

test

LANCIA FULVIA BERLINA

tekst:
*Martin
Cesenj*

fotografije:
*Marjan
Zaplattel*

Visoka cena za slavno ime



Menda se v Italiji tistemu, ki zvončklja z lanci inimi ključji, narahlo priklonio; saj pomenijo, da je boljše sorte gospod. Zdaj ne vem: ali moji sohržavljani za to večvrčnost še niso slišali ali je pa lancia fulvia (lanča fulvia) za naše razmere pre malo ugledna. Priklanjaj se mi ni nihče. Verjamem, da so pomenljivi nesmeški kratkohlačnikov veljali bolj italijanski oznaki na avtu, kot pa limuzini slovitega imena. Pa v isti sapi svetniško prisegam: bili so le smehljaji.

Zopra razvada — pa še denar je smel! — je to, da odmerjajo razkožje širokosrčneje limuzinam z večjimi motorji ali pa športnikom s kričečo zunanostjo. Najmanjši lancia so pogledali skozi prste. Dobra vaga sicer ni pripomogla do nebes, do posebneje med kupci pa zagotovo. Kому so torej namenili psetsedež?

no fulvio? Voznikom, ki občudujejo veliko udobja v majhnem avtu, dostojno obliko in kleno telo? Bi rekel, da takšnih izbirčičev v Jugoslaviji ni prav veliko, saj je lancia z domačo registracijo pravač tujek. Pri tem sem hote pozabil na slabo razširjeno prodajno mrežo in osamljene servise.

„Lancia fulvia“ se je rodila pred osmimi leti in so jo ves ta čas bogatili z opremo in s ceno. Jeseni 1969. leta se je rodila drugič: z močnejšim motorjem, z zglaženimi oblikami, s servo zavornami, in z nekaj centimetri več v dolžino. Od lanske jeseni ponujajo zraven štiristopenjskega tudi petstopenjski menjalnik. Fulvia, ki so nam jo poslali na preskušnjo, so opremili s petimi prestavami in jo pokrili z morsko modrino. Fulvia berlina je edina limuzina s tem imenom. Vse njene sestree so kupeji.

Za dame in gospode

Na pogled se zdi, da bi bila fulvia lahko damski avto. Že vidim skisane moške obraze. Ne, avto ni osladen in je tudi za možel. Ko so ga na obeh koncih oglati odrezali, menda niso mislili narediti lepotečne omarice. Podoben ji pa je. Izdelan z veliko ljubezni in skrbji. Visoki bokovi ga delajo višje-gate kot je v resnici, „vdrti koloseki“ ga tiščijo k tlom. Štirje halogenski žarometi (mimogrede: niso le lepi, so tudi učinkoviti) na krajih tradicionalne maske, odstranjujejo navidežno konservativnost. Preprostost ravnih površin, ki so se je nalezli celo odbijači, da se kitijo le z gumastim trakom, ne pa z rozetami, dokaj uspešno prikrivajo letvasti okrasji. Najmanjša lancia ni krasotica, je pa prikupna.

Fulvia ni avto za dolgine. Kdor je večji od stoosedeset centimetrov, je prevelik. Manjši uživajo celo na zadnji klopi. Prvi hip, ko sem sedel v avto, sem kolebal, čemu naj najprej pridrim: smotrni in popolni opremljeni, ali za las preveč enostavnim pogruntavščinam, ki skoraj ne sodijo v tak avto. Po nekaj kilometrih sem izbral prvo. Odlično opremljena armaturna plošča, z občutljivimi in preciznimi instrumenti priprava vsakega voz-



nika. Ničesar ne manjka, kar bi težko pogršal. Obroč volana je močno preveč položen, pa vendar še priročen. Ko sem ga sukal, se mi ni zdelo, da poganjajo avto prednja kolesa: volan je lahkoten, a preveč posreden za hitro, ovin-kasto vožnjo. Stikalo troblje, ki pokriva obe prečki volana, je tako zelo pri roki, da se troblja oglasi že ob najmanjšem dotiku. Prvi dan sem nehoti popisaval kot otrok, ki mu je teta pravkar kupila trobento. In če sem prej očital enostavnost — mislil sem na primitivne zatiče namesto notranjih kljuk, na skoraj že zgodovinsko oblikovane ročice za odpiranje oken, na nemogoče gumb na pokrovu predala, ob katerem sem si lomil nohte, pa na skoraj neuporaben pepelnik za prestavno ročico, na glasno pokanje neke pred sovoznikom, ki se je oglašalo vsakokrat, ko sem vključil katerokoli stikalo, moram priznati: vsaka reč v fulvii ima svoj smisel. Prav ničesar ni, kar bi bilo samo zato da je. Bilo pa bi prav čudovito, če bi se proizvajalci vseh vrst avtov na svetu domenili in vtisnili raznim ročicam vsaj približno enake gibe. Potem se mi ne bi bilo treba mučiti, da sem razvozljal, kako naj prižgem dolge luči. Skrivnice se gre, kdor išče varovalke. Spretno skrite, pa na zelo priročnem mestu: ko jih najdeš, so razvrščene pod mrežastim pokrovom zvočnika. Nad njimi je zamotana sestavljenka vzvodov za ogrevanje in zračenje, ampak v najhujši vročini sem si pomagal še s stranskimi režami in glasnim ventilatorjem, pa ni nič zaleglo.

V testnem avtu so servirali sedeže iz blaga. Kdor samostno doplača, dobi usnje: za reprezentanco in proti potuju. Na odprtih prednjih vratih gorita rdeči lučki, na vsaki strani po ena. Električarji so pozabili, da se tisti, ki pripelje od zadaj, zalezi najprej v zadnja vrata; nanje niso privili lučk. Ščitnica, prozorna in plastična, ki so ju vstavili ob šipi na prednjih vratih, čudovito skrita za urejene frizure potnic na zadnjih sedežih in privoščita pokočo buško vsakomur, ki skuša vtakniti glavo skozi okno. Ampak: voznik in sopotniki so navdušeni, ko se vrata zaprejo, potihem in čvrsto, ko sedijo na sedežih, ki opirajo telo in noge, ko skoraj ne slišijo hrupa motorja in šumenja vetra, ko se jim ni treba jeziti nad malomarno izdelano notranjostjo. Pa saj so vse to pričakovali, ko so odštevali denar!

Cena:
1.268.000 lit (ali 2028,80 \$)
in približno 35.000 dinarjev

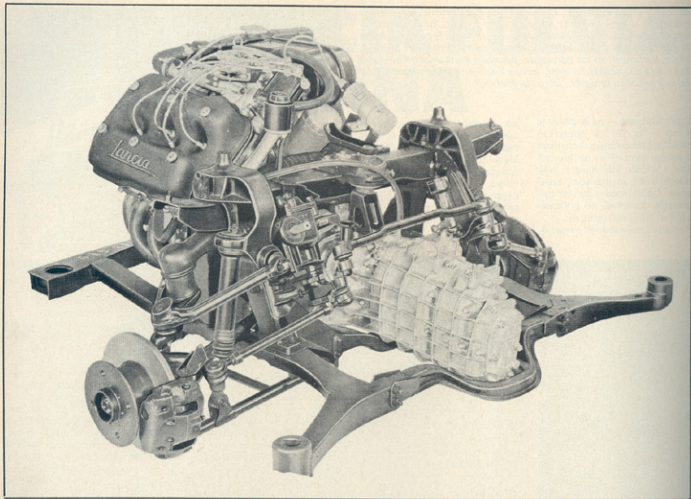
Zavarovanje:
obvezno: 800 dinarjev
kasko brez franšize:
7984 dinarjev

Cestnina:
120 dinarjev

Proizvajalec:
Lancia & C. —
Fabbrica Automobili —
Torino — S. P. A.

Generalni zastopnik:
Automobili, Zagreb,
Gunduličeva 26



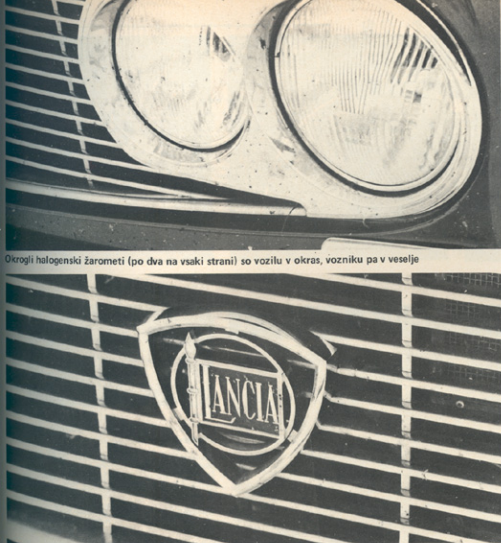


Lancia fulvia berlina: štirivaljni V motor in menjalnik sta oprta na pomožni okvir



Kam s prtljago?

Za trenutek jim je žal, ko nimajo kam s preobilno prtljago. Žepe na vratih so proizvajalci zavrgli. Namesto njih ponujajo prikladno polico pod prednjo šipo, ki je dovolj nagnjena, da drobnarije ne letijo v naročje, zaprt predal pred desnim prednjim sedežem in razkrito vdolbino na sredi. Žepi ob nogah so pretežko dosegljivi in spominjajo na koše za odpadke. Komaj 352-litrski prtljažnik je s prostorom skop, a namesto dodatnih litrov prostornine ima voznik ob strani rezervno kolo, da mu ob prazni gumi ni treba zlagati kovčkov na cesto. Kombinacija gumba za odpiranje in zaklepanje pokrova je tako posrečena, da se je ukvarjati s prtljažnikom pravi užitek. Da pa so se Lanciini mehaniki že nalezli Fiatove površnosti (Fiat je že dve leti Lanciini denarni angel varuh), dokazuje prah v prtljažniku in smrad po bencinu pri potnikih. Tesnilno gumo so pričrvtli tako vegasto, da je popustila prahu in smradu.



Okrugli halogenski žarometi (po dva na vsaki strani) so vozilu v okras, vozniku pa v veselje

Sreča z napako

Motor fulvie berline ni nikakršno odkritje. Pravzaprav bi bilo zanimivo vedeti, zakaj v tovarni trmoglavijo in ga vsiljujejo avtu, kakšen je fulvia. Štirje valji so razporejeni v obliki črke V, vendar sta obe ravnini razmaknjeni le za 13 stopinj. Inženirji so v glavo motorja namestili dve odmični gredi: na vsako stran po eno. Pri visokih vrtljajih preslabo krotita ventile! Za vsako pritravanje — bprav nismo motorja niti med meritvami nikdar silili čez 6800 vrtljaje v minuti — so me ventili kaznovali z zmedenim zvončkajanjem, motorju pa je pošla moč. Toda motor neprizanesljivo hrope že pri 6200 vrtljajih, kjer se na merilniku šele začne rdeče polje. Rezultat z meritvami pospeškov ni prav nič razburljiv. Čas 15,8 sekunde za hitrost od 0 do 100 km na uro je veliko predlog, da bi navdušil. Marsikateremu tekmeču za manj denarja sem

buljil v zadek. Tudi zaradi preobzirne končne hitrosti. S prestopenskimi menjalnikom so vozniku naložili več dela kot koristi, saj je direktna šele peta prestava. Lična prestavna ročica se pregiba nerodno kot le pri malokaterem avtu. Koleno med tretjo in četrto prestavo otežkoča tekočo vožnjo, vzvratna prestava tam, kjer je ponavadi prva, pa me je tolikokrat premotila, da sem ročico zasovražil. Med merit-

vami smo preticali pri 44, 67, 102 in 144 km na uro. Motor ni nadpoprečno prožen, pa še dovolj, da prenese pretikanje tudi pri precej manjših hitrostih, oziroma vrtljajih. Seveda na račun slabotnih pospeškov. Kdor ne prenese vsiljivega hrupa, bo motorju prizanesel z vrtoglavico. Kljub temu bo poslušal bobnenje v izpušni cevi, ki se oglašča izpod voznikovega sedeža. Fulvia se hvali z odličnimi zavo-

rami: koluti na vseh štirih kolesih, servo naprava in omejevalec zavorne moči. Kolesa niti pri zelo ostrem zaviranju ne blokirajo, avto se ustavlja mehko in enakomerno, ne da bi — na ravnem cestnišču — spremenil smer.

Športno udobje

Udobje med vožnjo in lega na cesti odgovarjata osnovnemu konceptu avta. S prednjim pogonom je fulvia mojster ovinkov, zadnja prema je tako priđušana, da čeprav toga, le redkokdaj odskoči, še manjkrat pa zdrsne. Na bočni veter, tudi na senjsko burjo, je avto povsem neobčutljiv. Vzmetenje je še toliko trdo, da do določene meje dopušča športno vožnjo, hkrati pa, skupaj z udobnimi sedeži skrbi, da potnik ne pretrese preveč.

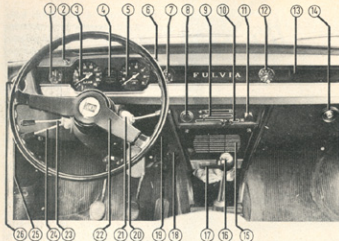
V ostrih ovinkih pa pri hitri vožnji zahteva dodajanje volana — pač prednji pogon — vendar volan vozniku ne uhaja iz rok. Med zaviranjem je ovinku vozilo zdrsne, zabodli pa ne. Že rahel dotik na pedal za plin ga spet potegne v pravo smer.

Z 11,2 metra velikim rajdnim krogom je fulvia okretna tudi po mestu. Voznik vidi vse štiri vogale, zadnja šipa testne lanče je bila prepređena z žicami za ogrevanje: zoper rosenje. Naprava sodi k dodatni opremi. Pripravno nameščeno zunanje ogledalo, temeljiti brisalniki in halogenski žarometi se vozniku prikupijo.

Za lancia fulvio velja: luksus inkognito. Naj jo imajo tisti, ki skrivajo bogatstvo za skromnim videzom. Toda: bolj ko bu kupce mineval strah pred visokimi davki za velike motorje, manj obžalovalcev bo hlepel po fulvii. Pa čeprav je to edina limuzina s 1300 kubiki in motorju, ki stane prav toliko, kot dva 1300 kubična VW skupaj.

PRIMERJAJTE	lancia fulvia berlina	alfa romeo 1300 super	ford escort GT	renault 12 TL	simca 1301 special
Gibna prostornina (kubiki)	1298	1290	1298	1289	1290
Moč KM (DIN) pri vr/min	85/6000	87/5500	72/6000	54/5250	70/5400
Cena (dovize + dinarj)	2028,80 \$ + 35 000 din	1881,60 \$ + 34 998 din	—*	2796 \$	1557 \$ + 22 957 din
Največja hitrost (km na uro)	155,5	172,2	155,2	143,5	152,0
Pospeški (sekunde):					
0—80 km na uro	9,9	8,3	9,6	11,5	11,1
0—100 km na uro	15,8	12,4	14,8	17,4	17,0
0—120 km na uro	24,7	18,3	23,4	30,2	26,8
1000 m brez zaleta (sekunde)	36,5	33,8	36,4	38,4	36,1

* Zastopnik ni dal cene



Podpis k slikam amaturne plošč:

1 — ampermeter, merilnik goriva; 2 — gumb za nastavitve dnevnega števca kilometrov; 3 — merilnik hitrosti, običajni in dnevni števca kilometrov; 4 — kontrolne lučke; 5 — merilnik vrtiljave, kontrolna lučka vžiga; 6 — gumb za svetilni instrumenti; 7 — termometer hladne tekočine, merilnik za pritisk olja; 8 — vžigalnik; 9 — ročica za nastavitve ogrevanja in zraka; 10 — stikalo ventilatorja; 11 — ogrevanje zadnje šipe; 12 — ur; 13 — prostor za radio; 14 — gumb za odpranje pokrova predala; 15 — zvočnik; 16 — prestavna ročica; 17 — pepelnik; 18 — odprtina za dotok zraka; 19 — čok; 20 — stikalo vžiga in ključavnice volana; 21 — ročica brisalnikov in naprave »brši«-peri; 22 — trobilja; 23 — ročica utripaik, svetlobni signal; 24 — ročica pozicijskih, kratkih in dolgih luči; 25 — ročica pokrova motorja; 26 — odprtina za dotok svežega zraka

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami vzdolžno 8205 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posoda za gorivo pa polna.

Največja hitrost: 155,52 km na uro (zalet 3 km, povprečje štirih meritev)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 19,4 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 109 km na uro)

1000 m brez zaleta: 36,5 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 103 km na uro)

0 — 40 km na uro: 3,1 sekunde

0 — 60 km na uro: 6,0 sekunde

0 — 80 km na uro: 9,9 sekunde

0 — 100 km na uro: 15,8 sekunde

0 — 120 km na uro: 24,7 sekunde

Prožnost:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km v 4. prestavi: **41,9 sekund** (hitrost zadnjih pet metrov 124 km na uro).

Poraba goriva (super bencin):

Na potovanju: najmanj 9,3 litra na 100 km, največ 13,3 litra na 100 km (ostro po cestah I. reda); na avtomobilski cesti 12,8 litra na 100 km (poprечно hitrost 140 km na uro).

Po mestu: najmanj 10,4 litra na 100 km, največ 12,0 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testu: 11,9 litra na 100 km

Porabe olja: 0,0 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 36,0 km na uro
kazalec na 60, resnična hitrost 55,1 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 74,4 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 92,0 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 110,6 km na uro
kazalec na 140, resnična hitrost 128,2 km na uro
kazalec na 160, resnična hitrost 148,3 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

Motor spredaj poganja prednja kolesa

prenos moči

Valji

— 4, nameščeni vzdolžno v oblaku škeve V (139), blok iz lahke litine

— 3 — vodno (pod pritiskom), termomat, električni ventilator z avtomatsko stikalom

Glavni ležaji

Hlačenje

Vrtina

Cilb

Gibna prostornina

Odlična spred

Kompresije

Uplinjat

Črpalka za gorivo

Oljni filter

Največja moč

— 77 m³
— 69,7 mm
— 1298 kubikov
— 2, v glavi (veriga)
— 9,0 l
— 2, dvojna, prečnotočna, sorlex C 35 PPH 18, s čokom
— mehanske
— v glavnem toku, zamenjivo
— 85 KM (DIN) pri 6000 v/min, oziroma 96 KM (SAE) pri 6000 v/min
— 85,5 KM/liter (DIN) oziroma 73,2 KM/liter (SAE)
— 11,5 kpm (DIN) pri 4500 vrtljajih v minuti, oziroma 12,9 kpm (SAE) pri 4600 v/min

motor

Sklopka

Menjalnik

Prestavna razmera

— enokolovna, suha
— pestropojaki, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini

— peta	1,3
— četrta	1,284
— tretja	1,293
— druga	2,698
— prv	4,158
— vžvarna	4,200
— hipooidno ozobljenje, 4,1:1	

Diferencial

Prenos

— homokinetični zgolbi na prednjih kolesih

VOZ

Oblika

Karoserija

— limuzina 4 vrata, 5 oseb
— samonosa, spredaj s po moznim okvirjem

obese in vzmetenje

Prednja prema

— posamična, dvojne prečne obesa, prednja listnata vzmet, stabilizator, teleskopski blažilniki

— toga prema, listnate vzmeti, Panhardov drog, teleskopski blažilniki

Zadnja prema

volan

Konstrukcije

Rajdni krog

Obrazi volana

— tridelni, varnostni drog volana, prenos s polžem
— 11,2 metra
— 4,1

ZAVORE

Konstrukcije

— dvokrake kolovne zavore na vseh štirih kolesih, servo, omejevalec zavorne moči

Ročna zavora

— mehanska, na zadnja kolesa

kolesa

Pletišča

Gumc

— jeklena, prslana 4 1/2 x 14
— pasasa michelin ZX 155 SR 14

oprema

Akumulator

Alternator

Zaromet

Zadnje leži

Varovalke

Brisalnika

Brizgalika

Kurjave

Zračenje

Notranjost

— 12 voltov, 45 Ah
— 400 vatov
— 4, halogeniki
— 2, običajni, z vgrajenimi lučmi za vrzavno vožnjo
— 9, nameščeno v sredini pod armaturno ploščo
— 2 trikotni (56 in 78 zamahov v minuti)
— električna, tudi naprave »brši«-peri
— običajni, radiator, dvo-stopenjski ventilator
— skoki rele pod prednjo šipo in v armaturni plošči, trikotna ožerica
— sedeli iz blaga, gumaste preproge, tapete iz umetnega usnja
— trapez z vijakom
— prednospeta
— bitumenska masa

mere in teže

Dolžina

Širina

Višina

Mehodna razdalja

Kalotina

— 4155 mm
— 1550 mm
— 1400 mm
— 2500 mm
— spredaj 1300 mm, zadaj 1200 milimetrov
— 120 mm
— 352 litrov
— 1060 kg (pripravljen za vožnjo)
— 400 kg
— 1460 kg

Najmanjša razdalja do ovčine

Prtjajnik

Prazno vozilo

Obtežba

Dovoljena skupna teža

vzdrževanje

Posoda za gorivo

Karter

Menjalnik

Oljni filter

Prtik v gumah

— 42 litrov
— 4,3 litra (s filtrom), menjava na vsakih 7000 km
— 2,7 litra, menjava na vsakih 14.000 km
— 3,5 litra, menjava na vsakih 7000 km
— spredaj in zadaj 1,7 atm

zmogljivosti

Hitrost v peti prestavi

pel 1000 vrt/min

Srednja hitrost bata pri maksimalni moči

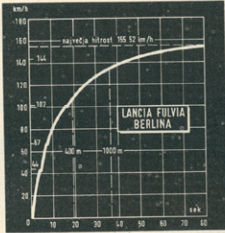
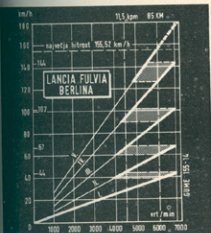
Moč na tono

praznega avta + voznik (75 kg)

Moč na tono

ratovljenega avta

— 27 km na uro
— 1300 m/sec
— 74,9 KM (DIN)
— 3,5 litra, menjava na vsakih 14.000 km
— 58,2 KM (DIN)

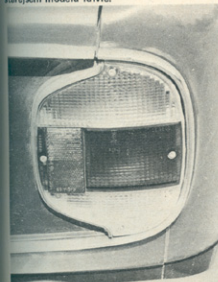


Motor fulvie ne mara pretirano visokih vrtljajev. Ventilci se, dvem odmičnim gredem navkljub, zmedejo prav kmalu potem, ko motor doseže največjo moč. Med meritvami smo pretikali pri 6800 vrtljajih v minuti, kar je tudi skrajna zgornja meja. Čeprav je razmeroma dovolj prožen, motor pri nižjih vrtljajih rad »cuka«, neenakomerno potegne. Voznik živahne sorte ima zato ves čas dovolj dela s petimi prestavami, da motorja ne obremenjuje preveč niti v spodnjih, niti v zgornjih območjih.



Širina pri kolenih spredaj 130, zadaj 130; širina prednjega sedeža 58, zadnje klopi 134; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 164; pomik prednjega sedeža 10,5; odprtina vrat (višina x širina) spredaj: 96 x 73, zadaj 94 x 75; širina odprtine motorja 105. Prtljajnik: dolžina 89, širina 84–112, višina 42.

Zadnje luči so večje in učinkovitejše kot pri starejšem modelu fulvie.



REZULTATI

Videz	8	Klasična, nevsiljiva oblika učinkuje rahlo konservativno. Ugaja nos z dvojnimi žarometi. Pločevinasti okraski vzbujajo vtis, da so odveč.
Prostornost	9	Dolžini se vozijo s skrčenimi nogami in z glavo tik pod stropom. Udoben vstop in izstop skozi štiri vrata. Premajhen prtljajnik.
Upravljanje	8	Lahkoten a preveč posreden volan. Prijetna prestavna ročica z nemogočimi hodi. Nepriljavna ročica za luči, težko dosegljiv pepelnik.
Vidljivost	9	Dobro pregleden na vse štiri strani – če se zadnja šipa ne orosi (naprava za ogrevanje ni serijska).
največja hitrost	8	Dobri brisalniki odlični halogenski žarometi. V poprečju svojega razreda, vendar je potovalna hitrost manjša od največje. Voznik pričakuje več. Karoserija dobro reže zrak, vetra skoraj ni slišati.
pospeški	7	85 konjev spi: pospeški so daleč pod poprečjem avtov te sorte in cene. Tudi ob pretiravanju z visokimi vrtljaji ni pomoči.
poraba goriva	9	Ni požrežen niti pri polni obremenitvi. Kljub temu: premajhna posoda za gorivo.
lega na cesti	10	Odličen v zavojih, zadka ne spodnaša, na ravnem drži smer. Neobčutljiv na bočni veter. Zaradi prednjega pogona: pri speljavanju na spolzkem kolesa zdrsejo.
udobje	9	Kdor ne pretirava s priganjanjem, ne sliči motorja. Zelo dobri sedeži, prijeto vzmetenje. Pasaste gume cvilijo že v najmanjši krivini.
motor	7	Štirivaljni V motor. Dobro vžiga in hladen brez težav potegne. Nad 6000 vrtljajev se le nerad vrti, pri 6800 vrtljajih se ventili obletijo – moči ni več. Želeli bi vsaj večjo prožnost.
zavore	9	Dvokrožne, kolutne na vseh štirih kolesih, servo. Odlično prijemljejo, ne blokirajo.
oprema	9	Zelo bogata armaturna plošča. Pogrešali smo varnostne pasove in varnostne utripalke. Natančna končna obdelava.