

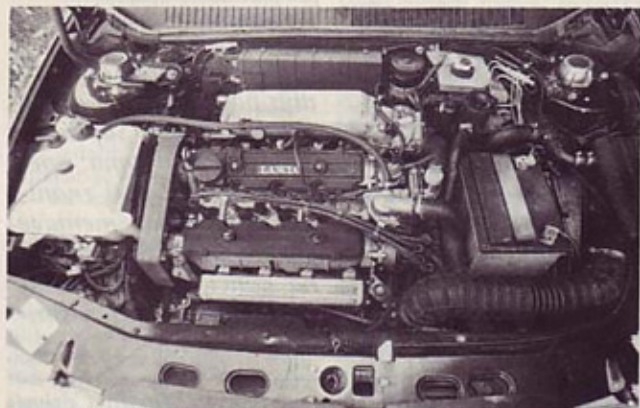
Bila bi sijajna okrogla miza, če bi ob njej sedeli inženirji, ki prisegajo na štiriventilsko motorno tehniko, in tisti, ki hvalijo pomoč turbinskih polnilnikov. Pri Lancii obvladajo oboje, ampak teje dedri so vseeno namenili turbinsko polnjenje ob samo po dveh ventilih za vsak motorni valj. Zakaj?

Uradni odgovor ima tri dele: zaradi kompleksnejše rešitve, zaradi preprostejše tehnične odmerljivosti in zaradi večje varčnosti. Recimo, da verjamemo.

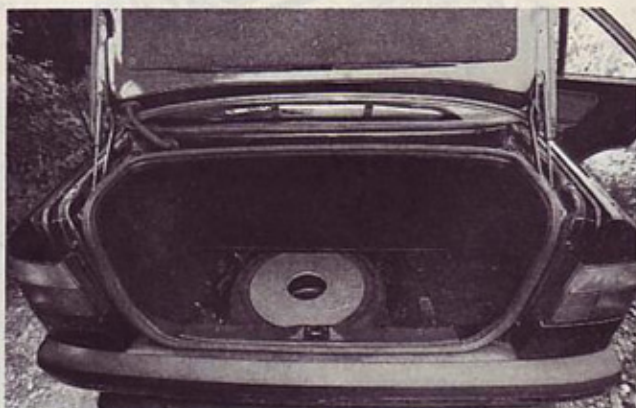
Pa, saj navsezadnje stara (dobra) šola niti ni napačna. Dvolutrski motor pomeni višjo stopnjo že dolgo znanega štirivaljnika z dvema odmičnima gredema v lahki glavi ter z dvema dodatnima gredema zoper tresljaje. Webrova elektronika (IAW) skrbi za polnjenje z gorivom in vžig, Garrettov polnilnik na izpušne pline pa – kot že rečeno – za pomoč pri polnjenju. Polnilnik je opremljen s hladilnikom polnilnega zraka, največji polnilni tlak je 0,95 bara, konstruktorji pa so pritaknili tudi nadaljevanje

hišnega over-boosta, ki se tokrat imenuje boost-drive, kar pomeni, da ne deluje le občasno in v skrajnih območjih, ampak sproti nadzirano in ves čas delovanja motorja. Tu je v pomoč mikroprocesorska znanost s celo vrsto tipal ter z električnim ventilom in pnevmatiko polnilniškega ventila (waste-gate), kar omogoča polno motorno sapo ter naslednja podatka: največjo moč 119 kW (165 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti, družno s krivuljama vred, ki sta v celoti ugodni. Tako je motor tudi brez štiriventilske tehnike zlahka pohvaljen izdelek: ubogljiv pri vžigu, delavoljen pri višjih vrtljajih pa tudi dovolj uporaben, ko gre za prožnost. S petstopenjskim me-

STARA ŠOLA



V nosu: štiri valji, dve odmični gredi, osem ventilov, turbinski polnilnik, boost-drive.



Pod prtljažnikom: zasilno rezervno kolo.



Armaturna plošča: moderna kombinacija merilniške klasike in digitalnih števil, testna plošča.

njalnikom slednje lastnosti niso izrabljali, pač pa so ga prilagodili športnim pospeškom in tudi v končnih prestavnih razmerjih, upoštevaje diferencial, bolj živahnosti vozila kot pa njenim preostalim limuzinskim lastnostim.

Med meritvami smo z mesta do hitrosti 60 km na uro pospešili v 3,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,7 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,2 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,0 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 14,5 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 21,0 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 30,1 sekunde. Največja hitrost je bila 217 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa 12,7 litra bencina super na 100 kilometrov.

Pri tem ni moč prezreti (dopolnjenega) prenosa moči na prednji kolesi: namesto klasične diferencialne zapore so v Torinu tokrat izbrali viskozno sklopko, s katero so »prerezali« zvezo

med diferencialom in desno polosjo. Fergusonov princip izrablja silikonsko olje oziroma njegovo lastnost, da se med ogrevanjem gosti in grabi lamele, poptopljene v njem. Z drugimi besedami: čim večja je razlika v sukanju obeh prednjih koles (zaradi neenakomernega stika z vozno podlago), tem bolj toga je vez med polosema. In to koristi vozniku tudi na povsem kopni, dobro oprijemajoči cesti, pa na hitro voženih ovinkih, ko bi se sicer notranje pogonsko kolo zasukalo v prazno.

Rezultat je na dlani: dedra turbo zmore drveti brez odvečnega oklevanja na kačasti cesti, resda z nekaj blažjimi sunki na volanu, pa dovolj ostro, da se

Tehnični podatki:

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtno in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 7,5:1 – največja moč 119 kW (165 KM) pri 5500/min – največji navor 274 Nm pri 3000/min – ročna gred v 5 letajih – 2 odmični gredi v glavi (zabali jermen) – glava iz lahke kovine – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – elektronska polnjenje goriva in vžig (weber IAW) – turbinski polnilnik na izpušne pline, s hladilnikom polnilnega zraka (garrett 60/48), »boost«-drvek, največji polnilni tlak 0,95 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokalutna suha sklopka – viskozna sklopka zoper zdrsanje gnanega kolesa – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I, 3,750; II, 2,176; III, 1,519; IV, 1,132; V, 0,917; vzvratna 3,535; diferencial 3,176 – platišča 6J x 15 – gume 195/50 VR 15 (michelin)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijalne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo-krakne zavore, spredaj in zadaj kalutne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,343 m – širina 1,700 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,449 m, zadaj 1,421 m – rojni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1230 kg – dovoljena skupna teža 1680 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg – priložnik (normna) 480 litrov – posada za gorivo 63 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 215 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,3 s – paraba goriva [ECE]: 7,2/9,2/11,9 litra osvinčenega ali neosvinčenega bencina super na 100 km



z vsem, kar zna, uvršča med izrazito športne limuzine.

To oznanja tudi navzven: z lahкими platišči in s spojlerjem na zadku (če je kupec za to), pa z že znano uglajeno karoserijo, resda s štirimi vrati, pa tudi z značilno lancijevskim nosom in z vsemi potezami, ki dovolj dobro sodijo v zdajšnji čas.

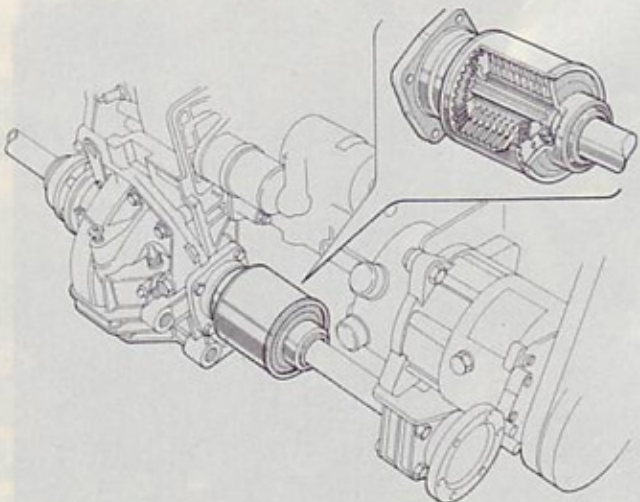
Sepa še vedno končna obdelava: med testom je – med zelo hitro vožnjo – odpadlo pol levstatega okvira zadnje šipe, luč v potniškem prostoru (neodvisno od hitrosti) ni hotela ugašati, pa tudi motorizirana radijska antena se je zoprn zatakala. Voznik zasovraži še previsoko sedenje, vzljubi pa druge sedežno po-

mične lastnosti (elektrika), gretje sedeža, usnje na volanu in na prestavni ročici ter vse drugo, s čimer ga je dedra razvadila že kdaj poprej (elektrika za šipe, pomično streho, osrednjo ključavnico ter zložljivi in ogrevani zunanji ogledali, pa tudi alcantara na sedežih in limuzinsko lične preproge).

Tudi lega vozila na cesti je ob štirih posamičnih obesah in rahlo naravnost silečemu nosu že preiskušena in varno uporabna, manj odločne kot motor in obese pa so zavore, ki se prehitro pregrevajo. In, če je vozniku včas volan s servoogrevalnikom, z nastavljenim obročem in s samo 2,8 zavrtiljaja od ene do druge

skrajne točke, hkrati pa je povsem zadovoljen z založenostjo armaturne plošče (dosti manj pa z njeno digitalno postrežbo, ob hkratni klasični metodi), se potniki zadaj pritožujejo nad nelimuzinskim udobjem za noge oziroma predvsem za kolena.

Ampak, lepo prosim: lancia dedra 2000 turbo hoče biti in je predvsem srednje velika športna limuzina. Stara šola v motorju ji ni prav nič v napoto, že od prej znana oprema prav tako ne – in kaj bi zdaj še radi? Saj ni nič, kar bi ji manjkalo, le to zahteva, da vam je lancia kot avto všeč.



Namesto diferencialne zapore: viskozna sklopka.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*