



**Vozili smo: FIAT
TEMPRA S.W. 2.0
i.e. 4x4**

KANDIDATURA

Zdaj ko Sestriere v Italiji (s široko in drago kampanjo) kandidira za svetovno smučarsko prvenstvo leta 1997, smo časnikarji na tamkajšnjem snegu prvič vozili novo Fiatovo tempro S.W. 4x4.

Snega je bilo v Sestrieru dovolj, a je – sredi aprila – še naletaval. To je novi temprini različici čisto dobro delo, saj pomeni sveža oznaka na njenem zadku (4x4) stalni štirikolesni pogon, takšen prenos moči pa se ravno na spolzkih voziščih najbolje izkaže. Tovarna oznaka tempro 4x4 kot avtomobil za vse vremenske okoliščine in v te namene so jo tudi izdelali.

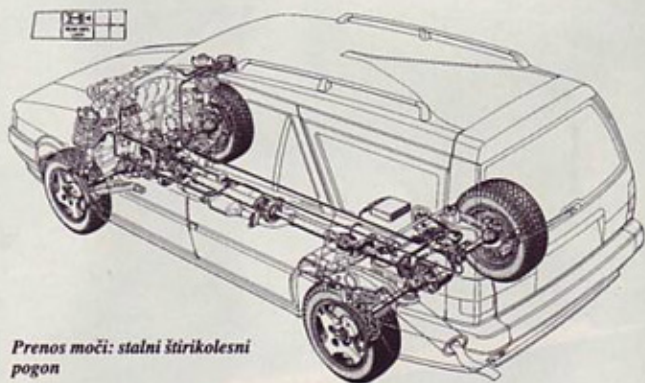
In namen je predvsem tale: ponujati kupcem večje oblikovan kombi (tempro kot station wagon poznamo že od prej), temeljito tehniko, varnost in potovalno udobje ter veliko vsestranskosti vozila v celoti.

Trdim, da so se ušeli le pri motorju: ne glede na tehniko v njem, ampak glede na zmogljivosti. To je sicer okolju naklonjen in že znan hišni štirivalnik (1995 kubikov, elektronsko vbrizgavanje goriva,

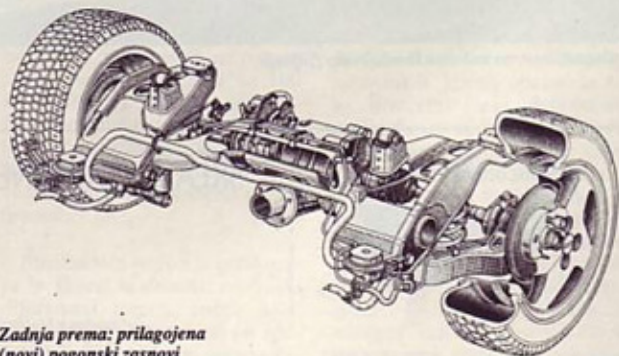
uravnjavani izpušni katalizator, 83 kW/115 KM pri 5750 vrtljajih v minuti, 156 Nm pri 3300 vrtljajih v minuti), ki ga plemenitijo dve odmični gredi v glavi in dve dodatni gredi zoper tresljaje v bloku, ampak motor je za pravkar prejeto nalogo odločno prešibak. Še posebej, če upoštevate, da štirikolesni pogon izziva slo po zimskih voznjeh (in smučarji hkrati s tem) in, da vodijo poti k pravi zimi večidel navkreber.

Od tu je pri tej tempri vse tako, kot mora biti. Moč motorja gre k vsem štirim kolesom, stalno in brez voznikovih dodatnih posegov. Sredinskemu diferencialu so namenili Fergusonovo viskozno sklopko, zadnjemu diferencialu pa elektronicirano logiko in elektropnevmatsko vodenje. Ob tem preostane vozniku le gumb na armaturni plošči, ki sproži speljevalno zaporo, ta pa se samodejno izključi, ko je hitrost vozila večja od 25 kilometrov na uro (ali, če se vozilo 45 sekund ne premakne). Samodejnost deluje tudi pri (serijsko vgrajenem) zavornem dodatku ABS: kadar deluje diferencialna zapora, ne deluje ABS – in narobe. Kaj se v avtu dogaja, je vozniku jasno s pomočjo kontrolnih luči pred očmi.

Zavoljo »4x4« so morali posamične obese zadnjih koles malce



Prenos moči: stalni štirikolesni pogon



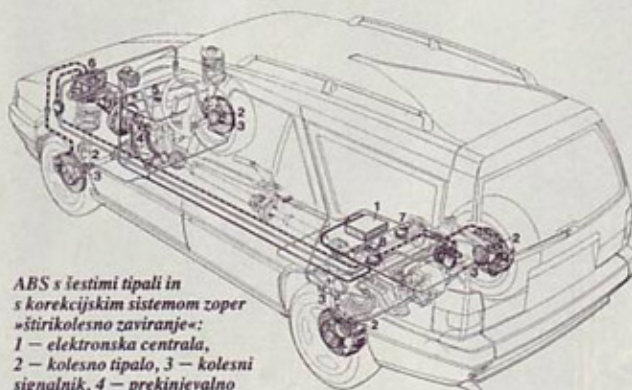
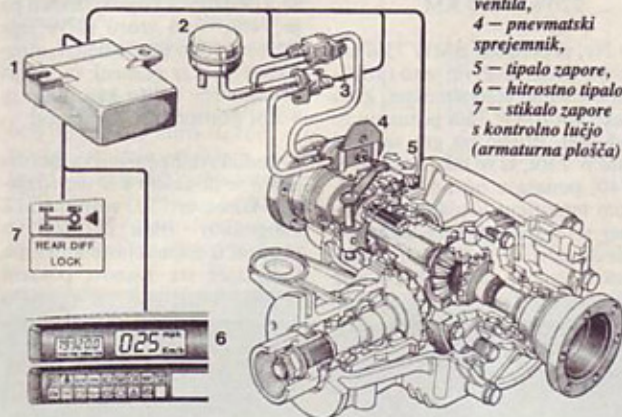
Zadnja prema: prilagojena (novi pogonski zasnovi)

»preurediti«, predvsem s pomočjo natezih opor, med »obveznosti« takšne pogonske zasnove pa sodi tudi v tem primeru tridelna kardanska gred vzdolž vozila. Temeljna delitev navora k prednji in zadnji premi poteka v razmerju 56 : 44, a je v obeh smereh v celoti prilagodljiva. Menjalnik je petstopenjski in precej na kratko uravnan. Pletenici, ki namesto drogovja vodita k prestavni ročici, pa blažita sunke s podvozja k voznikovi roki.

Štirikolesnemu pogonu so dodali tudi temeljitejša blažilnike in optimalnejše obešenje motorja, vozilu v celem pa klimatsko napravo,

pohvale: tempra 4x4 je tudi na zelo spolzkih tleh zelo nevtralen avtomobil, ki ga je moč s pravnimi in pravočasnimi reakcijami na pedal za plin in zavorah varno voditi tudi ob – za takšne razmere – na videz tveganih hitrostih. Pri tem je vno-vična in že od maloprej znana teža-va le prešibak motor. Drugega nič.

Zadnji diferencial z zaporo:
1 – elektronska centrala,
2 – vakuumski rezervoar,
3 – električna ventila,
4 – pnevmatski sprejemnik,
5 – tipalo zapore,
6 – hitrostno tipalo,
7 – stikalo zapore s kontrolno lučjo (armaturna plošča)



ABS s šestimi tipali in s korekcijskim sistemom zoper »štirikolesno zaviranje«:

- 1 – elektronska centrala,
2 – kolesno tipalo, 3 – kolesni signalnik, 4 – prekinjevalno stikalo zavornega pedala,
5 – kontrolna luč,
6 – elektrohidravlična centrala,
7 – tipalo vzdolžnih pospeškov,
8 – tipalo prečnih pospeškov

lahka platišča, zatemnjena stekla, po višini nastavljen voznikov sedež, deljivo zadnji klop, meglenke, elektrificirani in ogrevani zunanji ogledali, strešni prtljažnik in pomirni brizgalki za žaromete.

Tako opremljena tempra S.W. 4x4 tehta 1380 kilogramov, dopušča 500 kilogramov obtežbe (prtljažnik: 500/1550 litrov) zmore največjo hitrost 182 kilometrov na uro ter pospešek 12,9 sekunde z mesta do hitrosti 100 km na uro ter porabi (normno) 7,7/9,6/12,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Izza volana je nova pogonska zasnova dobro opazna in vredna

To pa pomeni: da je tudi fiat tempra s pogonom 4x4 oznanila čisto resno kandidaturo za nastop v tem turistično-potovalno-družinsko-zanesljivem avtomobilskem razredu. Kandidatura je, jasno, sprejeta, o drugem pa bodo govorile prodajne številke. Kaže dobro.

Martin Česenj



Vozili smo: FIAT PANDA 4x4 COUNTRY CLUB

NA DEŽELO!

Dežela je bila strma, sveže zasnežena in povrh še v megli. Nič ne de: panda je trmasta kot medved. In, čeprav je že vnaprej jasno, da to ni dovolj surov avtomobil za surovo divjino, so nam fiatovci kozjo stezo tam, v torinskih hribih, nalašč podtaknili: da nam je bilo hitreje razumljivo, kaj panda 4x4 v resnici zmore, če je to potrebno.

Sicer je panda še vedno panda: majhen in oglat avtomobil s tremi vrati, s preprosto notranjostjo in preprosto zasnovo. Če gre za country club, je to najnovejši pandin »top model«, ali približno to, kar je bila do večeraj panda sisley.

Motor je naklonjen okolju: 1108-kubični fire (38 kW/51 KM pri 5250/min), Boschevo vbrizgavanje goriva, uravnavani izpušni katalizator. Menjalnik teži k vsestranskosti: v celem s petimi, a z izrazitejše kratko prvo prestavo. Prenos moči je v osnovi na prednji kolesi, ročno priključljiv pa na vse štiri. Gume (145 SR 13) imajo zimski, torej terenskim vožnjam namenjeni profil, zadnja prema je toga, zavoro so spredaj kolutne, zadaj bobnaste, zmogljivosti te pande pa so naslednje: največja hitrost 130 km na uro, pospešek 0-100 km na uro 19,5 sekunde, vse ob normni porabi 6,6/8,8/8,4 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Panda 4x4 country club tehta 800 kilogramov. K tej številki in k osnovni (italijanski) ceni okroglih 16 milijonov lir štejejo tudi kovinski odtенок karoserijske barve, prednja zglavnika, ogrevana zadnja šipa z brisalnicami.

kom, platneni prednji del strehe in čvrst prtljažnik nad njenim zadnjim delom, avtomatska varnostna pasova tudi ob zadnji klopi, merilnika prečnega in vzdolžnega nagiba vozila, v nadrobnostih na novo obdelana notranjost, volan iz laničice Y10, nekaj nalepek ter reliefni napis na zadnjih vratih.

Med doplačila sodijo zatemnjena stekla, brizgalka za žaromete, nastavljanje žarometov in ura.

Tudi s vsem naštetim je panda še vedno le panda: majhen in okreten avtomobil, prilagodljiv vremenskim okoliščinam in namenjen dvema vrstama kupcev: mladim po srcu kot osnovno prevozno sredstvo in odraslim po žepu kot drugi ali tretji avtomobil pri hiši. Pravi terenec tudi panda country club seveda ni. Je pa nekakšna dvoživka, ki zna z ročico za dvo- ali štirikolesni pogon zelo dobro ustreči tistemu, predvsem pa tisti, ki ga vozi.

Tudi Slovenija, naša dežela, je takšne sorte pokrajina, da utegne človeku podeželska panda dobro deti. Kot prvi, kot drugi, kot tretji... avtomobil pri hiši.

M.ČESENJ

