



Test:

FIAT TEMPRA
S. W. 2.0 i.e. 4x4

QUATTRO STAGIONI

Pri Fiatu so združeno delo namensko razdelili: medtem ko so štirikolesno gnane lancie namenjene športnim užitkom in (zdaj ne več povsem uradno) rallyjevskim bojem, prihajajočo alfo 155 »quattro per quattro« pa bodo pognali predvsem na hitrostne krožne proge, so pri fiatu tempri izbrali kombinacijo pogona na vsa štiri kolesa in kombijevske karoserije.

To pomeni station wagon 4x4 in s takšnimi avtomobili se praviloma ne dirka. Tudi po običajnih cestah ne. Namenjeni so družinskim potrebam: prevoz ljudi, razmeroma zajetne prtljage ter dovolj dober stik med kolesi in voziščem (ne glede na njegovo vrsto in kakovost), da se izleti ali pa vsakdanje vožnje večidel dobro iztečejo.

Tempira S.W. je spretno oblikovan avtomobil. Podaljšan zadek z elegantno padajočo in rahlo nabrekli streho, pa tudi s prtljažnima nosilcema na njej je



Spredaj: kot v limuzini, vključno z digitalno armaturno ploščo



limuzinsko tempo spremenil v moderen kombi, z dovolj velikimi zadnjimi vrati in rahlo neprikladno ter po ameriško/japonskem vzoru izdelano »polico« pod njimi. V tem avtu se dobro sedi in solidno pelje. Prednja sedeža sta fiatovsko visoka, a tudi čvrsta, zadnja klop pa je ne le dovolj široka za tri odrasle ljudi, ampak tudi po tretjini deljiva, kar pomeni, da je 500-litrski prtljažnik moč povečati do končnih 1550 litrov praznine, ob samo dveh potnikih v avtu. Okna in šipe so elektrificirani, voznikov sedež in volanski obroč sta nastavljiva po višini, nad prtljažnikom je roleta zoper odvečne poglede vanj in vidljivost izza volana je na račun kar dobre zastekljenosti, malce premajhnih zunanjih ogledal in v celem treh brisalnikov povprečna.

Dosti slabša kot pred, ob in za avtom je preglednost armaturne plošče, ampak to sem za njeno

digitalno izvedbo v tempri in tipu že dostikrat zapisal. Migetanja različnih luči v različnih barvah se človek sčasoma sicer privadi, povsem zadovoljen pa z njim nikakor ne more biti. Podobno »nepregledni«, predvsem pa težko »otipljivi«, sta tudi preveč namenski ročiči ob volanu, ampak v Torinu so trmasti, zato se je treba z njima prav tako sprijazniti. Navsezadnje sta dosti manj škodljivi kot slabo tesnjenje notranjosti, v katero vdre prah že po nekaj metrih vožnje po makadamu, še posebej če je ta malce ostrejšje sorte. In če je res takšna, prah ne ostane edina nadloga.

Rezervno kolo v prtljažniku je namreč le zasilno, to pa za štirikolesno gnani avtomobil, ki izziva tudi vožnje po neuglajenih cestah, ni ravno spodobna lastnost.

Okusili smo jo na lastni koži, ko sta se na enem samem ovinku in v enem samem trenutku sneli s platišč obe kolesni gumi levega

boka – pa si lahko sami mislite, kako je bilo potem.

Ampak tempra S.W. 4x4 mi vseeno ostaja v lepem spominu. Njen štirikolesni pogon je spretno zasnovan, s Fergusonovo viskozno sklopko v sredinskem diferencialu ter z elektropnevmatskim nadzorom diferencialne zapore med zadnjima kolesoma: tej je namenjeno stikalo za voznikovo levico (z nadzorno kolesno shemo vred) pa tudi lastnost, da se samodejno izključi, kadar je hitrost večja od 25 kilometrov na uro, ali kadar avtomobil miruje dlje kot tri četrt minute. Torej je zapora namenjena zgolj odločnejšemu speljevanju na spolzki podlagi, ko bi utegnilo kateremu od zadnjih koles preveč drseti.

Osnovna razdelitev motornega navora znaša 56 odstotkov k prednjima in 44 odstotkov k zadnjima kolesoma, je pa seveda prilagodljiva glede na trenutno zanesljivost oprijema koles na vozišču. Štirikolesno gnani tempri S.W. služi v nosu dvolitrski motor iz že dolgo znane hišne ponudbe: dve odmični gredi v glavi, dve dodatni gredi za mirnejši tek, elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (hkrati z uravnavanim izpušnim katalizatorjem) in nekaj dolgoletne preskušeni dajo na koncu zmerno največjo moč 85 kW oziroma 115 KM pri zmernih 5750 vrtljajih v minuti in čisto ugoden največji navor 159 Nm že pri 3300 vrtljajih v minuti. Da so družinskost pri tem avtu resno vzeli, dokazujejo dolga končna prestavna razmerja (ob razmeroma kratko izračunanem menjalniku in dolgem diferencialu), ob katerih se motor na prožnost zoprn razblini, pa tudi pospeški vsakič sproti pre-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 85 kW (115 KM pri 5750/min – srednja hitrost bata pri največji moči 17,3 m/s – specifična moč 42,6 kW/liter (57,6 KM/liter) – največji navor 159 Nm pri 3300/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 2 ventila za vsak valj – 2 dodatni gredi zoper treslajne – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (IAW) – vodno hlajenje, 6,9 litra – motorno olje 5,2 litra – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,176; III. 1,519; IV. 1,132; V. 0,917; vzvratna 3,545; diferencial 3,562 – sredinski diferencial z viskozno sklopko, delitev motornega navora spredaj 56%, zadaj 44% – elektrapnevmatska zapora zadnjega diferenciala – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/60 VR14 (good year), katalni obseg 1,81 m (rezervno kolo: 4 B x 14, T105/70 R 14) – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 33,5 km/h

Voz in obse: kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji – Cx = 0,31 – vsa štiri kolesa na posamičnih obseah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokračne zavore, spredaj in zadaj kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levljavo, servo, 3,0 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4472 mm – širina 1695 mm – višina 1540 mm – medosna razdalja 2540 mm – kolotek spredaj 1433 mm, zadaj 1405 mm – rajdni krog 10,3 mm – **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslanjalca) 1710 mm – širina (kolokolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1435 mm – višina (nad sedežem) spredaj 910 mm, zadaj 910 mm – vzdolžnica (prednji sedež) 960 – 1060 mm, zadnja klopa 760 – 660 mm – premer volanskega obroča 375 mm – prtljajnik (normno): 500/1550 litrov – posoda za gorivo 62 litrov

Teže: prazno vozilo 1380 kg – dovoljena skupna teža 1880 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 600 kg – dovoljena obtežba strehe 90 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km/h – pospešek 0-100 km/h 12,9 s – največji kot vzpenjanja 35% – poraba goriva (ECE): 7,7/9,6/12,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost
181 km/h (V. prestava)

Pospeški

0-60 km/h	5,3
0-80 km/h	8,0
0-100 km/h	12,1
0-120 km/h	18,4
0-140 km/h	25,9
0-160 km/h	38,7
1000 m z mesta	33,8 s (151 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.)	38,9 s (160 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	47,2 s (131 km/h)

Zavorna pot

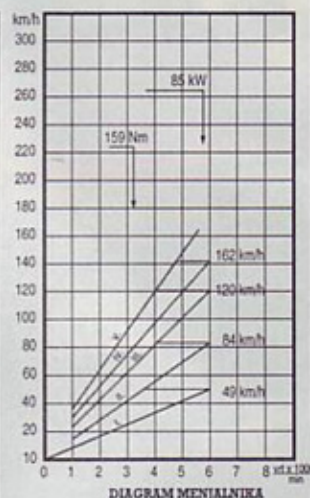
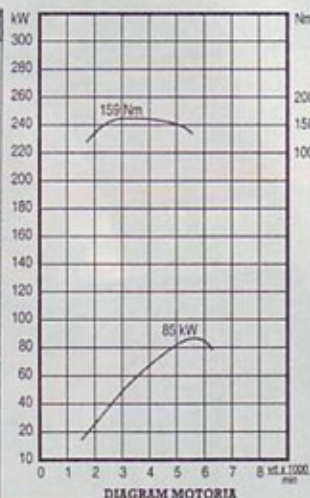
od 150 km/h	101,4 m
od 100 km/h	44,9 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 56,2
kazalec 80	resnično 76,6
kazalec 100	resnično 97,1
kazalec 120	resnično 117,5

Poraba goriva

testno povprečje
11,2 litra/100 km



Hvalimo

- zunanji videz
- pogonska zasnova in lega na cesti
- prostornost
- počutje
- končna obdelava

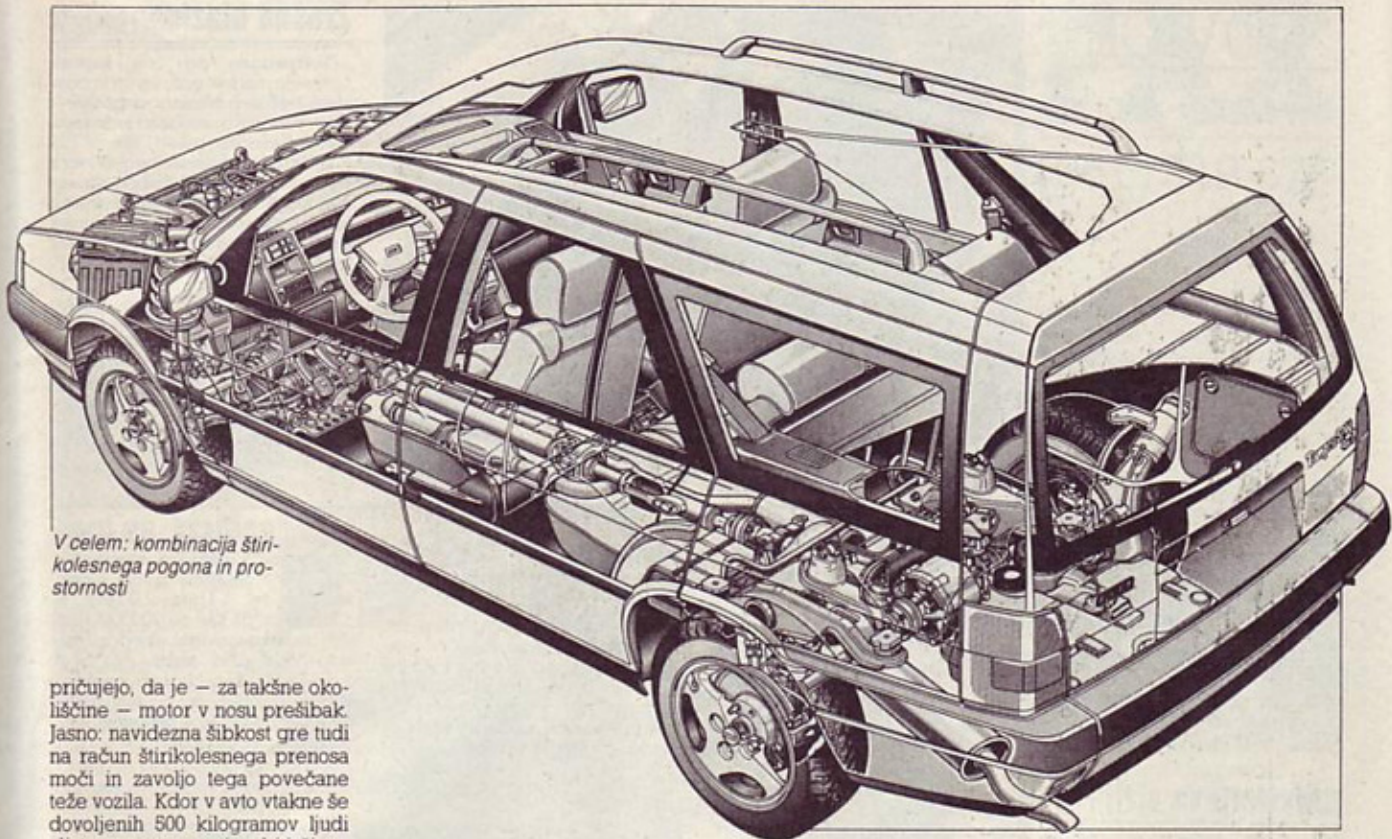
Grajammo

- končne (motorne) zmogljivosti
- premajhna višina vozila od tal
- zasilno rezervno kolo
- digitalna armaturna plošča
- slabo tesnjenje notranjosti (prah)

Cena Lit. 33.000.000 (Fiat, Italija)



MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI
BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250
proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda



V celem: kombinacija štirikolesnega pogona in prostornosti

pričujejo, da je – za takšne okoliščine – motor v nosu prešibak. Jasno: navidezna šibkost gre tudi na račun štirikolesnega prenosa moči in zavoljo tega povečane teže vozila. Kdor v avto vtakne še dovoljenih 500 kilogramov ljudi ali tovora, utegne izgubiti živce in si kupiti zmogljivejši avtomobil.

Potrpežljivejšim lastnikom bo ta tempra vseeno dobro služila: malce z nevidno vtisnjениm udobjem (na primer s pomočjo pletenic za prestavno ročico, da so tresljaji na njej manjši), s precej vsite varnosti

(na primer z ABS za štiri kolutne zavore), s skrbno prilagojenim podvozjem (na primer dodatne natezne opore ob zadnjih kolesih) in s čisto ugodnim razmerjem med vzmetenjem in blaženjem koles oziroma med še dovolj odločno čvrstostjo in udobjem, ki ga ponujata. Med napake bi utegnili šteti kvečjemu preveč limuzinsko razdaljo vozila od tal, ampak če ima avto štirikolesni pogon, še ne sodi med vozila »off road«, torej glejte, kje in kako

vozite! Z lego samo po sebi namreč ni nikakršnih težav: tempra 4x4 je na ovinku najprej varno nevtralna, potem pa ji je z malce sunkovitejšim zasukom volana in z odločnejšim plinom moč spodnesti zadek natanko za toliko, kolikor vam prija. Ravni smeri je kos brez težav, bočnemu vetru, če ni ravno floridski tajfun, prav tako, volan s samo tremi zavrtiljaji, a s krepko servoojačevalno napravo, pa ostaja prijeten tudi med počasnimi manevri.

Fiat tempra S.W. 4x4 je pripraven in dovolj prostoren turistični potovalnik značilnega družinskega razreda. Malce skromnejše motorne zmogljivosti takšnemu namenu niso v škodo, stalni štirikolesni pogon pa jamči, da je ta tempra kos vožnji skozi vse štiri letne čase. Tempra »quattro stagioni« torej!



Zadaj: kombi z nakladalno polico, zlozljivo klopjo in zasilnim rezervnim kolesom

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Marjan Zaplatil*