



Moč navade

Ljudje smo podvrženi življenju, ki poteka v preveč ustaljenih tirnicah. Se je kdo morda že kdaj vprašal, ali nas morda vse te navade in običaji ne ovirajo na poti do kakovostnejšega življenja? Odgovor je vsekakor pritrdilen. Odvracanje od novih, še neodkritih stvari nas prikrajša za bogate nje življenja z zanimivimi dogodivščinami.

Dejstvo je, da se mora človek vsake nove stvari navaditi in ji nekako pustiti, da mu zleze pod kožo. Šele potem imajo vse njegove pripombe, opazke ali kritike v kakršnikoli obliki vrednost. Čas, ki je potreben za »lezenje« novih stvari pod kožo, se seveda razlikuje od posameznika do posameznika. Enako velja tudi za predmete in stvari, ki morajo uporabniku ali kritiku preiti v navado. In ker smo medij, ki se ukvarja z avtomobilizmom, se bomo seveda posvetili avtomobilom.

Doba privajanja na nov avtomobil se šteje s številom prevoženih kilometrov. So avtomobili, pri katerih je potrebnih le nekaj sto metrov, da se počutite v njem kot doma v najljubšem fotelju, so pa tudi takšni, pri katerih je ta doba krepko daljša. Mednje spada tudi novi Fiat Stilo.

Stilo je potreboval kar nekaj kilometrov, da se je mu uspelo zasidrati dovolj globoko

pod kožo. Po prvih razočaranjih je torej nastopil čas, da se je pričel kazati v boljši luči.

In kaj je bilo v tem obdobju najbolj moteče? Prvi na lestvici so vsekakor prednji sedeži. Pri njih so italijanski inženirji odkrivali nove zakonitosti ergonomije. Prednja sedeža sta postavljena podobno visoko kot pri limuzinskih kombijih, kar ne dela težav. Znano je, da se običajno pritožujemo nad premalo izboče-

Po prvih razočaranjih je torej nastopil čas, da se je pričel kazati v boljši luči.

nim naslonom, ki posledično premalo podpira hrbtenico. V Stilu je zgodba obrnjena na glavo. Je že res, da je pravilna drža človeškega telesa oziroma, natančneje povedano, hrbtenice v obliki dvojnega esa, toda Italijani so vendarle nekoliko pretiravali. Naslon je v ledvenem predelu močno poudarjen. Zaradi tega je

hrbtenica pri sedežu s prilagodljivo ledveno oporo zaradi opisane težave (najbrž) povsem sproščena.

Drugo mesto so si zaslužile trde in za uporabo neprijetne obvolanske ročice. Odpor vzmeti, ki zadrži ročko v vklopljenem položaju (npr. smerniki), je prevelik, tako da ima voznik sprva občutek, da jih bo zdaj zdaj polomil.

Podobno daje prestavna ročica vozniku samosvoj občutek. Gibi so sicer kratki in dovolj natančni, vendar je občutek na ročici »prazen«. Prosti del giba ročice je brez »povednih« uporov, nadaljnjemu potiskanju ročice v prestavo se sprva upre trda vzmet sinhronskega obroča, čemur sledi »prazen«

vklop prestave. Občutki, ki v vozniku najbrž ne bodo vzbujali posebnih želja po izdatnejšem sprehajanju skozi prestave. Zelo verjetno obstajajo ljudje, ki so jim Fiatovi menjalniki po godu (zgodbica o moči navade), res pa je tudi, da je število ljudi, ki se bodo morali menjalnika še navaditi, vsekakor večje.

Pa preidimo s predela avtomobila, ki je potreben nekaj več navajanja, na področja, kjer to zagotovo ne bo potrebno.

Prvi je motor, katerega zasnova je doživela krepko osvežitev. V uporabo ponuja 76 kilovatov (103 konjev) največje moči pri 5750 vrtljajih ročične gredi na minuto. Tudi 145 nju-tenmetrov največjega navora in malo preveč »hribčkasta« krivulja navora v motoroznanstvu ne postavljata meril, kar se še enkrat pokaže na cesti. Prožnost je le povprečna, a zadostuje, da se pospeševanje (od 0 do 100 km/h v 12,4 sekunde, kar je za poldrugo sekundo slabše od tovarniškega podatka) 1250 kilogramov težkega Stila konča pri sprejemljivo veliki hitrosti 182 kilometrov na uro (1 km/h manj, kot obljublja tovarna). Zaradi le povprečne prožnosti voznik nekoliko odločneje pritiska na stopalko za plin, kar se odraža tudi v nekoliko večji porabi goriva. Ta



Ergonomija je dovolj dobra, samodejna klimatska naprava učinkovita, lučka v stikalu za izklop sistema ASR ponoči moti. Servoojačan volan je dovolj mehak tudi takrat, kadar je program City izklopljen.



Prostornost na zadnjih sedežih (ob popolnoma nazaj pomaknjeni klopi) je bogata in tudi višinskega prostora je dovolj. Razočarajo le premalo dvizni vzglavniki.



Zgornjega predala se ne da zakleniti in tudi osvetljen ni. Je pa hlajen. Za spodnjega, ki je poštenih mer, velja ravno nasprotno.



Zadnjo klop lahko vzdolžno pomikate za 160 mm. Pri popolnoma naprej pomaknjeni klopi in nazaj pomaknjenih prednjih sedežih ostane odločno premalo prostora za noge zadnjih potnikov.

