



*Regata na cesti Fiatu ni šla od rok. Kot nekdanja limuzinska izpeljanka nekdanjega ritma ni opravila svoje naloge: v hišnem programu, ki obsega (kombi) limuzinsko ponudbo z motorji od 26 do 158 KM, je zevala praznina srednjega razreda. Zapolnili so jo lani, natanko ob tem času. S tempo.*

Površno gledano in površno rečeno, je tempra tipo s podaljšanim zadkom. Natančno gleda-

no in natančno rečeno, pa to drži samo delno. Od tipove karoserije so tempri ostala nespremenjena samo bočna vrata. Vse drugo je na novo ali pa vsaj drugače narejeno. Nos ima širša žarometna in ožjo masko med njima; pokrov nad motorjem je zarezan

med blatnika, ne pa – kot pri tipu – poveznjen čeznju; in zadnji bočni okni sta oblo trikotni, ne trapezoidni, temprin zadek pa je sploh v celem nov.

Tako je zdaj zadnji rob strehe upognjen proti šipi, medtem ko se bočna linija na zadnji dolžin-

ski četrtnini močno, optično morebiti celo premočno dvigne. Tipovih medosne razdalje, kolotekov in karoserijske širine niso spreminjali. Je pa tempra, zaradi limuzinskega zadka in klasičnega prtljažnika v njem, za skoraj štirideset centimetrov daljša od

**Test: FIAT TEMPRA 1.8 i. e. SX**

# NOVA VIŠINA





svojega kombi-limuzinskega »brata«.

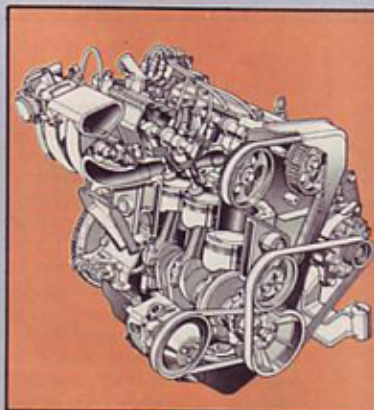
Oceno o tem, ali je zadek oblikovalsko uspel, prepuščam posamičnim okusom. Gledano s strani, ni z njim prav nič narobe, gledano od zadaj, pa bi mogel biti tudi lepši ali vsaj skladnejši, da bo bolj jasno, kaj mislim. Močno nagnjena zadnja šipa ga na videz še viša, oster zadnji rob, ki preide v navpično zadnjo steno, pa je »kriv« za razmeroma veliko in pusto površino, ki je skoraj kvadratne luči ob straneh niso mogle poživi. Delno je to uspelo kvečjemu posebej vtisnjemu okviru registrske tablice in izbočeni kljuki prtljažnega pokrova na njegovem spodnjem robu.

Pokrov je zarezan med luči in

sega povsem do odbijača. Njegovi opori žal še nista izdelani po zgibljivem (paralelogramskem) kopitu, ampak segata v notranjost in kradeta prostor. Toda pokrov se odpira povsem navpično (za 92 stopinj), torej dovolj daleč od glave tistega, ki sega v prtljažnik. Pod prtljažnika je povsem raven (zasilno) rezervno kolo so vtisnili še globlje, le bočni steni nista pretirano pravilnih oblik. Vseeno je norme prostornine za okroglih 500 litrov, in to je v tem avtomobilskem razredu ugodna številka. Hkrati je pri različici SX (testni avto), ki pomeni bogatejši zalogaj opreme, k osnovni ceni všteta tudi zgibljiva zadnja klop, pa je moč tovor temu primerno povečevati. Seveda pod pogojem, da z njim ne presežete 540 kilogra-

mov dovoljene (celotne) obtežbe vozila.

Žal pomeni oprema SX tudi digitalno armaturno ploščo. Ta je sicer zelo slikovita, za morebitnega radovedneža tudi zanimiva in navdušujoča, za voznika pa večidel preveč vznemirljiva in težko uporabna. Predvsem ponoči, ko je njena osvetljenost izrazitejša, je sprotno migetanje motiče, preglednost merilnikov pa slaba. Pa saj smo to spoznali že v tipu: tako kot obe obvolanski stikalni ročici, v katerih so resda spretno zbrana vsa potrebna sprožila, je tem sprožilom dostikrat težko ukazovati. Predvsem stikali v obeh koncih ročic (zadnja meglenka, gretje zadnje šipe) in obračalnik za brisalnike zahtevajo veliko prstnih vaj za tiste, ki jih hočejo uporabljati.



Motor: iz chrome in malce pomanjšan.

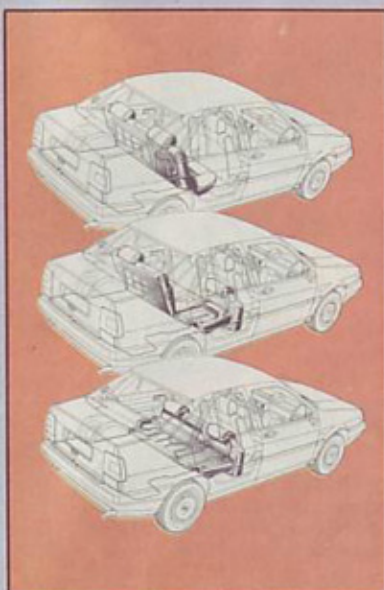
Drugače v tempri ni težav: prednja sedeža sta sodobno fiatovsko visoka, rahlo prekratka, a dovolj pomična in – za nastavljenim volanskim obročem – navsezadnje tudi voznik sedi vsaj približno tako, kot hoče. Vrata so ob notranjih ročajih vljudno vdrtta, da je več prostora za komolce, in ker je tako tudi ob zadnji klopi, je tempra, merjeno po dolgem in počez, dovolj prostorna limuzina za štiri in celo pet odraslih oseb. K boljšemu počutju sodijo elektrificirane šipe v vratih, osrednja ključavnica (z daljinskim sprožilom), nastavljivi prijemališči prednjih varnostnih pasov, električno pomični zunanji ogledali in klimatska naprava z elektronskimi sprožili za posamične prezračevalno-ogrevalne želje.

Saj pravim: ko se voznik navedi sedeža, dobro sedi. Všeč mu je tudi volanski obroč s štirimi prečkami, ki bi bil za prijem še boljši, če zgornji prečki ne bi bili tako odebeljeni. In všeč mu je odmerjenost razdalj med pedali, sedežem in prestavno ročico. Prikladna so tudi številna odlagališča za drobnjarije, prikladen, če ste bolj razvajene sorte, je komolčni opornik med prednjima sedežema, prikladna so tudi vsa štiri vrata s širokimi odpiralnimi koti.

Visoko sedenje omogoča vidljivost pred vozilo, saj je nos avtomobila dovolj potlačen, da ga praktično ni videti; ne zaleže pa pri gledanju čez visoki zadek, pa sta pri tem v pomoč obe zunanji ogledali. Pač pa sta prednja sedeža čvrsto obrobljena in zdravemu sedenju prilagojeno oblikovana; enako dvizna zglavnika na naslonjalih.

Dobrih tempernih lastnosti v njeni notranjosti pa s tem še ni konec. Končna obdelava se zdi temeljitejša kot v tipu pa tudi uglajenost voznikskih naprav je očitejša; prestavna ročica je natančna in gladko tekoča, volan s servoojačevalnikom je lahkoten tudi med najpogostejšimi manevri in pedali zmorejo streči z milimetrsko natančnostjo.





Prtljažnik: limuzinski, z možnostjo povečanja.



Kokpit: dobro odmerjen, a z »nemirno« armaturno ploščo.

Enako kultivirano teče 1,8-litrski motor v nosu. To je agregat z dvema odmičnima gredema v lahki glavi in s praktično enakimi lastnostmi kot v večji cromi, le da so mu za pogon tempre rahlo zmanjšali batne gibe in s tem seveda gibno prostornino. Z gorivom ga polni Webrova vbrizgovalna elektronika, ki nadzira tudi vžig, celoten motor pa je dovolj vsestranski, da lahko vsak voznik sam odloča, kako ga bo uporabljal: z lenobnimi pretikanji in z izkoriščanjem njegove prožnosti, ali z željo po največji moči – na račun pripravljenosti tega motorja, da se rad zavrti. Motor je voljan pospeševati že od pičlih 2000 vrtljajev naprej, pa tudi na priganjanje čez številko 6000 na merilniku se odzove le z (zdravim) truščem, z upiranjem ventilov pa zagotovo ne. Njegovo prožnost so podčrtali še z menjalnikom z razmeroma kratkimi prestavnimi razmerji pri čemer so s peto prestavo celo pretiravali: tako zelo kratka je, da se največja hitrost tempre 1,8 i. e. SX križa z najvišjimi še dovoljenimi vrtljaji njenega motorja.

Tako smo med našimi meritvami vozili najhitreje s 191 kilometri na uro (kar je v 5. prestavi pomenilo natanko 6000 vrtljajev v minuti in hkrati začetek rdeče

označenega prepovedanega polja na merilniku). Pospeševala pa je testna tempa 1,8 i. e. SX takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 15,9 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 22,0 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 31,6 sekunde.

Pri tem smo – navklju', ugodni karoserijski aerodinamični (Cw pri tej različici znaša 0,29), pa predvsem zaradi prekratke pete prestave (oziroma njenega končnega prestavnega razmerja – porabili povprečno (med celotnim testom) 11,1 litra bencina super na 100 kilometrov. Toda kdor hoče taj dokaj neugodni podatek primerjati s porabo goriva pri tipu s podobnim pogonom, mora upoštevati dodatno težo, ki jo tempa, zaradi zadka, vozi s seboj.

Ni pa ta teža prav nič v napoto, ko gre za temprino vodljivost. Njeno vzmetenje je trše kot pri tipu, ampak to utegne potnike motiti le tedaj, kadar se tla na neravnem vozišču spodmaknejo obema prednjima ali obema zadnjima kolesoma hkrati. Cvrstejša vzmetenje in blaženje pa preprečujeta zoprna nagibanja karoserije, pri čemer je poltoga zadnja

prema povsem kos tudi dovoljenim obtožbam vozila oziroma njegovega »prtljažniškega« zadka posebej.

Ostrejša vožnja pokaže zanesljivost v ravni smeri, zmerne želje po dodajanju volana na ovinkih in zelo uglajene odzive zadka med naglimi zmanjševanji hitrosti. Celo na spolzki cesti in polno obtežena je tempa dovolj varna za še vedno ugodna hitrostna povprečja, pri čemer upoštevam tudi primerno »obutev« njenih koles in zanesljive, spretno odmerjene zavore.

*Fiat tempa 1,8 i. e. SX ima torej dober motor in je dobro opremljena in dobro izdelana limuzina srednjega razreda. V primerjavi s tipom in bivšo regato je dosegla novo višino: ne le zaradi visokega zadka, tudi zaradi družinskega formata, ki mu v celoti ustreza.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdian Živulović*



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 84,0 x 79,2 mm – gibna prostornina 1756 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 81 kW (110 KM) pri 6000/min – največji navor 140 Nm pri 2500/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (IAW) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavna razmerja: I. 3,545; II. 2,267; III. 1,541; IV. 1,156; V. 0,875; vzvratna 3,909; diferencial 3,866 – platišča 5 51/2J x 14 – gume 185/60 HR 14 (goodyear)

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnima okvirjema – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – valan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,354 m – širina 1,695 m – višina 1,445 m – medosna razdalja 2,540 m – kolatek spredaj 1,425 m, zadaj 1,415 m – rojčni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1140 kg – dovoljena skupna teža 1680 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1300 kg – prtljažnik (normni) 500 litrov – posoda za gorivo 65 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 190 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,9 s – poraba goriva (ECE): 6,3/8,3/10,1 litra ovinčene ali neovinčene bencina super na 100 km