona primerkov! – vedelo: sodobni konkurenci avtomobilskega razreda ni več zmoget biti v celoti kos. Regata ji pa bo, upajo!

PODALJŠANI RITMO

Ali so si jadralski vzdevek izmislili zaradi večje hišne ponudbe imen ali zaradi pomorske zagnanosti šefa Angellija, ne vemo. Regata je nastala po razmeroma preprostem ključu: na osnovi ritma, a s poplejšanim nosom in podaljšanim zadkom, v katerem je prtižanjnik klasične oblike – s pokrovom in ločen od potniškega prostora. Ob tem so zadržali sploščen ritmov nos, a vtisnili velika pravokotna žarometa, dosegli pa v celem klinasto obliko, predvsem na račun privzdignjenega zadnjega dela vozila. Boka sta spodaj obrobjena s plastiko, prav takšno, iz kakršne sta izdelana odbijača, spretno in za ta avtomobil značilno pa sta oblikovani gubi, ki obrobijata zadnja blatnika. Zadek sam je podoben argentinemu: oglat osekani in z velikimi lučmi.

Regata spodriva mirafiori ne le z novo obliko in modernejšo notranjostjo, ampak tudi z zasnovo, presajeno od ritma: motor je nameščen poprek, v nosu, vsa štiri kolesa se opirajo na posamične obese, cel avtomobil pa je, času primerno, in še posebej v različici ES, naklonjen ugodnim zmogljivostim ob ugodnih porabah goriva.

Pravim, modernejša notranjost! Čeprav v ritmovem okolju, je notranjost na novo narejena. Armaturna plošča – dobro pregledna in zasenčena – je zdaj del celote pod prednjo

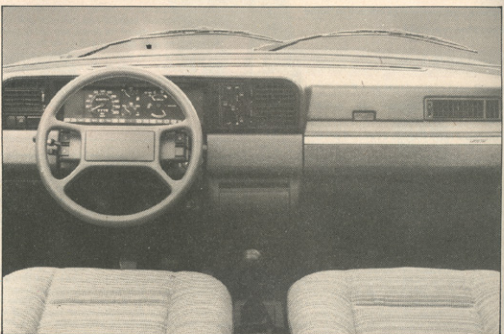


Fiat regata

Zamenjava

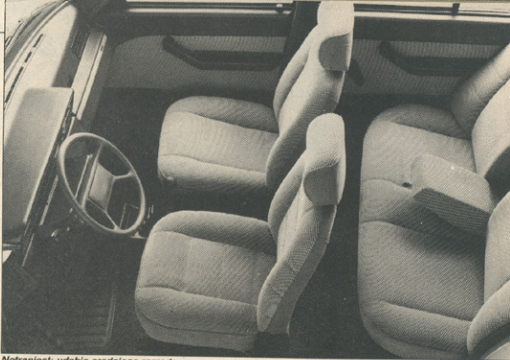
Na osnovi ritma: slovo od mirafiorija

šipo in ne več škatla z merilniki, vsiljivo posajena na stopničasto podlago; sredinski greben je uporabneje in skladneje oblikovan; sedeži so temeljitejši glede oprijema teles in lažnejši glede prevleke in zglavnikov; celotna notranjost, z vratnimi oblogami vred, pa je lepše in skrbneje obdelana. Seveda je tudi pri regati, tako kot pri večini novejših fiatov, moč izbirati med osnovno



Armaturna plošča: pregledna, z najpotrebnejšimi stikali ob volanu

opremo in opremo super (električno vodena okna, sredinska ključavnica, osrednja kontrolna plošča, elektronsko vodenje zračenja in gretja, digitalna ura, halogenski žarometi, ekonometer in tako dalje), obstoja pa tudi spisek dodatne opreme (zatemnjena stekla, potovalni računalnik, avtomatika v menjalniku, servoojačevalnik volana, itd.) za dodatna doplačila. Hočem reči, da je regata, ne le po merah in videzu, ampak tudi po opremljivosti in vidni opremi zrela in ugledna limuzina, v marsikateri podrobnosti celo bogatejša kot smo bili doslej – ne le pri fiatih – v tem razredu vajeni.



Notranjost: udobje srednjega razreda

ENKRT ZA PETKRAT

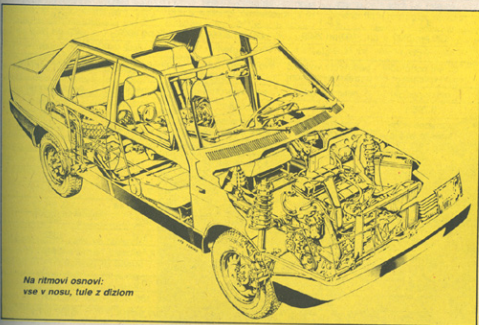
Ponujajo jo po že preskušnem receptu: z eno obliko za več različic. Glede na bencinske motorje se regate ločijo po številčnih oznakah 70, 85 in 100, na voljo pa sta še varčevalna različica ES in regata diesel. Po svoje najzanimivejša je regata ES, s praktično enakim motorjem kot regata 70, z zmanjšanim količnikom zračnega upora ($C_x = 0,35$ na račun spojlerjev in vetrnih ščitnikov na prednjih vratih) in s celo vrsto dodatnih posegov za ugodnejšo porabo goriva: zvišana kompresija, manj močiči, elektronski vžig, omejevalnik dotoka goriva ob odvze-



tem plinu in «city-matic», ki je Fiatov patent in pomeni samodejno napravo za ugašanje in zaganjanje motorja. Vsakič, ko voznik prestavi v prosti tek za več kot pet sekund, motor samodejno obstane. Sproži pa se ob novičnem pritisku na pedal sklopke, ne da bi bilo zaradi tega potrebno sukati vžigalni ključek. Prihranek pravijo, je v povprečju sedemnajstodstoten, če pa je city-matic kdaj v napoto, ga je s pritiskom na gumb moč tudi izklopiti.

Sicer pa: motorje, od 1,3-litrskega za regati 70 in ES, do 1,5-litrskega za regato 85, 1,6-litrskega za regato 100 in 1,7-litrskega dizla poznamo že iz Fiatove vzdašnje ponudbe. To so preskušeni in solidni štirikavalniki, z največjimi močmi od 68 (ES: 65) do 100 KM, pri čemer pripada slednja moč motorju regate 100, ki se ponaša z dvema odličnima gredema v glavi, in omogoča ugledno največjo hitrost 180 kilometrov na uro ter športne pospeške z mesta do hitrosti 100 km na uro v okroglih 10 sekundah.

Vsem motorjem, tudi dizlu, so pritrknili petstopenjske menjalnike, z varčevalnimi petimi prestavami in – obenem s tem – prizanašajočimi z odvečnimi vrtilji in s hrupom ob večjih hitrostih. Normne porabe goriva so, ne le pri ES in dizlu, zares ugodne. Da je city-matic pri različici ES namenjen predvsem mestnim



Na ritmovi osnovni: vse v nosu, tuje z dizlom





vožnjam, je pa samo od sebe jasno.

VOZNJA

Fiat regata je limuzina, naravnana predvsem na udobje. V njej je dovolj prostora za štiri ali pet odraslih ljudi, štiri vrata pa so tudi jamstvo za udobno vstopanje in izstopanje. Navsezadnje, v primerjavi z ritmom ta avtomobil resda ni kombijevsko zasnovan, toda s 513 (tovarniško izmerjenimi) litri praznine v prtljajniku zlahka zadovoljuje želje potnikov, tudi če gre za daljša potovanja.

Tudi vozniku je v regati prijetno: zavoljo dobro odmerjenih razdalj med volanskim obročem, pedal in prestavno ročico, zaradi primerno neposrednega volanskega prenosa in zaradi dobre vidljivosti na vse strani. Sedeti je mogoče sproščeno, dolgim nogam navkljub, čeprav morebiti za kak centimeter previsoko, če pomislim pri tem na bolj športne vozniske okuse. Je pa res, da regata noče biti športnik, vsaj



za zdaj še ne, pa je takšni naravnosti naklonjeno tudi podvozje. Vsa štiri posamično obešana kolesa se opirajo na vzmeti (spredaj vijaki, zadaj prečna listnata), ki so uspešen kompromis med blaženjem sunkov in dobro lego na cesti. In kar so močnejše, predvsem pa bogateje opremljene različice obute v nizkopresečne gume, je regata lahko tudi zelo hitro in ostró voženi avtomobil. Še posebej zato, ker je mogoče menjalniku na kratko in natančno ukazovati: zaradi dvojnih vodil med ročicami in prestavnim mehanizmom.

Preskusna vožnja je bila kratka, a dovolj raznolika, da smo regato spoznali v različnih okoljih in na močno različnih cestah. Obnašala se je tako, kot gre od sodobnega fiata s prednjim pogonom pričakovati. Na ravnini dobro drži smer, v ostrem ovinku pa zahteva od voznika rahlo dodajanje volana. Zmerno in uporabno je dovzetna za nagel odvzem plina, seveda, če je nos preveč trmast za hitro vodenje na ravni del ceste. Pa je tudi po teh lastnostih zlahka moč ugotoviti, da bi regata ubogala tudi »dirkaške« uka-

ze: ob športnih popravkih in podvozju in ob številnejših konjskih močeh v nosu.

Za zdaj je regata dobro izpolnila prvo nalogo: da zamenja ostareli mirafiori in postrže s prvim pogonom tudi v Fiatovem srednjem razredu. Če ga bo kdaj nadomestila tudi na športnem področju, zdajle še ni mogoče reči. Možnosti pa so, in zamenjava bi bila tako popolna.

MARTIN CESEJN
foto: MARKO S. PAN

Tehnični podatki

Različica	regata 70	regata ES	regata 85	regata 100	regata diesel
oblika motorja	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni
gibna prostornina (kubiki)	1301	1301	1498	1585	1714
vrtnina in gib (mm)	86,4×55,5	86,4×55,5	86,4×63,9	84×71,5	83×79,2
največja moč (KW/KM) pri 1/min	50 (68) pri 5700	48 (65) pri 5800	60 (82) pri 5600	74 (100) pri 5900	43 (58) pri 4500
kompresija	9,1:1	9,6:1	9,2:1	9,3:1	20,5:1
največji navor (Nm pri 1/min)	100 pri 2900	100 pri 2900	120 pri 3000	133 pri 3800	103 pri 3000
odmična gred	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi
polnjenje z gorivom	dvojni padotočni vplinjač	padotočni vplinjač s prekinjevalnikom	dvojni padotočni vplinjač	dvojni padotočni vplinjač	rotacijska črpalka
menjalnik	petstopenjski	petstopenjski	petstopenjski	petstopenjski	petstopenjski
prestava v diferencialu	3,765:1	3,765:1	3,588:1	3,21:1	3,765:1
prednja prema	vzmetne noge prečna vodila	vzmetne noge prečna vodila	vzmetne noge prečna vodila, stab. prečna vodila, stab.	vzmetne noge prečna vodila, stab. prečna vodila, stab.	vzmetne noge prečna vodila, stab.
zadnja prema	posamične obese, prečna vzmet, prečna vodila, teleskopski blažilniki				
zavore – spredaj	kolturne, servo				
zavore – zadaj	bobnaste, servo, omejevalnik moči				
platišča	4 1/2 B×13	4 1/2 B×13	4 1/2 B×13	4 1/2 B×13	4 1/2 B×13
gume	155 SR 13	155 SR 13	165/70 SR 13	165/65 SR 14	155 SR 13
teža praznega vozila (kg)	890	890	905	970	960
dovoljena skupna teža (kg)	1290	1290	1305	1370	1380
medosna razdalja (m)	2,448	2,448	2,448	2,448	2,448
dolžina×širina×višina (m)	4,260×1,650×1,412/1,4120				
0–100 km na uro (S)	13,5	13,7	12,0	10,0	18,9
največja hitrost (km na uro)	155	155	165	180	150
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,4/7,1/8,9	5,2/7,0/7,4	5,4/7,4/9,2	5,9/7,9/10,4	5,2/7,3/7,1