Fiat uno 55 S

Kandidat za najboljšega

Torinska uspešnica z velikimi možnostmi za lovoriko »avtomobil leta 1984«!

Tole mislim: Fiat, od legendarnega topolina sem, še ni imel tako posrečenega avtomobila, kot je uno. To je bilo jasno že med premierno vožnjo, januarja letos, ob spektakularni predstavitvi tega vozila na Floridi. In zdi se mi: da bo uno svež tudi čez leto, dve, morebiti celo čez polno desetletje. Kajti to je znova pravi mali fiat! Tako zelo italijanski, kot so italijanski ferrariji, chianti in špageti.

Uno pomeni »ena«. Panda, ki je nastala pred njim, se je v tovarni, še pred prodajnim krstom, imenovala – projekt zero (»nič«). Fiat uno pa je, potem ko je zapeljal ob bok fiatu 127 (seveda, s hišnim namenom, da ga prej ali slej spodrine), obdržal oznako s konstrukcijskih miz. In postal Fiatova številka ena pri kupcih!

EDEN OD PETIH

O unu nasploh, pravzaprav o vseh štirih bencinskih različicah hkrati (po tistem so dodali še uno z dizelskim motorjem), smo pisali že v letošnjem Avto-magažinu, številka 4. Tokrat pa smo, zavoljo temeljitejše preskušnje, sedli le v enega od njih: v fiat uno 55 S. Številka 55 pomeni število konjskih moči v motorju, črka S (=super) pa bogatejšo opremo in peto prestavo v menjalniku. Takole je to: po motornih zmogljivostih je ta uno nekje na sredini celotne ponudbe, saj zmorejo ostale različice po 45 in 70 KM; z opremo super tudi ni samosvoj, saj je takšen paket moč dokupiti pri vseh unih; po merah in uporabnosti pa je uno tako ali tako en sam: ne glede na velikost in vrsto motorja v nosu!

Brez zamere, ampak fiat uno, še posebej v različici s petimi vrati, tako kot pri testnem avtu, me spominja na priletni renault 4: vse v nosu, škatlasta oblika in po tri okna na vsakem boku. Seveda to niti malo ne pomeni, da je uno nazadnjaški avtomobil, je pa lahko dokaz, kako silno daljnovidni so bili renaultovci že pred dvaindvajsetimi leti. Saj pri unu ni moč oporekati: da je po obliki prikupen, po prostornosti izreden in po celotni zasnovi kompakten izdelek. S štirimi bočnimi vrati in z raz-

deljivim zadnjim naslonjalom (zanj je potrebno posebej doplačati!) pa je kljub nižjemu srednjemu razredu lahko tudi povsem zadovoljiva potovalna kombi-limuzina.

Oblika je delo Giorgia Giugiaria, ki se je dela z majhnimi karoserijami navadil pri volkswagnih, če prej ne. In je pri unu postregel z zavidljivo ugodnim količnikom zračnega upora (C_w=0,34, pri različici ES:0,33), glede na te zunanje mere in na ta avtomobilski razred. Uno je na videz malce previsok, a še vedno skladen avtomobil, s potlačeno zaobljenim nosom in s strmo prisekanim zadkom, precej podobnim tistemu, s katerim so pozneje postregli pri VW golfu. Upadljivo veliki so: oba žarometa, oba odbijača in trapezasto oglate zadnje luči. Motorni pokrov je tik pred prednjo šipo narahlo zavihnjen čez brisalnik. Ta se, v ednini in z dolgo metlico, avtomobilu lepo poda, med mokro vožnjo je pa manj ugoden. Vozniku prepušča preveč neobrisane šipe, da bi bila vidljivost po tej plati zares varna. Ampak zares le po tej plati, kajti izza volana v unu je mogoče dobro videti na vse strani, zaradi položnega nosu tudi tik pred vozilo, zaradi zadnjega brisalnika in temeljito ogrevane zadnje šipe pa tudi nazaj. In ker so povsem kos nalogam tudi dvostopenjski ventilator za notranje gretje in zračenje ter halogenska žarometa, je slabo delo za vidljivost zares moč očitati le prednjemu brisalniku. Tragično pa tudi to ni!

Kot limuzina: udobje za štiri do pet ljudi

Sicer pa: uporabno kot cel avtomobil je pri unu zasnovana tudi armaturna plošča. Pri različici 55 S dobi voznik skrbno zasenčene merilnike hitrosti (z dvema kilometrskima števcema), goriva in temperature hladilne tekočine, pregledno zbrane kontrolne luči in klasično uro, večina tistega, kar je namenjeno delu s prsti, pa je, z izjemo ročice za utripalke in svetlobni signal, zbrano v dveh »satelitih«, ob obeh straneh volanskega obroča. Tam so stikala za luči, varnostne utripalke, zadnjo meglenko, oba brisalnika z brizgalkama za vodo in ogrevanje zadnje šipe. Satelita sta sicer pregledno zasnovana in tudi stikala na njiju so prikladna, sta pa v celem previsoko nameščena, pa je zaradi tega, predvsem ob uporabi luči in brisalnikov potrebno držati roki previsoko na volanskem obroču. Dosti natančneje so odmerjene razdalje med obročem, pedali in prestavno ročico, le da je ta po fiatovsko nenatančna. Grajo zaslužita pa oba prednja sedeža: sedalni površini sta prekratki, naslonjali pa preplitvi, da bi na ovinkih prepričljivo zadržali telesi. Posrečena domislica je prestavljivi pepelnik, ki so si ga sposodili v pandi in ga tudi tu namestili na rob kotanje, ki je pod prednjo šipo namenjena potovalnim drobnarijam. Te je pa moč odložiti tudi v prostrana predala na vratih, ali v zaprt predal pred desnim sedežem. K serijski opremi una 55 sodijo še zglavnika na nastavljivih prednjih naslonjalih in avtomatski varnostni pasovi, katerih zatiči so spredaj čvrsto spojeni s sedežema. Zaradi štirih vrat, dovoljšnega pomika prednjih sedežev in dovolj prostrane zadnje klopi (tam je prostor za tri suhce vštric) je uno povsem zrel potovalni avtomobil, ob samo dveh potnikih v avtu in ob zloženi zadnji klopi pa je tudi prostoren kombi z vrati, ki se na zadku odpirajo od vrha do tal. Rezervno kolo je vtisnjeno v dno prtljažnika.

Kot kombi: skoraj tisočiltrska praznina

ZMOGLJIVOST IN VARČNOST

Motor, kakršen poganja uno 55 S, pri nas zelo dobro poznamo iz zastave 101. Saj so zasnova in osnovni tehnični podatki za oba povsem enaki, le da so motorju una zvišali kompresijo ter zabeležili enako moč 40,5 kW, oziroma 55 KM malce prej, torej pri 5600 vrtljajih v minuti, za spoznanje ugodnejši je pa tudi podatek o največjem navoru. Motor je preskušen, trpežen in ubogljiv. K paketu »S« sodi petstopenjski menjalnik, pri katerem je že četrta prestava majčkeno »daljša« od direktne, peta je pa povsem varčevalna, glede goriva in obrabe motorja, obenem pa blagodejna za ušesa potnikov v vozilu. Motor z lahko glavo in z odmično gredjo v njej, z zobatim jermenom in s petkrat vležajeno ročično gredjo je zlahka kos tudi zelo visokim vrtljajem, a hkrati z njimi narašča tudi trušč. Med meritvami smo pretikali pri 6000 vrtljajih v minuti, kar pomeni v prvi prestavi resnično hitrost 41, v drugi 79 in v tretji 120 kilometrov na uro. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro je uno 55 S pospešil v 9,7 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 15,4 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 23,9 sekunde.

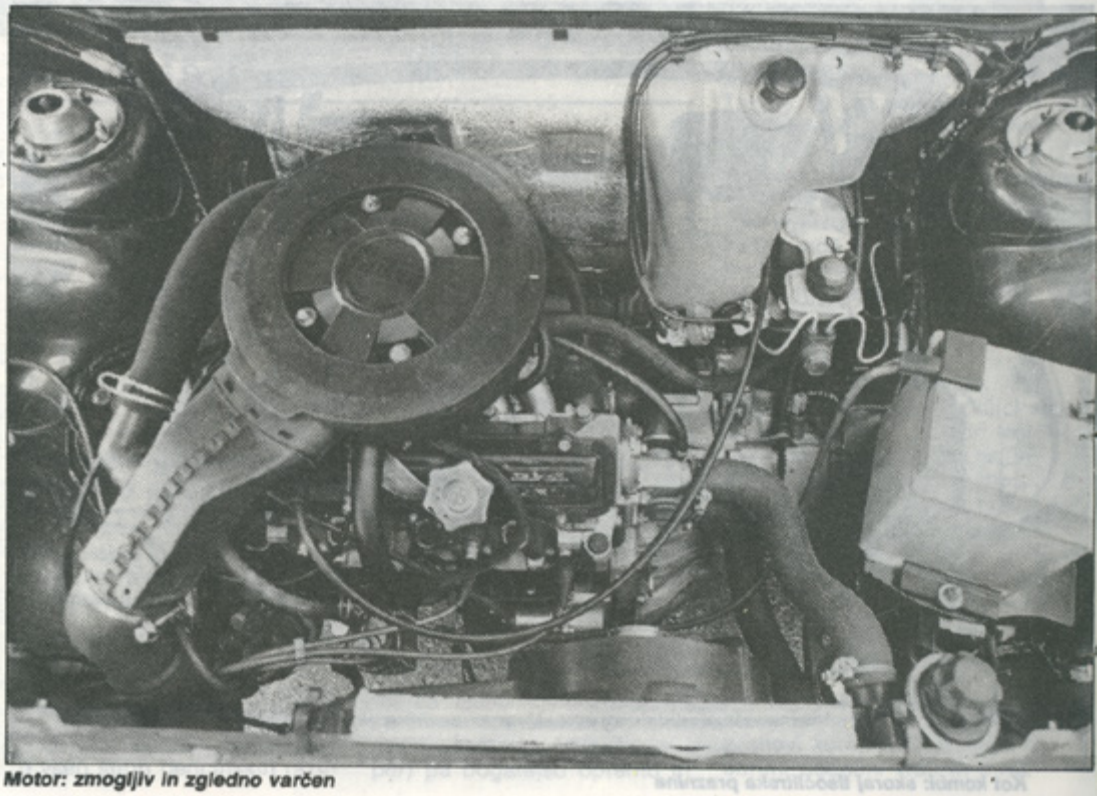
Največjo hitrost – ob naših meritvah: 155 kilometrov na uro – doseže ta avtomobil v četrti prestavi, saj ji zelo dolga peta prestava ni kos. Pač pa omogoča, da vozite 100 kilometrov na uro z le 2900 vrtljaji v minuti, kar motor močno utiša in mu obenem odločno zmanjša žejo. S testnim avtom smo prevozili okroglih 5000 pretežno ostrih kilometrov in izmerili razveseljivo povprečno porab goriva: 7,1 litra na 100 kilometrov. Pri tem je potrebno reči, da je ob voznikovi zmernosti na nezahtevnih cestah žeja uplahnila tudi pod 5,5 litra na 100 kilometrov, seveda ob zelo zmernih, a še vedno povsem uporabnih hitrostnih povprečjih. Poraba olja v motorju je bila ves čas testa neizmerljivo majhna.

Zdaj veste: uno 55 S je tudi po zmogljivostih motorja sodobno hiter, sodobno živahen in predvsem sodobno zmeren avtomobil, ko gre za bencinsko žejo. Zahtevnemu vozniku zmore v marsičem ustreči, njegova motor in menjalnik pa sta spretno uravnana tudi za lagodno vožnjo brez silovitih hitrostnih želja. Ampak ob zares majhni porabi goriva!

Pod prtljažnikom: rezervno kolo in slabo zavarovane žice

TROJNI KOMPROMIS

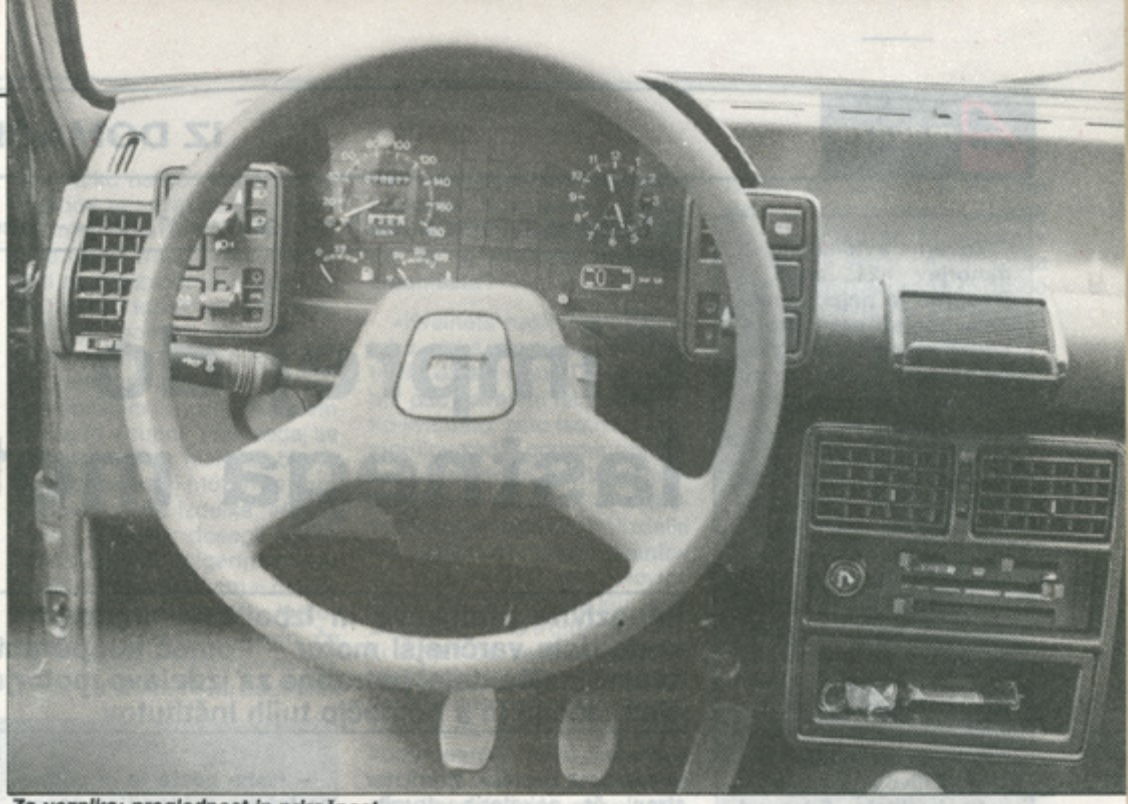
Tudi podvozje tega fiata je spretno usklajeno: za športno vožnjo, za udobje in za varnost. Poglejte: na zelo ostrih in zelo ostro voženih ovinkih se karoserija resda precej nagne, voznik pa mora volan



Motor: zmogljiv in zgledno varčen

dodatno siliti v ovinek. Ampak, zadnje notranje kolo se privzdigne šele na zares skrajni meji, pa še to povsem nenevarno za vožnjo proti ravnini, sukanje volana pa je pri tem tako neteżavno, da v ubogljivost vozila nisem niti za hipec podvomil. Uno je enako popoln, ko gre za drvenje v ravni smeri, ali pa za vožnjo po grbastem vozišču. Vzmeti vsrkajo odvečne udarce še preden bi ti utegnili doseči notranjost vozila, a zaradi tega niso tako mehke, da bi se avtomobil »valjal« skozi ovinke. Volan je s štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke ravno prav neposreden za hitro vijuganje, a tudi ravno prav lahkoten, da so mu na parkirišču kos tudi nežne ženske roke. In ker je uno skromnih zunanjih mer in se je odsekanega zadka hitro moč privaditi do centimetra natanko, je tudi za parkiranje v gneči prijeten avtomobil.

Seveda, kdor rad drvi, si tudi pri unu, tako kot pri večini avtomobilov s prednjim pogonom, na ovinkih lahko pomaga z ostrim odvzemanjem plina: na takšno početje se uno odzove z izredno lahko nadziranim zdrsavanjem zadka in s »samodejnim« postavljanjem v ovinek. Ker so zavore, s servoojačevalnikom moči in omejevalnikom moči na zadnji kolesi, kos svoji nalogi (tudi po večkratnih ostrih zaviranjih niso podlegle pregrevanju), je z unom tudi po tej plati vse v redu. Kdor sede vanj, lahko vozi svojim željam in svojemu načinu primerno: športno trdo, limuzinsko uglajeno, ali kombijevsko uporabno. Tudi ob polno obremenjenem prtljažniku je bil uno 55 S zanesljiv avtomobil?



Za voznika: preglednost in priročnost

Zadnja vrata: kljuka in ključavnica ob strani

Ostajam pri tistem, kar sem zapisal že skoraj pred letom dni: fiat uno, tudi v različici 55 S, je sodoben in spretno narejen avtomobil, z vsemi svojimi lastnostmi pa je ta hip tudi *najzanimivejši v svojem* razredu.

Nikakršnega dvoma ni, da je ta avtomobil najresnejši tekmec v izboru za ugledno lovoriko »avtomobil leta«. Ne le v svetovnem merilu, tudi v konkurenci, ki veljajo za posamične dežele. In tudi pri nas!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: *štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtnina in gib* ***80,0×55,5 mm*** *– gibna prostornina* ***1116 kubikov*** *– kompresija* ***9,2:1*** *– največja moč* ***40,5 kW (55 KM) pri 5600/min*** *– največji navor* ***86,3 Nm (8,8 kpm) pri 2900/min*** *– ročična gred v* ***5*** *ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotočni uplinjač weber, z ročnim čokom –vodno hlajenje – akumulator* ***12 V, 30 Ah*** *– alternator* ***630 W***

Prenos moči: *motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka –petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – jeklena platišča* ***4 1/2 B × 13*** *– gume* ***155/70 SR 13*** *(michelin XZX)*

Voz in obese: *kombi-limuzina – pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke*

Mere in teže: *dolžina* ***3,644 m*** *– širina* ***1,548 m*** *– višina* ***1,432 m*** *– medosna razdalja* ***2,362 m*** *– kolotek spredaj* ***1,340 m,*** *zadnji* ***1,300 m*** *– rajdni krog* ***9,4 m*** *– teža praznega vozila* ***740 kg*** *– dovoljena skupna teža* ***1140 kg*** *– dovoljena teža prikolice (z zavoro):* ***800 kg*** *prtljažnik* ***225/968 litrov*** *(tovarna) – posoda za gorivo* ***42 litrov***

Zmogljivosti *(tovarna): največja hitrost* ***150 km na uro*** *– pospešek od 0 do 100 km na uro:* ***15,0 s*** *– normna poraba goriva (ECE):* ***4,8/6,4/7,8 litra goriva super na 100 km***