

Vozili smo LANCIA k

Vsi avtomobili se ne starajo enako hitro. Poglejte na primer lancia themo! Še vedno je zelo spodbodna in ugledna limuzina. Pa mineva točno desetletje, odkar smo jo prvič vozili. Zato je zdaj na vrsti lancia k. K kot "kappa" je v imenu zaradi grške abecede, čepav bi Lancia (oprosite, Fiatovi) ljudje silno radi poslušali tudi naslednjo besedno povezavo: kapo dol pred lancia kappa!

Lancia imidž ne dovoljuje ekstravagance, zato je kappa, z dedičino theme največji hišni avtomobil, po zasnovi sicer nova, vendar zelo umirjena, moderna limuzina. In to je dobro. Pomlajena klasika je vedno žlahtnejša od pogledov v prihodnost. Imenitnost brani z merami (glede na themo ima za 40 mm večjo medosno razdaljo ter za 82 mm več dolžine in za 74 mm več širine), z elegantno "polnostjo" potez, začenši na nosu, potem pa čez streho in boke



BOUTIQUE KAPPA

vse do zadka, z aerodynamiko ($C_x=0,31$), pa seveda tudi z večino tistega, česar ni mogoče takoj videti.

Prostornost se je vnovič razsvetela (tudi na račun prtljažnika), notranjost je, predvsem zaradi novih mer ter z novima sredinsko konzolo in sredinskim grebenom, povsem na novo obdelana in počutje, ne le nasploh, tudi med vožnjo, ko stejejo telesna lega po večurnem sedenju, zvočna izolacija in vsaj še miniklima, je v tej lancii odlično.

Drobne fineze ugled le še dvigajo, torej ni čudno, da smo krstno vožnjo z likom vred začeli v Biaritzu (Francija), na dvorišču napoleonovskega Hotela du Palais. Lancia, pravzaprav ravno lancia k, še vedno noče biti avtomobil za

čisto naključne kupce. Vseh različic lancie k je petnajst, kar je šeštevec petih motorjev (stirih bencinskih in turbodizla), treh opremskih paketov (LE, LS, LX) in ene same (limuzinske) karoserije.

Paleta motorjev ni v celoti nova, je pa osvežena in na novo razporejena. Lancia k je dobila dva (2,0- in 2,4-litrska) petvaljnika s po dvajsetimi ventilimi (malce pozni pozdravi od audijske in volvske?) ter z ravno prav ugodnimi zmogljivostnimi krivuljami, da je moč govoriti o odločnih, a tudi uglašenih strojih. Inovativnost pri teh dveh agregatih gre predvsem na račun njunih notranjih ustrojev ter inženirskeih prizadevanj po zelo zdravi termodinamiki obeh, hkrati pa so pri manjšemu od njiju odločitev

o končnem značaju pogona prepustili kupcem: na voljo sta namreč "comfort drive" (z daljšimi prestavnimi razmerji) ter "power drive", za tiste, ki trdijo, da je tudi Lancia - tako kot BMW in Audi - športnolimuzinska firma. Gre pa inženirstvo stroja tudi v druge podrobnosti, od vulkaniziranega, sicer pa jeklenega vztrajnika na ročični gredi do Boschevega motronica za elektronski in polnilni menedžment motorjev, ki je hkrati tudi del precej obširnega in zares modernega elektronskega sistema v avtu. Ta obsegata tudi varnost pred ognjem, stirimilijardno kombinacijsko (kodno) zaščito proti tatovom, servisni nadzor armaturne plošče in seveda še veliko tiste-



Notranjost: limuzinske (notranje) mere za štiri ali pet potnikov in dobra izdelava

Kokpit: oblikovna ličnost, dobra preglednost in voznikovemu sedenju težko prilagođljiv volanski obroč





ga, kar danes v avtu menda mora biti. Glavi petvaljnikov sta aluminijasti, odmični gredi v njiju sta po dve, valji imajo vsak svojo vžigalno tuljavo, mere pa vseeno niso tako velike, kot se morda bojite, da so. Razlika med bencinskim petvaljnikom se ne skriva le v različnih gibnih prostorninah, ampak tudi v prilagodljivosti sesalnega sistema, ki je z različno dolžino kos obojemu: prožnosti, oziroma navoru ter moči oziroma visokim končnim zmogljivostim avta.

Bencinska in s širiventilsko tehniko sta tudi že znana motorja 2,0 turbo (4 valji) in 3,0-litrski V6, ki ostaja ob pravkar omenjenem turbu drugi najzmogljivejši motor te flote. Turbodizel (2,4 litra) je

nastajal po zgledu enako velikega bencinskega petvaljnika, zato ima prav tako prečnotočno glavo in samodejni napenjalnik za jermen, namenjen dodatnim agregatom, ima pa tudi elektronizirano polnjenje z gorivom in zelo skrbno nadziran izpuh.

Pogon lancie k ostaja prednjim kolesom, diferencialu priprava HCR (kar je kratica za moderno samozaporno delovanje), menjalnik je v osnovi ročni in petstopenjski, pri motorjih 2.0 (5 valjev) in 3.0 V6 pa je moč dobiti tudi štiri-stopenjsko avtomatiko, dopolnjeno z elektroniko za tri programe delovanja. Volan je opremljen s servotronicom, zavore imajo serijsko vgrajen ABS, motor je, dobrí akustiki po volji, hidravlično vpet v karoserijo in vse štiri kolesne obese so posamične: z vzmetnimi nogami in s temeljito stabilizacijo.

Karoserija lancie k je čvrstejša, kot jo ima tema, temeljitos je izdelave je bila (vsaj pri takratnih testnih avtih) opazno boljša, oprema pa vsebuje tudi temeljite in po želji elektrificirane sedeže ter tri

mogonosti prevlek na njih: usnje, alcantara ali velur. Dodatna oprema se sliši kot v butiku: temeljiti hi-fi, že omenjeni sistem proti kraji, pomicna streha, klimatska naprava, pa tudi cela vrsta dokaj običajnih, a zelo praktičnih dodatkov. Varnost je seveda všteta že v osnovno ponudbo, s 55-litrsko vozniško zračno vrečo vred (medtem ko je za 140-litrsko vrečo pred desnim sedežem treba doplačati), pa tudi s samozategovalniki varnostnih pasov in s posebno skrbjo za otroke v avtu. Lancia k bo naprodaj v osmih barvah s kovinskimi odtenki in v dveh pastelnih barvah karoserije. Barvna skladnost notranjosti je samoumevna.

Tako: »boutique kappa« hoče jamčiti za vlogo, ki Lancia pri Fiatu pripada. Lancia k ni nič drugega kot spremno vnovčevanje tradicije, ob vnovični spremnosti konstruktorjev in oblikovalcev. In tako je ta lancia spet zelo dober avtomobil.

MARTIN ČESENJ

Lancia k	2.0	2.4	2.0 turbo	3.0 V6	2.4 td
motor (zasnova)	5-valjni, vrstni	5-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	V6 (600)	5-valjni, vrstni, dizel
vrlina in gib (mm)	82,0x75,6	83,0x90,4	84,0x90,0	93,0x72,6	82,0x94,0
gibna prostornina (ccm)	1998	2446	1995	2959	2387
kompresija	10,1:1	10,1:1	8,1:1	10,0:1	21,0:1
največja moč (kW/km pri 1/min)	107/145 pri 6100	129/175 pri 6100	151/205 pri 5600	150/204 pri 6300	91/124 pri 4250
največji navor (Nm pri 1/min)	185 pri 4500	230 pri 3750	298 pri 2750	270 pri 4500	250 pri 2250
odmična gred (pogon)		2. v glavi (zob jermen)		2x1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	4	4	4	2	2
polnjenje z gorivom, vžig			elektronsko vbrizgavanje in vžig (Bosch motronic)		pos. vbrizg, turbo, hlad. pol. zraka
hlajenje			vodno		
menjalnik (stevilo prestav)	5 (avtom. 4)	5	5	5 (avtom. 4)	5
prednja prema			posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodiča, stabilizator		
zadnja prema			posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodiča, stabilizator		
zavore spredaj			kolutne, servo, ABS		
zavore zadaj			kolutne, servo, ABS		
volan			z zobato letvijo,		
plastiča			6 1/2 x 15 Hs		
gume	195/65R 15V	205/60 R15 V	205/60 R15 W	205/60 R15 W	195/65 R15 V
teža praznega vozila (kg)	1440	1450	1480	1510	1485
medosna razdalja (mm)			2700		
dolžina x širina x višina (mm)			4687x1826x1462		
pričajnik (litri)			525		
posoda za gorivo (litri)			70		
največja hitrost (km/h)	205	245	235	225	193
pospešek 0 - 100 km/h (s)	9,8	9,2	7,3	8,0	11,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,4/9,4/11,9	7,6/9,4/13,2	6,8/9,0/11,2	7,9/9,8/13,9	5,9/8,0/8,4
vrsta goriva			neosvinčen bencin super		plinsko olje