

ROČNO DELO

Poznate rolls-royce? Seveda, kaj sploh sprašujem. Pa poznate tisto zgodnico o delavcu na koncu montažnega traku, katerega delo je le zapiranje vrat avtomobila in poslušanje zvoka, ki ob tem nastaja? Če zvok ni "pravi", je treba tečaje vrat, vrata in gumasto tesnilo ponovno nastaviti.



Armaturna plošča: kakovost izdelave Scioneri, uporabnost

No, seveda, tovarna Fiat ni in nikoli ne bo Rolls-Royce. Fiata sestavljajo roboti, poceni delovna sila, vse skupaj pa se dogaja v Italiji, kjer natančnost ni ljudska lastnost. Ampak vsepovsod obstajajo izjeme. Tudi v Italiji.

Scioneri je za poznavalce znano ime. Pojavilo se je v istem obdobju kot slavna oblikovalska imena Pininfarina, Bertone, Ghia, Frua in drugi. Tudi Scioneri se je sprva ukvarjal z oblikovalsko dejavnostjo in je predstavil nekaj zanimivih prototipov na osnovi Fiatovih, Lanciinih in Alfinih serijskih avtomobilov. Scioneri je bil tudi zelo natančen gospod in to lastnost je pogrešal pri avtomobilih, ki se jih je loteval predelovati. Dejavnost istoimenskega podjetja se je tako počasi spremenila. Danes od Fiata dobijo le do polovice izdelane avtomobile, potem pa jih sami do konca ročno sestavijo. Pritrditev mehanskih delov prepuščajo

Fiatu, notranjost avtomobila, vrata, motorni pokrov, luči in odbijače pa namestijo sami. Fiat tipo, opremljen z napi-

som Scioneri, tako zagotavlja tisto, kar ste morda pri fiatih doslej pogrešali. Kakovostnejša zvočna in toplotna





izolacija motornega prostora naredi motor manj slišen tudi v njegovih višjih vrtljajih. Pazljivo privita armaturna plošča z vsemi svojimi sklopi in vzvodi tudi na makadamskih cestah ne trese, cvili ali ropota. Ročno sešite vratne obloge in sedežne prevleke niso usnjene, so pa prijetnega videza in prijetne tudi na otip. Le tristošestdeset milimetrov v premeru volanski obroč znamke Nardi, ki je usnjen in omogoča odlično oprijem in s tem vodenje avtomobila. Pritrditev vseh petih vrat in motornega pokrova zadovolji tudi pikolovce; spoji so natančni, zapiranje pa je skoraj v slogu zgodbi iz uvoda.

Pri Scioneriju menijo, da se mora kakovost videti tudi navzven. Poleg napisov Scioneri na zadku in na bokih

**Prtljažnik:
1100 litrov**



**Odpiranje vrat:
velik kot za
udobno
vstopanje in
izstopanje**



avtomobila je pri njih izdelan avtomobil opremljen še z dvojno svetlo črto preko bokov med prednjo utripalko in zadnjo lučjo ter z značilnimi kolesnimi pokrovi. Ti imajo v sredi Scionerijev logo ter so zaradi oblike in barve že na daleč prepoznavni. In ker so aluminijasti, so platišča videti zlahnejša, kot so v resnici. Barve karoserije so kovinske, v isti barvi pa sta tudi zunanji ogleđali in spodnji del odbijačev. Fiat tipo scioneri je tako na zunaj diskretno drugačen od fiata tipa in hkrati zlahka prepoznaven.

V vsem drugem pa je tudi takle fiat tipo le fiat tipo in to je dobro. Kljub ne več rosi mladosti je še vedno med prostornejšimi avtomobili; velik pomik sedežev (predvsem vozniskega), razkošje v širino

Test

(za ta avtomobilski razred) in povsem zadovoljiva višina (tudi po zaslugi razmeroma velike višine avtomobila nasploh) tudi milimetrsko prednjačijo od nekaterih mlajših tekmecev, prednja sedeža pa sta kljub svoji nenastavljivosti povsem neutrudljiva in dovolj udobna ter oprijemljiva. Jasno: dirkači bodo doplačali za sedeže znamke Recaro, ampak ti bodo kupili tudi model z zmogljivejšim motorjem. Prtljažnik je z osnovnimi 350 litri nekoliko skromen, a za vsakdanje potrebe povsem dovolj velik, sicer pa je povečljiv kar na 1100 litrov praznine. Po zaslugi do odbijača segajočih in visoko se odpirajočih zadnjih vrat je



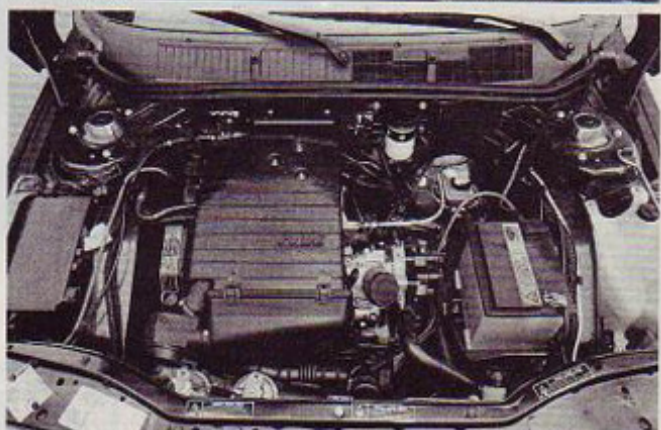
No, seveda, tovarna Fiat ni in nikoli ne bo Rolls-Royce.

zlahka dosegljiv in uporaben. Žal kljub napisu Scioneri tipo še vedno nima preprostega in cenenege ročaja za zapiranje v izogib umazaniam rokam, pozabili pa so tudi na stikali za osvetlitev notranjosti pri odprtih zadnjih bočnih vratih. Malenkosti pač lahko razveselijo.

Testni scioneri je nosil oznako opreme SX, kar pomeni osrednjo ključavnico in električno pomični prednji šipi ter ročno od znotraj nastavljivi vzvratni ogledali, poleg tega pa še merilnik vrtljajev, analognu uro, ekonomometer, nadzor nad odprtimi vrati in nedelujočimi lučmi (check-

control), pa pet varnostnih pasov (prednja sta nastavljiva po višini), dva zglavnika, tris-topenski interval za prednje brisalnice, zadnji brisalnik ter servoojačan in po višini nastavljen volanski obroč. Ta z že omenjenim usnjem in s svojo neposrednostjo (le trije zavrtljaji od ene do druge skrajne točke) omogoča lahkotno upravljanje, k temu pa pripomorejo tudi dobro nameščena pedala in prestavna ročica.

Upravljanje pomeni upravljanje z mehaniko in tudi ta je seveda Fiatova. Podvozje je preprosto, a zanesljivo, dovolj udobno na asfaltnih cestah, a ne premeško, nagibanje karo-



Motor: preskušeno in sodobno; majhna moč

serije v ovinkih je neizrazito, odzivanje podvozja pa zelo dolgo povsem zlahka obvladljivo in nadzorljivo ter povsem v slogu prednjega pogona, kar pomeni siljenje nosu iz ovinka oziroma zmerno potrebo po dodajanju volana. Tudi pogonski sklop je Fiatova klasika.

Motor s tisoč šeststo kubiki ter eno odmično gredjo v lahki glavi je največji iz te družine in pomeni zadnjo razvojno stopnjo motorja, ki je pogonjal tudi prve fiate 128 in naše stoenke. Od njiju se tudi na pogled ne loči močno, le da je uplinjač zamenjala naprava za (žal le enotočkovni) vbrizg, ki jo, tako kot vžig in delovanje katalizatorja, vodi elektronika. Motor razvije le 55 kW (75 KM) največje moči, vendar pa po zaslugi dognanih zgore-

valnih prostorov porabi malo bencina, pa tudi njegov navor je v praksi zelo uporaben. Motor tudi obremenjen avto lepo "vleče" iz nizkih vrtljajev in ne zahteva nenehnega poseganja po prestavni ročici. Moči motorja in teži avtomobila so prilagojena prestavna razmerja v menjalniku. Ta so razmeroma kratka, da avtomobil največjo hitrost doseže v peti prestavi, hkrati pa dovolj dolga, da ne povečujejo porabe bencina. Fiat tipo hoče biti namreč od glave do pete dober družinski avtomobil.

In to tudi je. Z vsemi aduti. Vključno s tem, novim. Z ročnim delom namreč. In z vsem, kar iz tega sledi.

Tekst: VINKO KERNČ
Foto: TOMI LOMBAR



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrtni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 86,4 x 67,4 mm - gibna prostornina 1581 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,5 m/s - specifična moč 34,8 kW/liter (47,4 KM/liter) - največji navor 125 Nm pri 3000/min - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermeni - dva ventila za vsak val) - glava iz lahke kovine - elektronski enotočkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch mono-motronic) - vodno hlajenje 6,5 litra - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 55 A - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,910; II, 2,240; III, 1,540; IV, 1,160; V, 0,890; vzvratna 3,910; diferencial 3,765 - platišča 5,5j x 14 - gume 165/65 R 14 T (pirelli P2000), kotalni obseg 1,79 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,1 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, nikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blazinički, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnoste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3 zavrtiljaji od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3960 mm - širina 1700 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1435 mm, zadaj 1415 mm - rajdni krog 10,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1590 mm - širina (kolenjci) spredaj 1480 mm, zadaj 1470 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1080 mm, zadnja klopa 840-650 mm - premer volanskega obroča 360 mm - prtljajnik (normna) 350/710/1100 litrov - posoda za gorivo 51 litrov

Teže: prazno vozilo 1040 kg - dovoljena skupna teža 1550 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (kovarna): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,4 s - poraba goriva (ECE): 6,1/7,7/10,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
173 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0- 60 km/h	5,0 s
0- 80 km/h	8,2 s
0-100 km/h	12,5 s
0-120 km/h	19,3 s
0-140 km/h	34,2 s

1000 m z mesta:
36,0 s (142 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
36,5 s (140 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
40,4 s (131 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 49,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na resnično

60	55,2 km/h
80	74,6 km/h
100	93,8 km/h
120	112,1 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
8,5 litra/100 km



DIAGRAM MOTORJA

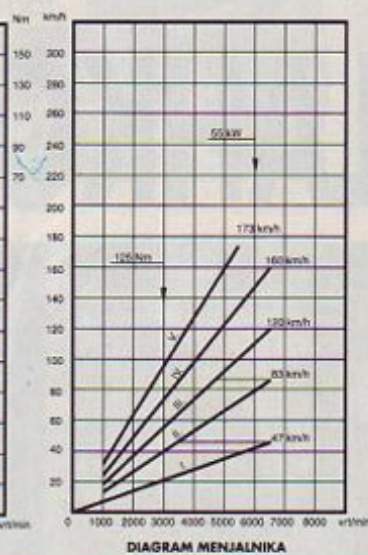


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- vodljivost
- počutje za volanom
- poraba goriva
- prostornost
- kakovost izdelave
- materiali v notranjosti
- lega na cesti

Grajamo

- majhna moč motorja
- slaba osvetlitev notranjosti
- ni ročice za zapiranje zadnjih vrat

Cena DEM 22.790
(Autodelta, Ljubljana)

Končna ocena

Fiat tipo 1.6 SX scioneri je tisto, kar bi vsak fiat tipo moral biti: kakovostno izdelana kombilimuzina spodnjega srednjega razreda. S svojo prostornostjo, dobro lego na cesti, varčnim motorjem in značilno obliko karoserije, po novem pa tudi z višjo varnostjo, zadovoljuje vse zahteve po dobrem družinskem avtomobilu. Kupujejo ga mladi in starejši, dame in gospodje. Prijeten avtomobil.