



»Fire« bi se po naše re-
klo »ogenj«, če ne bi šlo
za kratico iz štirih besed:
Fully Integrated Roboti-
zed Engine. Te oznanjajo
popolnoma avtomatizira-
no sestavljen motor. V
tem primeru: fire 1000. Pri
Fiatu so ga oklicali, še
preden so imeli avto zanj.
Potem so ga namestili v
lancio Y 10, sredi minule-
ga leta pa še v fiat uno.

Torej: fire v unu. Tako sta se
znašla v paru dve od najbolj
posrečenih avtomobilskih za-
misli zadnjih let. To sta motor
in avto, ki znata biti zelo sklad-
na in zelo všeč kupcem. Pa se
Fiatu, razumljivo, veča dobič-
ek tudi na njun račun.

Za uno že veste: da je lična
in za svoj razred zelo prostora-
na kombi-limuzina z vrati na
zadku, z zložljivo zadnjo klo-
pjo, pa v celem s petimi sedeži,
na katerih je zares dovolj pro-
stora za pet ljudi. Fiatu se je s
tem avtomobilom posrečila
zelo uspešna kombinacija pri-
pravnega vsakdanje in v me-

Fiat uno 45

Fire!

Osnovna različica: z enim od najmodernejših
motorjev ta hip



Kokpit: manj obilja za voznika

stu uporabnega vozila ter
hkrati čisto zaresnega družin-
skega prevoznega sredstva, ki
mora marsikje, tudi pri nas,
zadovoljiti vsakršne prevozne
želje.

Fiat uno predstavlja dovolj
široko paleto različic, da zna
biti kos vsakršnim okusom,
najsi gre za opremo ali motor-
ne zmogljivosti. Pisali smo že
o unu z dizlom, pa o unu s
športno zmogljivim turbo-mo-
torjem, zdaj pa je na vrsti os-
novna različica: fiat uno 45, z
osnovnim paketom opreme in
z 999-kubičnim motorjem fire
v nosu. Pred njim stoji v tovar-
niškem spisku vozil le še uno
45 sting, ampak ta avto poga-
nja 903 kubični štirivaljnik iz
starejše Fiatove motorne ge-
neracije – mi pa ga poznamo
tudi iz Zastavinega juga.

Tole moram takoj pojasniti:
vse testne fiate dobivamo nar-
avnost s tovarniškega dvoriš-
ča v Torinu, zato je bil »naš«
uno 45 prilagojen italijanske-
mu tržišču ter v nadrobnostih
malce drugačen od una z ena-
kimi motorjem, ki je naprodaj
pri nas. Poglavitni razliki sta

bili naslednji: da je imel testni uno menjalnik s samo štirimi prestavami in karoserijo s petimi vrati; uno 45 (fire) za naše tržišče pa je opremljen s pet-stopenskim menjalnikom in s samo tremi vrati.

Vseeno: fire ostaja fire in, ker so razmerja prvih štirih prestav (z diferencialom vred) pri obeh različicah enaki, razlika ni bila pretirano moteča. Je pa razumljivo: s petimi prestavami zna biti fiat uno še varčnejši z gorivom (v povprečju ocenjeno za približno pol litra na vsakih 100 prevoženih kilometrov) in kot takšen za kupca vabljujejši.

Vabljiva pa je unova različica »fire« že sama po sebi. V nosu poprek nameščeni motor so zasnovali računalniško, kar je omogočilo izredno racionalizacijo posamičnih delov (le 273 jih je) in teže motorja (fire 1000 tehta le 69 kilogramov). Sicer pa se ta motor ponaša tudi s tako sodobnimi lastnostmi kot so prečnotočna glava iz lahke kovine, odmična gred v njej in elektronski vžig. Temu sledijo tudi lastnosti čisto uporabne sorte, ki jih voznik zazna takrat, ko zasučje vžigalni ključek: motor steče zlahka, mirno in tiho, zelo hladen zahteva malce dlje povlečen (ročni) čok. Se pa, že rahlo ogret, dobrovoljno odziva na dodajanja plina in se rad zavrti do polnih 5000 vrtljajev, pri katerih zmore svojo največjo moč 33 kW, oziroma 45 KM. Krivulja navora postane najugodnejša pri 2750 motornih vrtljajih v minuti, torej je mogoče zaslutiti, da pretiranega priganjanja motor sploh ne zahteva. Ob zmerno obloženem vozilu in ob običajno zmernih voznikovih željah je



Peta vrata: veliko prostora v majhnem vozilu

povsem kos tekoči vožnji, včevši odločnejše pospeške in dovolj visoka hitrostna povprečja. Čeprav majhen in na videz skoraj nebogljen, streže z dovoljšnjo prožnostjo, da z desnico ni potrebno ves čas segati k prestavni ročici.

Med našimi meritvami je uno 45 pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 kilometrov na uro v 6,2 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na uro v 10,3 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 16,6 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 28,4 sekunde. Štirikratna zaporedna meritev največje hitrosti (na isti progi in v obeh smereh) nam je prinesla povprečje 146 kilome-

trov na uro, to pa so bili tudi eni izmed tistih trenutkov, ko smo si želeli peto menjalniško prestavo, da bi bilo motorju s pretiravanjem prizanešeno. Prav omiljeni vrtljaji v tem, najvišjem območju delovanja, bi zmanjšali tudi porabo goriva. Toda tudi med našim testom in naprežanjem navkljub je bila žeja po bencinu še vedno zglede majhna: 6,9 litra na 100 kilometrov. Kdor pa hoče in zna varčevati z volanom v roki, bi se zmozel voziti tudi ob številki, ki bi bila za okroglo poldrugi liter manjša.

Seveda bi se moral potem odreči pospeškom s polno sapo in ovinkom s privzdignjenim zadnjim notranjim kolesom, ki se jim mi nismo.

Kajti uno je – ne glede na motor – okreten in lahko vodljiv avtomobil, s katerim je moč dovolj hitro voziti, da je vožnja tudi zabava ne le potovalni opravke. V teh avtomobilih je mogoče sproščeno sedeti (s temeljitejšima prednjima sedežema, bi glede tega uno še znatno pridobil na ugledu) in dobro videti na vse strani. Ko gre že za počutje, smo testnemu unu zamerili rožljanje v prenosu moči in med vsakičnim postajanjem v mestnem prometu ter razo, ki jo je prednji brisalnik puščal natanko pred voznikovimi očmi, čeprav na brisalniški metlici nismo odkrili napake.

Mora pa biti že vnaprej jasno: da je osnovna različica razmeroma skromno opremljena, pa streže armaturna plošča le z merilnikoma hitrosti in goriva, z enim kilometriskim števcem s kontrolnimi lučmi. Stranska stikala za obe roki so sicer enaka kot v vseh unih, manjka pa vžigalnik na sredinski konzoli, ventilator za notranje zračenje in gretje je le enostopenjski in zelo glasen (pa ne pretirano učinkovit), a tudi ure v tem avtu ni. Dobili pa smo: zadnjo meglen-



Fire 1000: delo računalnikov in robotov

MOTORSKO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO





ko, zadnji brisalnik, ogrevano zadnje šipo, zglavnika na prednjih naslonjalah in štiri avtomatske varnostne pasove. Desno zunanje ogledalo je potrebno šteti k dodatni opremi. Seveda zadnje naslonjalo ni bilo deljivo in predala za drobnarije sta bila le dva: pred desnim sedežem in na voznikovih vratih.

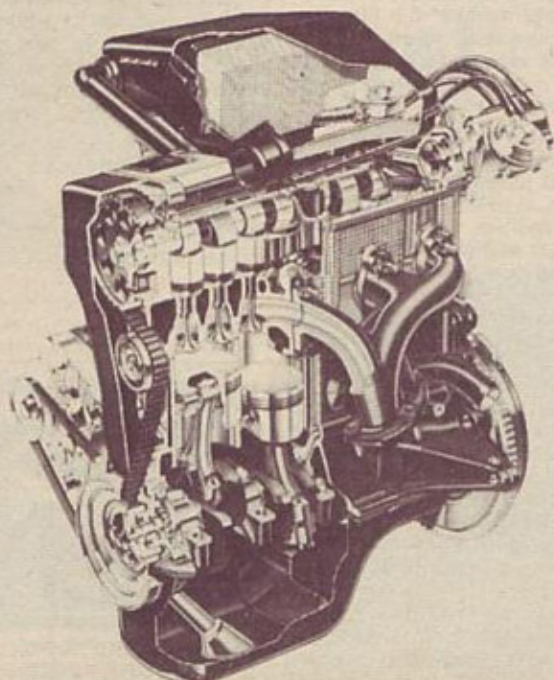
Kljub temu: fiat uno 45 zna biti kos zahtevam srednjevelike in avtomobilistično ne preveč razvijene družine, pa tudi posameznikom, ki znajo ceniti skromnost – ne le pri opremi, tudi pri pogonskih stroških.

Zato sodi – takšen kot smo ga tokrat preskusili, v izvedbi s tremi vrati in petimi prestava-

mi pa približno enako, če ne še bolj – med tiste avtomobile, ki nam ostajajo v dobrem testnem spominu, ne glede na razmeroma neprestizhne lastnosti. Kajti ne gre pozabiti: tudi ta uno streže s čvrstim in varno zasnovanim podvozjem, z dovolj dobrimi zavorami in z dovolj temeljito končno obdelavo.

»Fire« torej ni le pusta oznaka motorja, je tudi čudežna besedica, ki pomeni kakovostno in tehniško sodobnost, pravzaprav vrhunskost, pa čeprav v nižjem vrednostno-avtomobilskem razredu. In fiat uno 45 s tem motorjem je dokaz za to.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



Motor: majhen in lično izdelan

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib 70,0×64,9 mm – gibna prostornina 999 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 33 kW (45 KM) pri 5000/min – največji navor 80 Nm (8,2 kpm) pri 2750/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – padotočni uplinjač (weber) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 30 Ah – alternator 630 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolotna suha sklopka – štirstopenjski sinhronizirani menjalnik (testni avto), prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,056; III. 1,344; IV. 0,978; vzvratna 3,727; diferencial 3,733 – platišča 4 1/2B × 13 – gume 135 SR 13 (michelin X)

Voz in obese: kombi-limuzi-

na – 5 vrat – 5 sedežev – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki – dvo-krožne zavore, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke
Mere in teže: dolžina 3,644 m – širina 1,548 m – višina 1,425 m – medosna razdalja 2,362 m – kolotek spredaj 1,330 m, zadaj 1,300 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 720 kg – dovoljena skupna teža 1120 kg – prtljažnik 225/968 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 42 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 16,2 s – poraba goriva (ECE): 4,5/5,9/6,2 litra bencina super na 100 km