



## Vozili smo: FIAT TEMPRA S. W.

S. W. pomeni Station Wagon. Station Wagon pomeni kombi. Kombi pomeni prtljagi v prid podaljšano limuzino. Kombiji so ponavadi oglati in ostrijih potez. Fiat tempra S. W. je ena od redkih izjem.

Nastala je iz limuzine tempra (Vozili smo – Am. 5/1990). Limuzina tempra je nastala iz kombi-limuzine tipo (Vozili smo – Am 4/1989). In tako se vztrajno uresničuje zgodba, ki smo jo že zdavnaj napovedali: fiat tipo ima že ves čas

tako oblikovan zadek, da se nadaljnemu karoserijskemu razvoju enostavno ni (bilo) mogoče odreči. Obenem je zraven tudi tradicija: s temprom so zamenjali regato, s temprom S. W. pa regato weekend.

# LINEA PER

Tempra station wagon je obenem eden med nosilnimi razdaljah in širinah za 7 centimetrov višja in za 12 centimetrov daljša od tempre-limuzine. Obe povečavi bi bili lahko tveganji, če bi bili oblikovalci nespretni rok. Toda tempra S. W. je z rahlo zožano, a kot rečeno privzdignjeno streho in s trapezoidnima zadnjima bočnima oknoma obdržala drsno, toda optično privjetno bočno skladnost, z oblimi

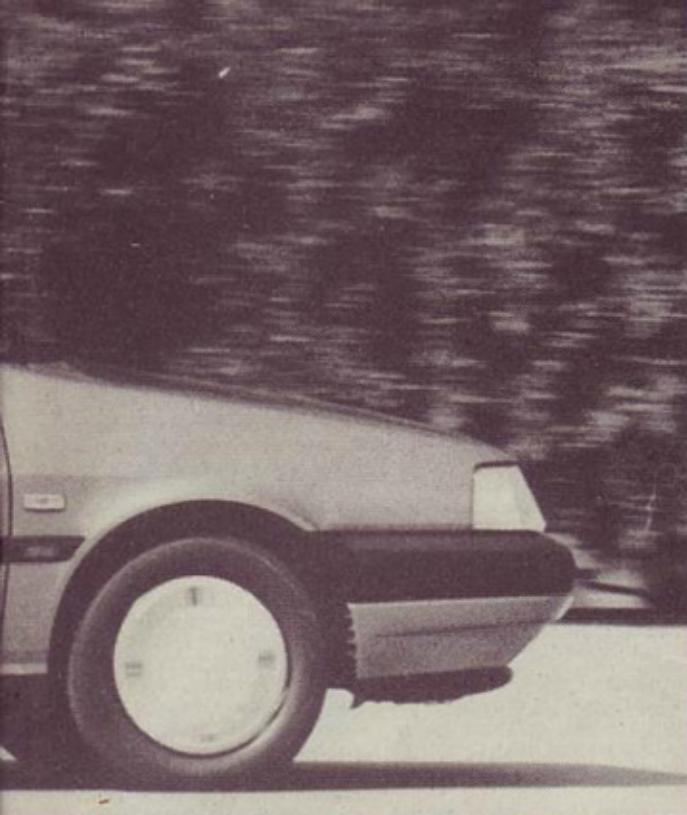
zadnjimi vrtati, izdelanimi večidel iz plastike, pa je dobila tudi zanimiv in celo rahlo futurističen zadek.

Zadnja vrata so dvodelna: zgornji del s šipo vred se odpira navzgor, tako, kot pri večini kombijev na svetu, podprt z dvema zračno-teleskopskima blažilnikoma. Spodnji del vrat so – podobno kot pri regati weekend – zarezani v od-

### Tehnični podatki

Fiat Tempra S. W.	1,4	1,6	1,6 selecta	1,8 i.e.	1,9 D	1,9 T. ds
gibna prostorinja (kubiki)	1372	1581	1581	1756	1929	1929
največja moč (kw/kM)	56/78	62/86	62/86	80/110	48/65	66/92
menjalnik (število prestav)	5	5	brezstopenjska avtom.	5	5	5
teža praznega vozila (kg)	1090	1095	1135	1200	1190	1220
dovoljena skupna teža (kg)	1700	1705	1745	1810	1800	1840
medosna razdalja (m)			2,540 m			
dolžina × širina × višina (m)			4,472 × 1,695 × 1,500			
prtlažnik (l)			500/1550			
največja hitrost (km na uro)	168	172	160	185	157	177
0–100 km na uro (s)	14,0	12,8	15,5	11,0	17,4	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,7/7,6/9,0	5,7/7,8/9,4	5,9/7,7/10,2	6,4/8,5/10,1	4,6/6,5/6,4	4,6/6,1/6,1
vrsta goriva	osvinčeni ali neosvinčeni bencin super				plinsko olje	





# FETTA

bijač in ga obešeno-odprtrega spremnili v nakladalno »ploščad« (nosilnost: 250 kg), pa tudi v pripravljen podaljšek prtljažnika, če je tovor daljši od razpoložljivih notranjih mer.

Svojstvena je streha tega vozila: ne le da je višja kot pri limuzini, na vrhu zadnjega dela je trikotasto vdrta, zrak, ki med vožnjo drsi skozi to vdrtino pa se zavrhne pod

ozkim spojlerjem na zgornjem robu zadnjih vrat in skrbi za to, da je zadnja šipa večidel suha in čista. Morebiti tvegamo zamero, ampak, gledajoč le obliko, mi je tempa S. W. bolj všeč od njene limuzinske različice. Obenem je station wagon tudi zanimivo aerodinamičen: njegov Cw je z 0,31 le malenkostno slabši od količnika zračnega upora, ki velja za limuzino (0,28). Pa se prostornosti kombijevskega zadka še niti lotili nismo!

Notranja dolžina od zavornega pedala do zadnjega naslonjala znaša 1,79, do zadnjih vrat pa 2,90 metra. Zaradi zvišane strehe meri višina nad zadnjo klopoj radodarnih 98 centimetrov, odprtina zad-



nih vrat pa 85 x 110 centimetrov, pri čemer je potrebno prtljago ali tovor privzdigniti le za 52 centimetrov od tal.

Kombinacije med številom potnikov in prtljagi namenjeno prostornino v zadku so naslednje: pet oseb in petsto litrov (to zmore tudi tempa-limuzina); stiri osebe in 1050 litrov; tri osebe in 1300 litrov; ter dve osebi in 1550 litrov. Prilagodljivost gre seveda na račun delno, ali v celoti zložljive zadnje klopi. Pri tem so največje prtljažniške mere naslednje: 1,60 x 1,10, 0,85 metra. Komur je to premalo, si lahko začeli tudi integrirani strešni prtljažnik, namenjen prevažanju smuči, jadrnih desk, majhnih čolnov, koles in tako dalje. Aerodinamika vozila – zaradi prtljažnika samega – pri tem ni pretirano skažena.

Nos tempre S. W. in njena potniška notranjost sta enaki kot pri limuzinski temperi. Prtljažnik je obdelan in obložen s podobno nastanljivostjo, dopolnjen z roleto, ki jo je mogoče zviti, napaka v njem pa je ena sama: zasilno rezervno kolo. To so – pri cenejši izvedbi – namestili v dno prtljažnika, pri dražji pa pokončno in s prevleko ob njegovo levo stranico. V tem primeru je vdolbina v dnu zapolnjena s pregrajeno skodelo in namenjena prevažanju popotniških drobnarij. Ampak dosti pripravljeni so zdijo kavljii za pričvrstitev tovora ob gumasto-rebrasto dno prtljažnega prostora.

V tabelo s poglavitnimi podatki smo razvrstili le osnovne motorne različice tempre S. W. Kajti, ta kombi je podedoval celotno »limuzinsko« motorno paleto; z brezstopenskim samodejnim menjalniki

kom (CVT) ob 1,6-litrskem motorju vred.

Natančneje rečeno je vseh različic tempre S. W. natanko devet: upoštevaje tri bencinske in dva dizelska (zmogljivejši je turbodizel) motorja, tri pakete opreme (osnovna, SX in SLX) ter pravkar omenjeni samodejni ter običajni petstopenski ročni menjalnik.

Tovarniško posebej ozanjeni pa so: pocinkani najobčutljivejši karoserijski deli, skorajda povsem vodotesni in toplotno odporni električni spoji, samodejno in teleskopsko pomični (tako kot pri novem audiju 100) brizgalki za prednja žarometna, enodelni brisalnik šipe na zadku in – kot ena od doplačilnih možnosti – samodejno nastavljanje višine zadnjega dela vozila od tal. Slednja naprava deluje pnevmatsko s pomočjo elektronike in se prilagaja obtežbi vozila. Seveda pa sodijo k dodatnim kupcevim željam tudi zavorni ABS, klimatska naprava, po višini nastavljiv voznikov sedež, pomembna streha, lahka plastična, električno vodljivi zunanjii ogledali in tako naprej.

*Torej je fiat tempa S. W. tudi v celoti dognano in spretno ponujano vozilo. Pri tem je skladna, zanimiva in sveža oblika (»linea perfetta«) njena najočitnejša lastnost. In to bo veljalo tudi pri kupcih.*

Martin Česenj

