

SKRITI TALENT

Ne, ni privid! In čeprav se vam zdi, da se je ducato, ki ste ga zagledali na cesti, po dolžini skrčil kot platnene hlače po pranju, so vaše oči pri polnem zdravju. Kajti to ni ducato, ampak talento: najkrajši fiat te vrste in prvi s seznama sto padesetih različnih srednje velikih komercialnih vozil te znamke.

Razlika med ducatom in talentom je na videz in v resnici povsem preprosta. Ducato – v mislih imam predvsem mini-bus, torej potnikom namenjeno različico – je oblikovno skoraj povsem enak istonamenskim citroënem in peugeotom. Dolg je 4,765 metra, njegova medosna razdalja znaša 2,923 metra, v cellem ima štiri vrata, pri čemer so širša na desnem boku drsna, v njem pa so tri sedežna vrste za osem ali devet potnikov.

Talento je krajši (4,157 m) in ima manjšo medosno razdaljo (2,315 m). Drugih njegovih merilnih niso spreminjali. Pač pa je skrajšana karoserija zahtevala ožja (druga) vrata na desnem boku, ki se odpirajo klasično, brez drsnih žlebov, davek na dolžinsko skrčenje vozila pa je tudi zmanj-

šano število sedežev v njem. Talento ima le dve sedežni vrsti (v vsaki so po trije sedeži), če pa je stiska velika, sta v prtljažniku še dva dodatna, skopljiva sedeža.

V nasprotju z drugimi sta ta sedeža brez zglavnikov in brez varnostnih pasov.

Voznik ima navidezno enako delo kot v ducatu. Vzpeti se morak k razmeroma visokem sedežu (natanko to čaka tudi sopotnike, ki se želijo peljati z njim), dobi pa precej poltovornjaško okolje s položnim in razmeroma velikim volanskim obročem, z že dolgo znano prestavno ročico ob njem (ta je od lani lahkotnejša, ker so prestavno drogovje podaljšali s pletenico), pregledne najnujnejše merilnike in kontrolne luči, dovolj odlagalnega prostora in spretno odmerjene razdalje do pedalov, do počivališča za levo nogo in do ročice za ročno zavoro, nameščene na levi strani sedeža. Vozniški sedež je vzdolžno dovolj pomičen, po višini pa ni nastavljen. Koti vseh naslonjal v avtu (pri tem ne štejemo priklonih sedežev v zadku) so dovolj izdatni za udobno telesno lego, naslonjala pa so za takšno vrsto avtoobila tudi dovolj oprijemljiva, da je iskanje posebnih držal ob straneh večidel odveč.

Zelo dobra je vidljivost z vozniškega prostora. Kratek nos avtomobila omogoča pogled tik pred vozilo, že skoraj leto dni poševno prirezana spodna okenska robova v prednjih vratih pa omogočata – družno s po dvema dvojno vpetima zunanijima ogle-



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 88,0 x 81,0 mm – gibna prostornina 1971 kubikov – kompresija 8,1:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min – največji navor 148 Nm pri 2500/min – ročna gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (verigal) – dvojni podotočni uplinjač (ročni čok) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 700 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (ročica ob volanskem drogu) – prestavna razmerja: I, 3,727; II, 1,944; III, 1,370; IV, 0,969; V, 0,767; vzvratna 3,154; diferencial 5,167 – platišča 6J x 14 – gume 185 SR 14 (michelin)

Voz in obese: mini-bus – 6/8 sedežev, 4 vrata – samonosna karoserija na vzdolžnih nosilcih – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolotne, zdaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica levo ob sedežu) – volan z zobato letvijo, 4,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,157 m – širina 1,965 m – višina 2,080 m – medosna razdalja 2,315 m – kolotek spredaj 1,688 m, zadaj 1,650 m – rajdni krog 9,3 m – teža praznega vozila 1500 kg – dovoljena skupna teža 2300 kg – dovoljena teža priklole za zavora 1400 kg – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 125 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 34,0 s – poraba goriva [ECE]: 9,5/–/12,0 litra bencina super na 100 km

daloma – natančno preglednost ob boka in k zadku talenta. Dobro zračenje in grejte kljubujeta rošenju šip, žarometna svetloba se kosa s tisto pri osebnih avtomobilih in sedenje »nad strehami« večine drugih avtomobilov vožnjo še dodatno olajšuje.

Dodatno prednost zmore – v primerjavi z ducatom – znatno krajši zadek avta. Tako je talento v celem občutno okretnejši in povsem zlahka kos tudi tesnim prometnim gnečam, kar močno olajša vsakodnevne mestne vožnje, nekaj manjši kot pri ducatu pa je tudi njegov rajdni krog.

Toda: ker sta višina in širina nespremenjeni, terjata pa – vsaj na skopo odmerjenih prostorih – vseeno nekaj dodatne vozniške večšine in natančnejšega občutka za zunanje mere, kot pri običajnem osebnem avtomobilu, je vprašanje na dlani: ali je karoserijska skrajšava z vsemi okretnostnimi predostmi vred res vredna tolikšnega zmanjšanja notranje prostornosti? Kajti srednji sedež na prednji klopi je



močno zasilen, pa tudi priklopna sedeža v prtljžniku sta tam za najbolj skrajno silo. Torej je resnično uporabnega prostora v talentu le za pet odraslih oseb in hkrati niti ne za veliko prtljage, kajti ob prtljažniški steni zložena sedeža prostor tam zdaj močno ožita. Prednost pred malce večjo limuzino – neupoštevaje še ne druge lastnosti – že pri prostornosti precej zbledi.

Hkrati je talento supercombi – takšen kot je bil testni – precej slabotno motoriziran. Dvoletrskemu bencinskemu štirivaljniku v njegovem nosu nihče ne odreja trpežnosti in nezahtevnosti, ko gre za vzdrževanje, toda s stransko odmično gredo ter verigo zanjo, z uplinjačem in s samo 55 kW (75 KM) pri 5000 vrtljajih v minuti od njega ni mogoče pričakovati vznemirljivih zmogljivosti. Prožen je, to nedvomno drži in tudi petstopenjski menjalnik ter diferencial sta mu pri tem precej v pomoč. Je pa težaški, ko gre za višje vrtljaje, hkrati s tem glasen in tresoč, pa tudi slaboten, če gre za večinsko obremenitev vozila.

Meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva ter pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 8,6 sekunde, da hitrosti 80 km na uro v 17,1 sekunde in do hitrosti 100 km na uro v 29,0 sekunde.

Največja hitrost je bila 131 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa 11,3 litra bencina super na 100 kilometrov. V primerjavi z enako motoriziranim ducatom panoramo (Test, 18/1987) so to seveda ugodnejše številke, saj je ugodno manjša (za 110 kg) tudi talentova teža.

Vse drugo je pri obeh modelih precej podobno: prednji pogon z vzmetnima nogama ob prednjih kolesih ter z listnato vzmetno ter togo zadnjo premo pomeni prostorsko varčno kombinacijo, ki zna biti tudi zanesljiva in kos zahtevnejšim voznikom (še

posebej ob upoštevanju ugodno nizkega težišča vozila), prednji kolutni zavori prispevata k zanesljivemu zmanjševanju hitrosti, volan, sicer brez servoojačevalnika (ta je na voljo le ob dizlu v nosu) pa je s 4,4 zavrtljaja malce tovarnjaški, a med tekočo vožnjo še dovolj ugoden.



Jasno: za volanom je – že zaradi uvidevnosti do sopotnikov – potrebna kombijevsko-minibusna zmernost. Saj talento ni dirkalnik, je pa vozilo s precej skritim talentom. Razkriti ga utegnejo šele prostorsko rahlo povečane družinske želje, ali pa neizrazito velike poslovnotovalne aktivnosti. Vseeno si drznem opombo: ducato utegne biti tudi v te namene dostikrat pripravljenjši!



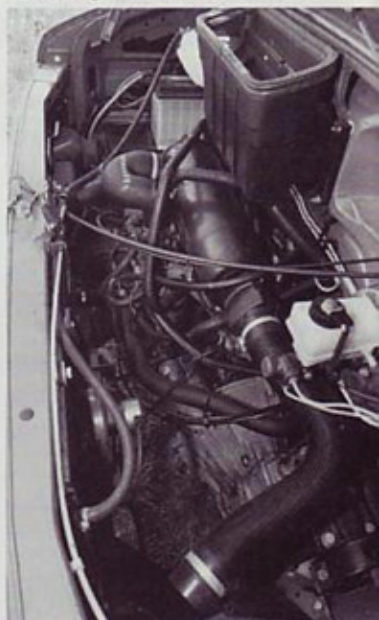
Prednji sedeži: poltovornjaški pristop



Armaturna plošča: ličnejša kot nekoč



Vzvratno ogledalo: veliko, na dveh pecljih



Motor: bencinski, vzdržljiv, a slaboten
Prtljažnik: s priklopnima sedežema



*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*