

Lahko bi goljufali: objavili bi lepe poletne fotografije, kakršne dobivamo z različnimi novicami vred od večine avtomobilskih tovarn in rekli, da smo dizelski regato in prismo pravkar preskusili. Pa ju nismo! Vozili smo ju sredi zime, za dizle v najtežjem letnem času, objavljamo ju pa šele zdaj, ker sta zaradi obilice preskušanih avtomobilov šele zdaj na vrsti. Zato so slike z naše preskušnje pač zimske. Pošteno rečeno!

Fiat regata DS in lancija prisma diesel sta v tesnem sorodstvu. Ne le zato, ker sta Fiat in Lancia v bistvu ena avtomobilska hiša, ampak tudi zaradi motorjev, ki ju poganjata. Dizelski fiati že dolgo časa niso več posebnost, prisma diesel pa je postala junija lani, z uradno predstavitvijo, prva naftna lancija v zgodovini te hiše. Da so dizli v Italiji še posebej priljubljeni, ni nič čudnega: tamkaj sta plinsko olje in vožnja z njim odločno cenejša od bencina, celo dodatnim obdavčitvam navkljub. Naposled pa so dizelski avtomobili priljubljeni tudi drugje po svetu, še posebej zadnje čase, ko si je z njimi moč ogniti vsem skrbem in morebitnim zapletom v zvezi z brezsvinčnim bencinom, katalizatorsko tehniko in potovalnimi težavami ob tem.

Regata in prisma sta klasično oblikovani limuzini istega, torej srednjega razreda, obe s po štiri vrati in z ločenim prtljažnikom v zadku, obe s prednjim pogonom in obe s precej enakima nastankoma. Regata je nastala iz limuzinsko-kombijevskega ritma (in pri tem spodrinila hišni model mirafiori), prisma pa iz limuzinsko-kombijevske delte, preprosto zato, ker so tudi v modernih časih nekateri kupci zahtevali običajne avtomobilsko-prostorske rešitve.

Na skoraj isto pot sta oba avtomobila zapeljala s konstrukcijsko enakima, v potankostih pa različno dodelanima dizloma. Jasno: ta motor je Fiatov izdelek, pa se je v regati znašal prej kot v prismi. Pravzaprav je bila to – ob regati D, z 1,7 – litrskim motorjem in 58 KM – že druga dizelska ponudba v tem avtu, pa je dobila prestižnejšo oznako DS, pri čemer pomeni črka S opremo, pa tudi tiho, a ne preveč prikrito oznanilo, da gre za »super-dizel«!

Zasnovo so ga s pomočjo 1,6-litrškega bloka, ki je pripadal nek-

Fiat regata DS in lancija prisma diesel

Vitamin D

En motor za dva avtomobila

danjemu mirafioriju, oziroma fiatu 131. Pri tem so podaljšali gib batov na okroglih 90 milimetrov, vrtine valjev pa razširili na 82,6 milimetra, kar je pomenilo novo gibno prostornino 1929 kubikov. V glavo iz lahko kovine so hkrati z vrtinčnimi komorami prenesli tudi nekaj drugih izkušenj, nabranih pri dizelskem unu in poskrbeli za kratko predgrevanje, izvrstno polnjenje, hitro ogrevanje ter za čim čistejši izpuh. Konstruktorji so se zavzeli tudi za uglasjenost in čim manjšo hrupnost motorja. Zato so ročično gred opremili z blažilnikom udarcev, jermene in druge močnejše ropotajoče dele pa odeli

z zvočnimi izolatorji; hkrati pa so poskrbeli za optimalno obešenje motorja, da so tudi tresljaji prav nedizelsko nežni.

Zmogljivostni rezultat tako doganega motorja je naslednji: največja moč 48 kW (65 KM) pri 4600 vrtljajih v minuti in največji navor 119 Nm pri 2000 vrtljajih v minuti. Oboje uvršča motor med moderne izdelke te vrste, ki znajo tudi v svojih dokončnih okoljih, na cesti in ob spretno izračunanih prenosih moči, postreči s sodobnimi dizelskimi zmogljivostmi. Torej ni čudno, da so pri Fiatu in hkrati pri Lancii novi motor izkoristili za dva avtomobila hkrati.

REGATA DS: V CELEM NOVEJŠA

Fiatove regate, pravzaprav celo vrsto njihovih različic glede na motorje in opremo, poznamo od septembra 1983 dalje. Strežejo s skladnimi oblikami, s kompaktno karoserijo in s široko zmogljivostno paleto, da je kuppenc lahko uskladiti potrebe in zmožnosti. Regata DS pa je obenem tudi najimnitnejši Fiatov dizel ta hip.

Maloprej opisani motor označi svojo dizelsko prisotnost pravzaprav le v mrzlem jutru, tik po tistem, ko se sproži.

Seveda mora voznik počakati, da ugasne brilvka na armaturni plošči, ki oznanja dolžino predgrevanja. Našo preskušnjo regate DS smo opravljali v mrzlih zimskih dneh, toda z vžiga-



Regata DS: najmodernejši Fiatov dizel



Regata DS: uglajen motor, nežno podvozje

njem nismo imeli nikakršnih težav. Ob zasuku vžigalnega ključa je motor najprej zelo grob: strese se, močno zahrumi in robato steče. Ampak tek in hrup sta z vsakim nadaljnjim hipom znosnejša in že po nekaj minutah vožnje, postane dizel v nosu izredno olikan. Bežni sopotnik ne ugane več, da se prevaža z naftnim motorjem. Ne le zaradi tistega, kar sliši in čuti, tudi zaradi zmogljivosti, s katerimi ta motor streže.

Naše običajne meritve smo opravili po običajnem receptu, z dvema osebam v avtu in s polno 55-litrsko posodo za gorivo. Okroglo tono težka regata DS je pospeševala z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 10,3 do hitrosti 100 kilometrov na uro v 16,2 in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 24,9 sekunde. Trikilometrsko meritev največje hitrosti, seveda večkrat zapored v obeh smereh, smo opravili z zelo dobro končno številko 164 kilometrov na uro. To je hkrati pomenilo (v peti prestavi) tudi motorno območje največje moči.

Celotna motorna zasnova, z dolgimi batnimi gibi vred, govori za ugodno prožnost, ki se pri tem avtu izkaže tudi na račun spretno preračunanega petstopenjskega menjalnika. Pri tem je skorajda direktna četrta prestava, peta pa podaljšana do tolikšne mere (0,827:1), da prizanaša gorivu in motorju hkrati. To pa pomeni, da je mogoče regato DS voziti zelo hitro in tekoče, ne da bi njen motor gnjavili z visokimi vrtljaji. Pa tudi, če je voznik ostrejšje sorte (med našo preskušnjo je navada pač takšna), je žeja po gorivu še vedno povsem znosna. Testno povprečje porabe plinskega olja je tako znašalo 7,4 litra na 100 prevoženih kilometrov, je pa med poskusno zelo zmerno vožnjo številka takojci upadla na ugodnih 6 litrov na 100 kilo-

metrov; pri čemer nam ves čas preskušnje ni bilo potrebno doliti niti deciliter motornega olja.

Enako vabljiva kot motor in

njegove lastnosti je tudi oprema tega vozila. K oznaki S (= super) sodi cela vrsta koristnih dodatkov – od nizkopresečnih

gum in žarometnih brisalnikov do osrednje ključavnice, električno vodenih šip v vratih in od znotraj nastavljivega zunanje ogledala. Armaturna plošča ponuja merilnik hitrosti in klasično uro (tam, kjer je sicer merilnik vrtljajev), obenem pa še merilnike pritiska olja, količine goriva in temperature hladilne tekočine. Tam je tudi testna plošča s shemo vozila in s sposobnostjo, da razkrije slabo zaprta vrata ali morebitne druge, običajnejše napake v vozilu.

Volanski obroč na štiri prečke zmore ob servojačevalniku prenosa na zobati letvi približno 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, kar je prijetna neposrednost, najsi bo za hitro vožnjo, ali pa za počasne manevre. Ob njem so ročice in ob njih stikala za najpotrebnejše vklope. Tam, kjer je sicer vzvod čoka, je gumb za korekcijo motornih vrtljajev ob hladnem vžigu.

Manj pripravno se zdi električno vodeno nastavljanje zračenja in gretja, pa tudi prestavna ročica ni ravno zgledno natančna in lahkotna. Predvsem med zgodnjim jutranjim pretikanjem zahteva od voznika za vsak na novo izbrani položaj kar precej potrpljenja.

Regata DS ima natanko takšno podvozje kot vse druge regate, torej s prečnimi vodili in vzmetnima nogama spredaj ter s prečno listnato vzmetjo in prečnimi vodili zadaj. To vozilo je v celem (z izjemo prednjih, malce previsokih in prekratkih sedežev) naravnano na udobje, pa je vzmetenje mehkejše kot bi si za malce ostrejšje vožnje želeli. Še posebej ob polno obloženem vozilu (513 litrski prtljažnik zmore požreti kar precej prtljage) se zadek zelo povesi, lega vozila na cesti pa precej zbledi.

Tehnični podatki

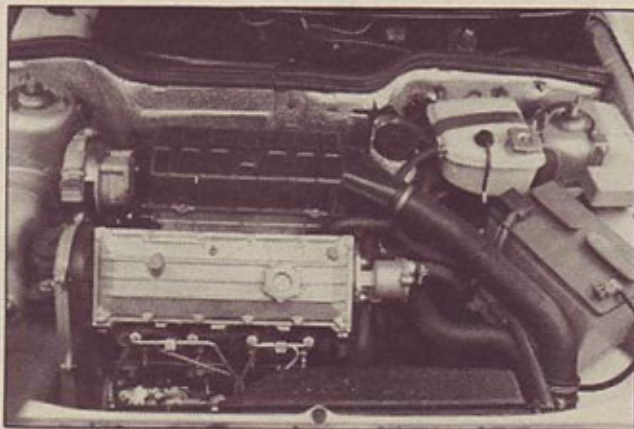
Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtna in gib 86,2 · 90,0 – gibna prostornina 1929 kubikov kompresija 21:1 – največja moč 48 kW (65 KM) pri 4600/min – največji navor 119 Nm (12,1 kpm) pri 2000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – Boschova rotacijska črpalka za vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje (z dvema termostatskima ventilatorjema) – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 770 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J - 14 – gume 165/65 SR 14 **Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata samonosna karoserija – vsa

štiri kolesa na posamičnih obesah; spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator; zadaj prečna listnata vzmet, prečna vodila, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo, 3,35 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, servo.

Mere in teže: dolžina 4,260 m – širina 1,650 m višina 1,415 m medosna razdalja 2,455 m – kolotek spredaj 1,404 m, zadaj 1,416 m – rajdni krog 10,3 m teža praznega vozila 1000 kg dovoljena skupina teža 1400 kg – prtljažnik (tovarna) 513 dm³ – posoda za gorivo 55 litrov.

Zmogljivosti: največja hitrost 155 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 16,0 s – poraba goriva (ECE): 4,5/6,5/7,1 litra plinskega olja na 100 km.



Regata DS: Fiatov motorni original





Sicer pa: regata je tipičen predstavniki prednjega pogona, pa se tako tudi obnaša: z nosom sili proti zunanjim robovom ovinkov, to pa je moč popraviti z dodajanjem volana ali pa z na hitro odvzetim plinom. Je pa jasno: dizel, četudi zmogljiv, ni športen pogonski agregat pa je to dobro vedeti preden vas razočara s pomočjo, ki ste jo na mejni hitrosti neutemeljeno pričakovali od njega. Čeprav je res, da se da regato DS, z malce vaje in znanja, hitro voziti.

PRISMA DIESEL: PO IMENU PRESTIŽNEJŠA

Tovarna Lancia je sicer majhen Fiatov tozd, ampak njene imenitnosti to ne more zasenčiti. Pa ostaja pri hišnem pravilu:



Regata DS: lično in pregledno voznikovo okolje

Lancie so prestižnejše, a tudi dražje od enakih ali podobno velikih Fiatovih ponudb. Prestiž gre na račun imena, a tudi na račun določenih fines, ki se skrivajo za njim. Dokaz za to je tudi tale dizelski motor.

Za uporabo v prismi so ga Lanciini inženirji vtaknili pod tehniško lupino in odločili: da bodo visokotlačno črpalko predstavili na konec odmične gredi, da bo ročična gred neposredno poganjala oljno črpalko, da je potrebno dodati bakreni hladilnik, obenem pa okrepiti še sklopko. Sicer pa – ko gre za prenos moči – niso spreminjali prestavnih razmerij niti pri petstopenjskem menjalniku niti pri

diferencialu. Pa je združeno delo tako še popolnejše.

Lancia prisma je takole, na oči, videti bolj klinasta od fiata regate. A je od njene uradne predstavitve minilo pičlo leto več časa kot pri regati – in glej zlomka! – ko gre za aerodinamiko se tale »priletnost« pozna. Medtem ko streže regatina karoserija s količnikom zračnega upora $C_w = 0,37$, je prisma ($C_w = 0,40$) že malce manj moderna, ko gre za rezanje zraka. Je pa prisma imenitnejša, ko gre za druge reči. Na primer sedeži: ti niso obšiti po standardnem vzorcu, ampak nekako zaviti v tapetniško blago, kar prispeva k individualnosti in k večvredno-

sti splošnega vzdušja. Tudi armaturna plošča (ki je od regatine bogatejša le za voltmeter) je pri prismi izrazitejša, nekako bolj športna in hkrati imenitnejša. Natanko takšna pa je tudi izbuljena sredinska konzola, ki ni le nenavadna, ampak omogoča tudi dovolj praznine za odlaganje različnih drobnarij. Seveda tudi v lancii ne gre brez elektrike za šipe in ključavnice, pa brez testne plošče za nadzor vozila, pa brez razkošnih komolčnih opor in tako dalje. Nad njeno notranjostjo bdi ugledni kreator Zegna, mož iz modnega sveta, torej ni čudno, če je tudi barvna skladnost notranjih oblog in tapet na ugledno visoki stopnji. Nič ne pomaga: lancija je lancija in to se mora – v primerjavi s fiatom – zlahka opaziti.

Ampak pri zvočni izolaciji notranjosti-zaradi dizla v nosu – niso bili dovolj temeljiti. Vsakičeno jutranje vžiganje in poznejše ogrevanje motorja je bilo za ušesa bolj burno kot v regati, čeprav je res, da ima ta motor v obeh avtih povsem enake navade in da tudi v prismi že po nekaj minutah zelo uglašeno steče. Ima pa prisma čisto običajno nastavljanje gretja in zračenja, brez elektronike, pa z več natančnosti, pa tudi prestavna račica v njej je dosti bolj športna kot v regati, kar pomeni, da teče zlahka in opazno natančneje.

Prismo diesel smo preskušali v najbolj mrzlih dneh minule zime, kar smo vse dni testa občutili z mrzlimi nogami (gretje v takšnih okoliščinah spodnjemu delu potniškega prostora ni v celoti kos), ko pa so zunanje temperature za nekaj dni omahnile čez število minus 25 stopinj Celzija, je mraz občutil tudi dizelski motor v nosu. Čisto natančno: plinsko olje se je, obetavnim dodatkom navkljub, zgostilo do tolikšne mere, da je motor veselo vžigal, vžgal pa ni. Po enem dnevu pešačenja so se razmere izboljšale in vozilo smo znova premaknili s parkirišča. To pomeni, da tudi zelo dober in dognan motor ni kos (po jugoslovansko) slabemu gorivu. Tako je in nič ne pomaga!

Meritve smo opravljali ob nižjih zunanjih temperaturah, sicer pa pod enakimi pogoji kot pri regati. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro je 1015 kilogramov težka prisma diesel pospešila v 10,4, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 16,3 in do hitrosti 120 kilometrov na uro v



Prisma D: prvi Lanciini dizel



Prisma D: več športnosti, boljša lega

24,8 sekunde. Obenem smo izmerili največjo hitrost 165 kilometrov na uro; ter povprečno testno porabo goriva 7,6 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Kdor hoče primerjati prismo z regato, naj ve: razlike v končnih zmogljivostih so tako majhne, da jih je prav mogoče pripisati tudi različnim obrobnostim med obema merilnima. Ali jasneje rečeno: zmogljivosti obeh vozil so praktično enake!

Znatno prepričljivejša je prisma, ko gre za lego na cesti. Vsa njena kolesa so posamično obešena in oprta na vzmetne noge, pri čemer je prismin kompromis med udobjem in lego športno in prid čvrstosti vzmetenja, pa zato tudi večjim zmogljivostim, ko gre za ostrejšo vožnjo. Prisma se zelo dolgo obnaša nevtrarno, le na izjemno hitro voženih ovinkih in seveda vsakič, ko dizelska moč ne zmore več biti vozniku v oporo, zahteva dodajanje vola-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtnina in gib 82,6x90,0 mm – gibna prostornina 1929 kubikov – kompresija 21:1 – največja moč 48 kW (65 KM) pri 4600/min – največji navor 119 Nm (12,1 kpm) pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – Boscheva rotacijska črpalka za vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 5 Bx13 – gume 165/70 SR 13

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj

vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levitvijo, 3,2 zavrtljajaja od ene do druge skrajne točke, servo

Mere in teže: dolžina 4,180 m – širina 1,620 m – višina 1,385 m medosna razdalja 2,457 m – kolotek spredaj 1,400 m, – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1015 kg – dovoljena skupna teža 1465 kg – prtljažnik (tovarna) 450 dm³ – posoda za gorivo 45 litrov

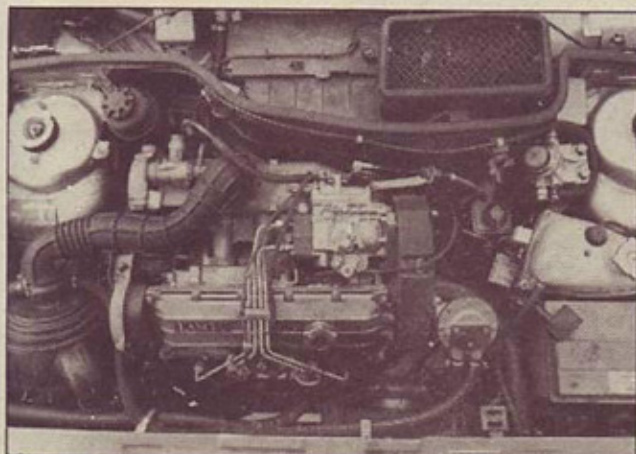
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 158 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 16,0 s – poraba goriva (ECE): 4,6/6,6/7,1 litra na 100 km

na ali nagel odvzem noge na plinu. Toda vse to je mogoče opraviti z lahkoto, ne da bi obnašanje vozila strašilo sopotnike v njem. Pa je zato tudi dizelska prisma povsem prepričljiva, skorajda športna limuzina.

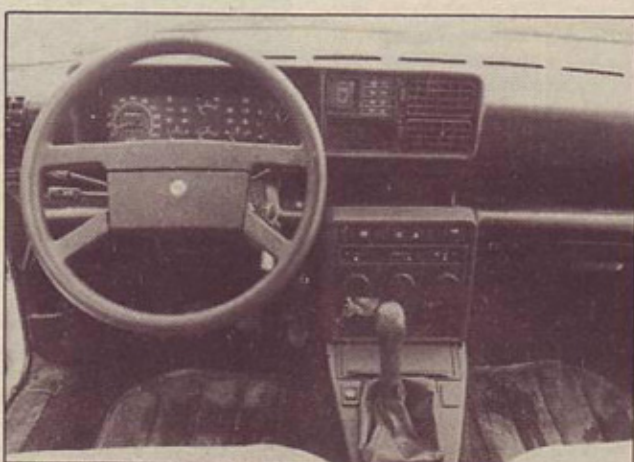


Torej sta rezultata združena dela – enakima motorjema enakima zasnovama in istemu avtomobilskemu razredu navkljub – vseeno različna: regata DS je dizelski avto za širšo uporabo. In prisma diesel je dizelski avto za tiste, ki hočejo več. Pod enim samim pogojem, seveda: da kot kupec enega ali drugega avtomobila potrebujete ravno vitamin D! Hočem reči – dizel!

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL



Prisma D: Lanciina dodelava motorja



Prisma D: kokpit športne limuzine