



Test: FIAT

TEMPRA SW SX

PARLA INGLESE?

Marketinških izkušenj ne gre zanemarjati: dokazano je namreč, da je nekdanja kombijevska različica fiata regate, imenovan weekend, preveč spominjala na družinske konce tednov. In premalo na vsestransko, torej tudi poslovno in nasploh čeztedensko uporabnost. Zato so pri njeni naslednici tempri uporabili ameriško oznako station wagon. S kratko: S.W.

Nič strahu, saj ne gre za italijanski vestern, ampak za še vedno povsem italijanski avtomobil. Torinčani so po ritmu najprej naredili tipo, iz tipa temprio, njeni limuzinski različici pa so pritaknili še kombi, hočem reči station wagon. Ko smo ta avto vozili prvič in na kratko, sem ga označil z »lineo perfetta«, kar je pomenilo posrečenost nove karoserijske oblike. In tega ji res ni moč zanikati. Station wagon je daljši (za 12 centimetrov) in višji (za 7 centimetrov) od limuzine in to bi bilo za skladnost oblike – kot je bilo že takrat rečeno – lahko zelo nevarno. Pa ni bilo. Zadek so namreč podaljšali izredno spretno: z nižajočima se bočnima oknomi, s čisto rahlo padajočo streho, z (zadnjimi) vrati, ki se bočijo

okrog obeh skoraj navpičnih vogalov ter z že pri weekendu znano dvodelnostjo: vrata segajo namreč do odbijača, ta pa se – v drugi fazi odpiranja – z vsem svojim sredinskim delom in s pločevino pod njim »prelomi« v nakladalno polico, ki je kos 250-kilogramski obtežbi. Tudi ta dvodelnost ima nekaj ameriškega prihida.

Zvišana streha prav tako dokazuje sposobnosti Fiatovih karoserijskih oblikovalcev: dodatne centimetre so izredno spretno prikrili z zožitvami z obeh bočnih strani, obenem pa še z utorom tik pred spojlerjem na vrhu zadnjih vrat. Tako si oblika in aerodinamika ($C_w=0,31$) podajata roki na račun splošnih koristi: neumazane zadnje šipe, izdatne prostornosti in

zglajenega kombijevskega videza.

Ker je zadnja klop delno ali v celoti zložljiva, je zmogljivost prtljavnika odvisna le še od števila potni-

kov v avtu, sega pa od 500 litrov (ob petih zasedenih sedežih) do 1550 litrov ob samo dveh osebah v vozilu. Tudi več kot šeststokilo-



Tehnični podatki

Motor: štirlivajni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtilna in gib 86,4 x 67,4 mm - gibna prostornina 1581 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 62 kW (86 KM) pri 5800/min - največji navor 130 Nm pri 2900/min - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - glava iz lahke kovine - dvojni padočni upljinjač, z ročnim čokom - vodno hlajenje - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 770 W - elektronski vžig (digiplex 2)

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokakutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) - prestavna razmerja: I. 2,267; II. 1,541; IV. 1,156; V. 0,967; vzvratna 3,909; diferencial 3,563 - platišča 5 1/2 x 14 - gume 185/60 HR 14 (rezervno kolo: platišče 4 B x 14, guma 105/70 R 14)

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija s pomožniki okvirja - prednji kolesi na posamičnih obesih, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,472 m - širina 1,695 m - višina 1,500 m - medosna razdalja 2,540 m - kolotek spredaj 1,423 m, zadaj 1,415 m - rajdni krog 10,3 m - teža praznega vozila 1095 kg - dovoljena skupna teža 1705 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1200 kg, brez zavore 550 kg - prtljajnik (normno) 500/1550 litrov - posoda za gorivo 65 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 172 km na uro - pospešek 0-100 km na uro 12,8 s - poraba goriva (ECE): 5,7/7,8/9,4 litra ovinčenega ali neovinčenega bencina super na 100 km

gramska dovoljena obtežba tempre S.W. povsem dostojno dopolnjuje kombijevske lastnosti tega vozila. Pri tem je manjše tovore moč privezati k za to predvidenim kavljem v prtljajniku, če pa so dovolj nizki, jih je pred odvečnimi očmi mogoče skriti s pripravno zložljivo roletto. In pripraven je tudi podatek, da je treba vsak kos tovora ali prtljage dvigniti le za pol metra od tal, če ga hočete odložiti na temprino »nakladalno polico« in ga potisniti v notranjost. Manj pripravna je ta policca, kadar hočete vzeti iz avta kaj takšnega, kar ni dovolj veliko, da ne bi zdrknilo povsem za zadnjo klop: poklekajte v prtljajnik moškim hlačam morebiti res ni v preveliko škodo, damske nogavice pa skoraj zagotovo ne bodo ostale cele. Ampak station wagon (tudi v Ameriki) praviloma ni ravno damski avto.

Čeprav tega od znotraj ne kaže. Tempra ponuja, tudi kot kombi, vse limuzinske lastnosti, to pa pomeni po dvoje vrat z vsake strani, dovolj prostora za tri odrasle ljudi na zadnji klopi in dovolj udobja na (čeprav rahlo previsokih in prekratkih) prednjih sedežih. Če je zraven še oprema SX in pri testnem avtu je bila, pomeni to tudi osrednjo ključavnico, elektrificirane šipe v prednjih vratih, dve električno vodeni zunanji ogledali, štiri zglavnike, štiri avtomatske varnostne pasove (spredaj in na zgornjih oprjemališčih nastavljive), po višini nastavljen volanski sedež, nastavljen volanski obroč in - ojej, že spet! - prav nič pregledno in razveseljivo digitalno armaturno ploščo. Ta s številnimi merilniki resda nadzira marsikatero dogajanje v avtu, a je - posebej ponoči - silno nepregledna in voznika zelo moti.

Tempra S.W. je na voljo s celotno temprino motorno ponudbo,

testna tempra S.W. pa je imela v nosu znani 1,6-litrski Fiatov motor z dvojnimi padočnimi upljinjačem, z ročnim čokom zanj ter z največjo močjo 62 kW (86 KM) pri 5800 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 130 Nm pri 2900 vrtljajih v minuti. Da bi ta motor kar pokal od zmogljivosti ne morem reči. Namenjen je zmernim, povprečno hitrim in povprečno živahnim ter ne pretirano žejnim voznikom do povsem vsakdanjih ciljev, pa tudi - če hočete sam ali z družino na pot - za daljša, recimo počitniška potepanja. Motor je - predvsem v višjih območjih - razmeroma glasen, v celem pa zelo uglajen, spet s petstopenjskim menjalnikom, ki je vzniku najprej vseč zaradi izredno lahkotne prestavne ročice, potem pa tudi zaradi spretnih prestavnih razmerij, ki so enako učinkovita - ne glede na obtežbo vozila. Testni fiat tempra S.W. SX je z mesta do hitrosti 60 km na uro pospešil v 5,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 12,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 18,2 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 24,9 sekunde. Največja izmerjena hitrost (povprečje po štirih meritvah) je znašala 174 kilometrov na uro (v peti prestavi in na meji še dovoljenega polja na merilniku vrtljajev), povprečna poraba goriva na testu pa 9,9 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Ze pri limuzinski tempri dovolj čvrsto in zanesljivo podvozje, tudi pri kombijevski različici dokaže svojo vrednost. Zmerna obtežba vzmetenja in blaženja ne spravi z zamišljenega ravnotežja, le povsem polna obremenitev vozila povese zadek, voznika pa prisili k večji pazljivosti, če so ovinki ostri. V takšnih primerih je želja po dodajanju volana večja, spodnašanje zadka pri nenadnem zavrzanju pa malce manj prijetno. Ampak hudega ni: lega ostaja prepričljiva, ne glede na (celo slabše) cestne ali vremenske okoliščine; vstevši tudi zavore, čvrstost stabilizatorjev in vodljivost tempre S.W. v celoti.

Angleščine zaradi nje torej ni treba znati. Tempra S.W. ostaja italijanski avtomobil ob Fiatovi odločnosti, da se kosa tudi na kombijevskem polju tega avtomobilskega razreda. In station wagon zna biti raznim caravanom, turnirjem, nevadam, breakom in tako dalje, povsem prepričljivo kos.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović



Tempra S.W. kot tempra, oziroma tip: armaturna plošča DGT.



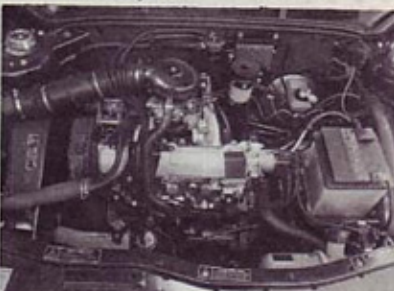
S.W.: dolg zadek, velika (in dvodelna) zadnja vrata.



Rezervno kolo: zasilno, v levi steni prtljajnika.



Namesto rezervnega kolesa v dnu: predali za drobnarije.



Motor: Fiatova zlata sredina, povprečne zmogljivosti.

