

Pri Fiatu gre vse po načrtih. Nekoč so kombi-limuzini ritmu primaknili še limuzino regato. Potem so ritmo spodrinili s tipom. In odslej velja: namesto regate – tempa! Da je enkrat vmes nastala tudi tipova ožja sorodnica lancia dedra, pa gre pripisati že znanemu obsegu tega torinskega koncerna.

Ime tempa je umeten sinonim za dinamičnost, zmogljivost in temperament v celiem, avtomobil tempa pa je limuzina s štirimi vrati, s »klasičnim« zadkom ter prtljažnikom v njem in z željami, ki jih to ime obeta. Čeprav ne tudi svojega porekla in opazne podobnosti s tipom, pa tempa vseeno ni le tipo z »nahrbtnikom«. Snovali in oblikovali so jo po ta hip modernih zakonih kompaktnosti, prostornosti z udobjjem vred, karoserijske aerodinamike in celotnih zmogljivosti vozila. Vse to seveda v okvirih srednjega razreda, v katerega ta avtomobil sodi. Ali drugače rečeno: tempa sodi v tržni segment D, iz katerega so evropski kupci samo lani prevzeli skoraj tri in pol milijone vozil. To pa pomeni, da nastopa v – po številčnosti – najzahtevnejšem razredu.

Čeprav so tudi tempo – tako kot tipo – krojili v Fiatovem »Centro Stile«, je limuzina manj ekstravagantna od svojega limuzinsko-kombijevskega »prednika«. Na nosu se od tipa loči po širših žarometih in ožji maski med njima, pokrov nad motorjem pa ne sega čez celotno širino vozila, temveč so ga zarezali med oba prednja blatnika. Vrata so enaka kot pri tipu, natanko takšna pa je tudi prednja šipa, torej tudi enako vpadljivo nagnjena. Medosne razdalje – glede na tipo – niso spremnjeni, ampak tempa je kljub temu za skoraj polnih štirideset centimetrov daljša. Jasno, na račun zadka, ki sega dlej čez zadnjo premo in, ki je optično tudi najbolj svojeglav del tega vozila. Pogled z boka še ne vzinemirja oči: zadev se zdi skladno zvišan, tudi na račun spretne oblega trikotnega okenca za zadnjimi vrati. Toda pogled od zadaj zahteva precejšnjo mero estetske potrebe: položna in zato na videz majhna zadnja šipa se zdi v primerjavi z ostro zavijanim in visoko štrečim prtljažnim pokrovom skoraj

kupejevsko nizka. Tudi doplačilni brisalnik zanjo ne sodi ravno k lepotnim dodatkom. In utor, ki v obrobi vrtline za registrsko tablico služi kot kljuka na pokrovu, ni niti pripraven niti skladen s podobo preostale pločevine. Očem so še najbolj po volji velike zadnje luči, skoraj enakih mer kot pri tipu (le da so manj vogalne), ki skušajo »razbiti« visoko ozkost zadka, čeprav jo po drugi strani in zaradi vidnih robov prtljažnega pokrova (ki se udobneju dostopu v notranjost na ljubo odpira vse do odbijača) prav te luči tudi povzročajo.

Ampak temprin zadek ima tu-

di svojo dobro stran: v njem je za 500 normalnih litrov praznine (rezervno kolo je pri tem vstavljen v prtljažniško dno), ponuja pa tudi dve dodatni možnosti: odprtino v naslonjalu, primerno na primer za prevoz smuči, ali pa – za doplačilo – deljivo zložljivo zadnjo klop in tako, v kombinaciji z zmanjšanim številom potnikov, opazno večjo zalogo nakladalne praznine. Prostorsko ugoden je tudi potniški prostor v tempri: ne le zaradi lahkonatega dostopa skozi štiri vrata, ampak predvsem zaradi ugodne notranje širine (1,45/1,46 m). Z udobjjem skladna sta tudi oba prednja

sedeža, sicer značilno fiatovsko visoka ter s še vedno prekratki ma sedalnima površinama, ampak temeljito oprijemajoča, z dovolj dolgimi vzdolžnima pomikoma ter s še mnogimi lastnostmi po okusu sodobne ergonomije. Podobno kakovostna pa je tudi v dva sedežna prostora oblikovana zadnja klop.

Tempri so namenili dva zalogaja opreme: standardno in SX. Že standardni ni mogoče ocitati skoposti, oprema SX pa je od nje bogatejša še za digitalne (namesto klasičnih, okroglih merilnikov), električni pomik šip v prednjih vratih, nastavljivi



OJČKOV



Novi zadek: okoren, a prostoren

zgornji oprijemališči prednjih varnostnih pasov, osrednjo ključavnico, k zadnji klopi speljano gretje in zračenje ter dodatne luči, s tistimi za branje vred.

Med doplačila – ne glede na že vstavljenou opremo – sodijo: klimatska naprava, servojačevalnik volana (ta je sicer serijski le pri močnejših motoriziranih različicah), ABS, samodejni menjalnik, po višini nastavljiv voznikov sedež, brizgalke za žaromete, pomicna streha, lahka platišča in tako dalje.

Osnovna ponudba pri tempre obsega pet motorjev: tri bencinske in dva dizla. Za razliko od tipa (in predvsem zaradi večje temprine teže) se izbira bencinskega pogona ne začne pri 1,1-litrskem motorju »fire«, ampak pri večjem 1,4-litrskem štirivaljniku z dvojnim uplinjačem, ki je sicer enak kot v tipu, toda zaradi na novo obdelanih glave in sesalnega sistema rahlo močnejši.

Dvojni uplinjač streže z gori-

vom tudi 1,6-litrskemu agregatu, ki poganja temporo 1,6, pa tudi njen različico selecta. To imenovanje že tradicionalno brezstopenjsko avtomatiko (CVT), ki je pri tipu na voljo ob 1,4-litrskem motorju.

Oznaka 1,8 i.e. pomeni 1756 kubični motor z dvema odmičnima gredema v glavi ter z elektronskim vbrizgavanjem goriva in vžigom (Weber IAW). Ta motor je iz crome, za temporo so mu zmanjšali gibno prostornino; ostali pa sta mu značilni dodatni gredi zoper odvečne tresljaje.

Tudi dizelska motorizacija tempre je povzeta po tipu, le da sta tokrat obo naftnika enako velika in se ob 1929 kubikih razlikujeta s kompresijama in s tem, da gre pri slabotnejši različici do polnjenje z gorivom le na račun rotacijske visokotlačne črpalke in predkomor, motorju T.ds pa so pritaknili še turbinski polnilnik na izpušne pline, seveda v prid večjim zmogljivostim.



Vse pravkar omenjene motorje smo razvrstili tudi v tabelo s tehničnimi podatki. Bencinski izmed njih so prilagojeni uporabi bencina super s svincem ali brez njega, vključno z dizloma pa zmora tempra največje hitrosti od 162 do 190 kilometrov na uro ter pospeške z mesta do hitrosti 100 km na uro v časih od 18,9 do 10,9 sekunde.

Je pa tempra – na posamično natančnejših tržiščih – na voljo še z dvema bencinskima motorjem. Oznaki tempra 1,6 i.e. pripada že prej omenjeni 1,6-litrski štirivalnik, tokrat z Boschevim sredinskim vbrizgavanjem goriva (mono-jetronic oziroma SPI). To pomeni največjo moč 57 kW (80 KM) pri 6000 vrtljajih v minutu, največji navor 124 Nm pri 3000 vrtljajih v minutu, največjo



Tehnični podatki

| FIAT TEMPRA | 1,4 | 1,6 | 1,6 selecta | 1,8 i. e. | 1,9 ds | 1,9 Tds |
|----------------------------------|--|---------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---|
| motor (zasnova) | 4-valjni, vrstni | 4-valjni, vrstni | 4-valjni, vrstni | 4-valjni, vrstni | 4-valjni, vrstni, diesel | 4-valjni, vrstni, diesel |
| vrtina in gib (mm) | 80,5 x 67,4 | 86,4 x 67,4 | 86,4 x 67,4 | 84,0 x 79,2 | 82,6 x 90,0 | 82,6 x 90,0 |
| gibna prostornina (kubiki) | 1372 | 1581 | 1581 | 1756 | 1929 | 1929 |
| kompresija | 9,2:1 | 9,2:1 | 9,2:1 | 9,5:1 | 21,0:1 | 19,2:1 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | 56/78 pri 6000 | 62/86 pri 5800 | 62/86 pri 5800 | 80/110 pri 6000 | 48/65 pri 4600 | 66/92 pri 4100 |
| največji navor (Nm/KM pri 1/min) | 106 pri 2900 | 130 pri 2900 | 130 pri 2900 | 140 pri 2500 | 119 pri 2000 | 186 pri 2400 |
| odmična gred (pogan) | 1, v glavi (zob. jermen) | 1, v glavi (zob. jermen) | 1, v glavi (zob. jermen) | 2, v glavi (zob. jermen) | 1, v glavi (zob. jermen) | 1, v glavi (zob. jermen) |
| število ventilov za valj | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| polnjenje z gorivom, vžig | dvojni vplinjalč, elektr. | dvojni vplinjalč, elektr. | dvojni vplinjalč, elektr. | elektr. vzbrizgovanja in vžig | rotacijska črpalka, predkomore | rot. črpalka, predkomore, turbin. polnilnik |
| hlajenje | vodno | vodno | vodno | vodno | vodno | vodno |
| menjalnik (število prestav) | 5 | 5 | samodejni, brezstopenjski (CVT) | 5 | 5 | 5 |
| prednja prema | posamične obese, vzemne noge, prečna vodila, stabilizator | | | | | |
| zadnja prema | poltaga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizatorji | | | | | |
| zavore spredaj | kolutne, servo | | | | | |
| zavore zadaj | bobnaste, servo, mehanska ročna zavora | | | | | |
| volan | zobata letev | zobata letev | zobata letev, servo | zobata letev, servo | zobata letev | zobata letev, servo |
| platniča | 58 x 13 | 58 x 13 | 58 x 13 | 5½x14 | 5½x14 | 5½x14 |
| gume | 165/70 SR 13 | 165/70 SR 13 | 165/70 SR 13 | 175/65 HR 14 | 175/65 HR 14 | 175/65 TR 14 |
| teža praznega vozila (kg) | 1030 | 1035 | 1085 | 1140 | 1130 | 1160 |
| dovoljena skupna teža (kg) | 1570 | 1575 | 1615 | 1680 | 1670 | 1710 |
| medosna razdalja (m) | 2,540 | 2,540 | 2,540 | 2,540 | 2,540 | 2,540 |
| dolžina x širina x višina (m) | 4,354 x 1,695 x 1,445 | | | | | |
| pričajošnik (litri) | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| posoda za gorivo (litri) | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 |
| največja hitrost (km na uro) | 172 | 177 | 167 | 190 | 162 | 178 |
| pospešek 0–100 km na uro (s) | 13,4 | 12,3 | 14,4 | 10,9 | 18,9 | 12,1 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 5,6/7,4/9,0 | 5,6/7,6/9,4 | 5,8/7,6/10,0 | 6,3/8,3/10,1 | 4,5/6,3/6,4 | 4,9/6,5/6,5 |
| vrsta goriva | bencin super (neosv.) | bencin super (neosv.) | bencin super (neosv.) | bencin super (neosv.) | plinsko olje | plinsko olje |



hitrost 168 km na uro in pospešek 0–100 km na uro v 13,8 sekunde. Ta motor je na voljo tudi v različici selecta 1,6 i.e.

Če pa je na bokih tempre zapisana oznaka 2.0 i.e., gre za prostorninsko nespremenjen cromin motor s 1995 kubiki gibne prostornine ter z elektronskim vbrizgavanjem goriva in vžigom (MPI–IAW). Ostale značilnosti so tele: 83 kW oziroma 113 KM pri 5750 vrtljajih v minutih, 156 Nm pri 3300 vrtljajih v minutih, 195 km na uro, 0–100 km na uro v 10,1 sekunde. Obema »dodatnima« motorjem je skupna želja po samu neosvinčenem bencinu: zaradi uravnavanih izpušnih ka-

talizatorjev ter s tem prilagojenosti normam USA 83.

Seveda so vse temprine različice, z izjemo selecte, serijsko opremljene s petstopenjskimi menjalniki, ki so s prestavnimi razmerji v celiem prilagojeni posamičnim motornim značajem. Razmeroma ugodne številke o največjih hitrostih in porabi goriva pa gredo tudi na račun spremne karoserijske aerodinamike. Najnižji podatek o Cw, ki ga tempra zmore (velja za slabše motorizirano različico, brez dodatnih hladilnikov ter z ožjimi gumami), znaša 0,28.

O motorjih le še tole: vsi po vrsti zvenijo glasno in robato,

a se vsi po vrsti radi vrtijo in voljno odzivajo vozniku. Žal se robatost prenaša tudi na sredinski greben vozila, celo do armaturne plošče, pa tako prekrije spretno dognani menjalnik: natancen, lahket in s športno kratkimi gibi posamičnih prestav.

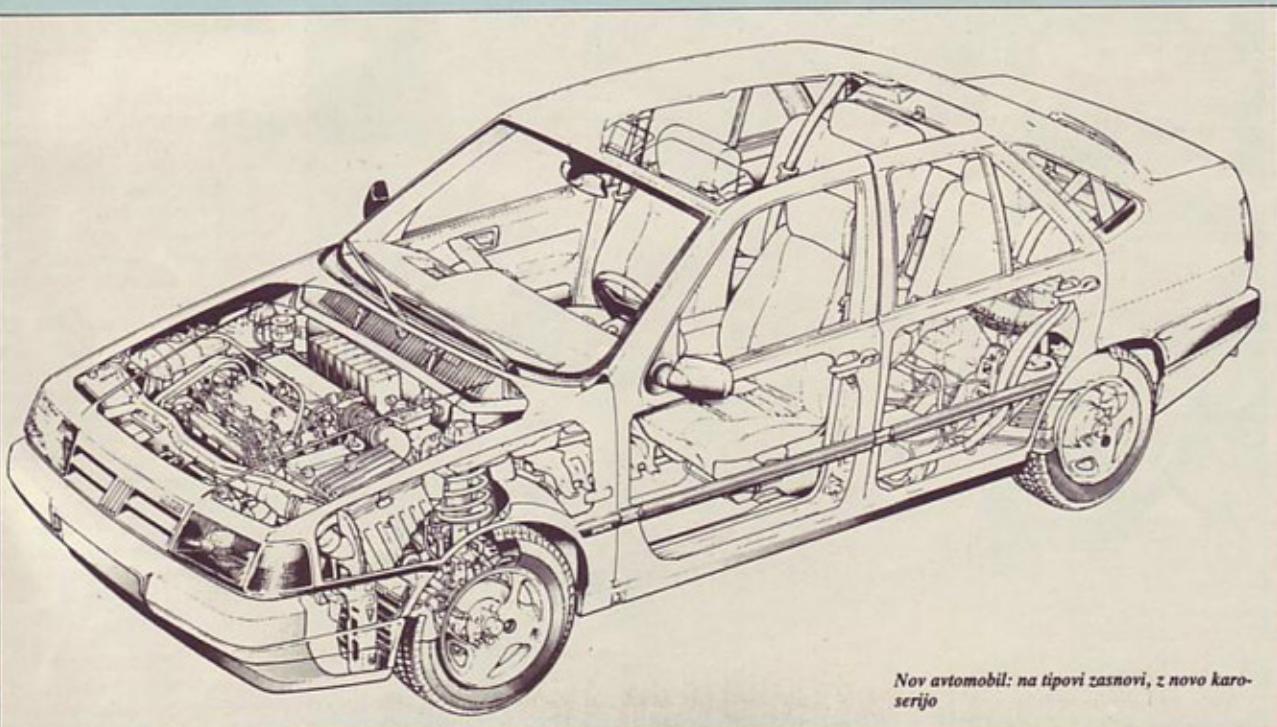
Tudi podvozje je, tako kot motorji iz novih Fiatovih časov: z vzmetnima nogama spredaj ter s poltogo premo in viačnimi vzmetnimi pod zadkom. Vzmetenje in blaženje z dvema stabilizatorjem vred se dobro upira vzdolžnim pokimavanjem vozila, pa tudi prečni karoserijski nagibi so v merah, ki omogočajo varen in stabilen občutek žive vsebine

vozila. Tudi takrat, ko je ovinek hiter in oster, ko si voznik pomaga z odvzemanjem plina in z zaviranjem, torej tudi z rahlim, a lahko nadzirljivim zdravljanjem zadka. Manj ugodno pa je hitro zaporedno vjuganje, ki zahteva zelo spretno in naglo sukanje volanskega obroča. To pa zaradi njegove čudaške oblike in štirih neprizpravnih prečk ni ravno prijetno delo.

Pred radovedneže in kupce je tempa zapeljala te dni, v Ženevi. Prepričati jih mora, da drobne površnosti v novo zasnovanem zadku ne morejo zasenčiti njenih ostalih, večidel dobrih lastnosti. Verjeti morajo, da tempa noče biti boljša od tipa, biti pa hoče drugačna, bolj limuzinska. In zaupati morajo v znamenje dvojčkov: ob tipu – tempa. Hkrati je tu tudi obljuba, da bo tempa še letos na voljo tudi kot kombi.

Karkoli bodo ljudje izbrali, znamka bo ista: Fiat.

Martin Česenj



Nov avtomobil: na tipovi zasnovi, z novo karoserijo