



LANCIA FULVIA RALLYE 1300

(L'Auto - Journal, Pariz)

Ne da bi kaj očitali stari turinski avtomobilski trdki, lahko trdimo, da je bila Lancia dolgo v senci svojega neposrednega konkurenta Alfa Romeo. »Prostor na soncu« si je poskušala najti med luksuznimi Fiatovimi in športnimi modeli Alfa Romeo. Iz tovarne je prišlo marsikatero zelo uspešno vozilo, bilo pa je tudi nekaj neodpušljivih spodrsljajev, kot je bil prvi model Flavia. Kljub prepričanju, da je Flavia mnogo bolj uspešen model kot Flavia, smo se testiranja Fulvie Rallye lotili s precejšnjo rezervno.

Zunanost se nam zdi zelo uspešna. To je tisto, kar si zamišljamo pod besedo »kupa«: kompaktno, vendar elegantno vozilo. Splošno ugoden zunanji vtis dopolnjuje zares popolna zasteklitev. Sedeži so udobni, čeprav malo pretrdi. Zadaj je prostora za dva otroka, vendar le za krajše razdalje. V prtljažnik lahko spravimo poleg zelo težko dostopnega rezervnega kolesa skromnejšo prtljago.

Motor skriva veliko presenečenje te izvedbe modela Fulvia: prostornina je zvečana na 1.300 kubikov, kar smo pri kupeju pogrešali. Največja moč se je s tem povečala z 80 na 86 KM (DIN) pri 6.000 vrtljajih v minuti. Največji navor je 11,5 kpm pri 4.500 vrtljajih v minuti. Uplinjača sta dva, dvojna horizontalna (35).

Vozne lastnosti smo kot zmeraj pri naših testih ugotavljali na dirkališču v Montlhéryju. S kupejem 1200 smo dosegli največjo hitrost 159,2 km na uro, medtem ko je števec pri vožnji z izvedbo rallye pokazal 168 km na uro, kar zagotavlja na dobri cesti hitrost 170 km na uro. Pospeški: 400 m brez zaleta smo prevozili v 18,2 sekunde, kilometer pa v 34,6 sekunde. V primerjavi s kupejem (20; 37,4 sek.) so torej dosežki Fulvie Rallye 1300 bistveno boljši. Kljub temu pa lahko rečemo, da ostaja poraba goriva v zmernih mejah: pri normalni vožnji znaša povprečna poraba 9,3 l na 100 km. Prav gotovo bo voznik še bolj cenil živahnost motorja kot končno hitrost. Ne da bi kazalec na števcu obratov presegel rdečo črtico (6000 vrt-

ljajev v minuti), smo vozili z drugo prestavo do 85, s tretjo pa do 130 km na uro.

Lega vozila na cesti je odlična, saj so konstruktorji Fulvie znali odpraviti prav vse prejšnje negativne lastnosti. Edino kar jim še lahko očitamo, je prevelik rajdni krog. Razen pri zelo veliki hitrosti je vozilo na ovinkih dokaj nevtrarno. Pri vožnji smo dosegli rezultate, s kakršnimi bi se lahko ponašalo mnogo močnejše vozilo. Voznika vožnja prav nič ne utruja, pa tudi tveganje je zaradi visokih kvalitete redko. Vzmetenje je malo trše kot pri kupeju, vendar zaradi tega udobje ne trpi. Zavore so izredno močne, zato lahko vozilo v vsakem primeru z lahkoto obvladamo. Testirano vozilo smo vozili s pnevmatikami »Michelin« X, z X — AS pa bi gotovo lahko dosegli še boljše rezultate.

Vidljivost je tako podnevi kot ponoči zelo dobra; tudi žarometi so brez napake. Pogrešamo pa dve hitrosti brisalcev šip in pa večji rezervoar za gorivo, saj ta nikakor ne zadostuje (38 l). Notranja oprema Fulvie je, kot se za ugledno turinsko hišo spodobi, brez napake.

Fulvio rallye 1300 smo preizkušali s praviim užitek, saj jo je prijetno voziti tako v mestu kot na odprti cesti. Lahko rečemo, da je zelo varno vozilo, ki se ponaša z odličnimi voznimi lastnostmi, je pa vseeno skromno pri porabi goriva. Po našem mnenju se je Lancia s tem vozilom prebila na prvo mesto med italijanskimi konstruktorji, ki trenutno ne kažejo prevelike vne za nove modele.

Kakih 100 km smo prevozili tudi za volanom kupeja Fulvia HF. To je v primerjavi z rallye izvedbo še bolj športno vozilo, saj smo z njim dosegli največjo hitrost 177 km na uro, kilometer brez zaleta pa smo prevozili v 32 sekundah. Kljub večji moči je tudi v mestu vožnja s Fulvio HF prijetna, na cesti pa motor s 86 KM pokaže izredno živahnost. Motor je malo glasnejši, vendar je zaradi dobre izpušne cevi njegov zvok prijeten. Lega na cesti je še izboljšana. Fulvia HF je res pravo športno vozilo, vendar se jo z lahkoto upravlja tudi pri zelo veliki hitrosti.