

Test

LANCIA KAPPA 3.0



Jules Verne, znanstvena fantastika prejšnjega stoletja. Genij med pisci in pisec med učenjaki. Podmornice, mesta pod morjem, potovanje na mesec, potovanje pod zemeljsko skorjo, čudežna kemija. Že pred stotimi leti in več je premagal naravo, saj je vsaj na papirju umetno izdelal dragi kamen. Ta diamant je poimenoval Južna zvezda.

JUŽNA ZVEZDA

Fiatov diamant v Lancini obleki ima še starejše ime: kappa. Ni prvi avtomobil te znamke, pri katerem so si za ime sposodili starogrško črko, tokrat deseto po vrsti, verjetno pa tudi ne zadnji. Pravzaprav je tole s črkami zanimivo; italijanska abeceda namreč črke k sploh ne pozna. Pa nič hudega; besedo kappa znajo prebrati. In navsezadnje so tale avtomobil zasnovali in naredili Italijani.

Ja, nekaterim prav to veliko pomeni. Eleganca, temperament, značaj. Lan-



Preko petsto litrov: prtljažnik

Pod ovčjo kožo se skriva volk.

cia vse to ima. Kappa še toliko bolj. Poglejte zunanjost: naj vas ne moti, če nekoliko spominja na (prednjo predstavljeni!) novi maserati quatropore in če prav nič ne spominja na lancia themo. Saj res, thema. Prvi »tipo quattro« je torej mrtev, saj se 164, croma in 9000 še vedno (uspešno?) prodajajo. In prav thema na prvi pogled še vedno deluje bolj kompaktno oblikovana in izdelana kot kappa. Če je to morda le subjektivna ocena, pa gotovo velja, da je kappa tudi oblejša, izdatno obogatena s kromom, spredaj značilno Lancina, s strani nadvse limuzinska in zadaj (tudi po zaslugu treh zavornih luči) odločno drugačna. In v celem - elegantna.

Kako naj ne bi omenil temperamenta? Pod ovčjo kožo se skriva volk. Sestavljenik V-oblike pritegne pogled s svojimi šestimi zaviti-

mi kovinskimi sesalnimi cevmi in grafitno sivo barvo, še bolj pa pritegne s svojimi zmogljivostmi. Štiriindvajset ventilov pomaga dihati dvestoštirim »konjem«, in če sodite po (razmeroma visokih) vrtljajih, kjer doseže motor največji navor, se krepko motite. Motor je namreč izjemno prožen,



odlično odziven na ukaze s pedala za plin, povrh pa se še zelo rad vrati: brez muke do sedem tisoč motornih vrtljajev, kjer se začne rdeče polje na merilniku vrtljajev in kjer elektronika prekine vžig. Vse skupaj je podkrepljeno z zdravim, športnim zvokom, ki pa ga v notranjosti po zaslugu dobre zvočne izolacije skoraj ni slišati. Zlobnež je po nekaj kilometrih na sovozniškem sedežu nesramno ugotovil, da je ta motor edini vzrok, da je Fiat kupil Alfa Romeo. Ampak ne jemljite tega



Moč in prožnost: motor

resno! Tudi menjalnik je odličen: mehak, s kratkimi in natancnimi gibi in komolčna opora na vozniškem sedežu se zdi kot pika na i. Pa podvozje: zasnovan je tako, da bi zlahka preneslo še kakšen dodaten kilovat moči motorja in skupaj z volanskim mehanizmom zagotavlja odlično vodljivost. Glede na to, da spredaj nameščeni motor poganja prednji kolesi, se kappa takrat, ko je splašen večji del »konja« iz motorja, obnaša takšni zasnovi primerno: s siljenjem nosu iz ovinka pri velikih hitrostih in le z neznatnim bežanjem zadka, ko gre za nenadno zmanjšanje hitrosti pri vožnji v ovinek. Dolga medosna razdalja zagotavlja vztrajanje v želeni smeri ter dobro lego pri velikih hitrostih tudi v ovinkih z velikim polme-

Besedo kappa znajo prebrati.

rom, ostri ovinki pa zaradi (pre?)mehkega volanskega servotronica ne povzročajo večjih težav, če le voznik obvladuje zunanje mere kappe.

Seveda, kappa se po dolžini približuje petim metrom, od njih jo ločijo le dobro trije decimetri. To je dobro vidno že od zunaj, znotraj pa navdušujeta dolžina potniškega prostora (1,75 m) in njegova širina. Preživljvanje časa v kappi je tako lahko tudi prijetno, če le avtomobila ne sovražite iz dna duše. Prijetna, temno modra alcantara, neznaten hrup med vožnjo (posebej pri zakonsko omejenih hitrostih), dobri, neutrujajoči in udobni sedeži z ergonomskimi zglavniki, učinkovita klimatska naprava in



Prostornost in preglednost: kokpit

bogata oprema dokazujejo, da želi Lancia s kappo ponuditi kakovosten in udoben avtomobil privzdignjenega srednjega razreda. Z lesom oplemeniten sredinski, vdolžni del armature plošče, ki se vije vse od njenega vrha do zračnikov za zadnje sedeže, to le dokazuje, nespretno izbran material volanskega obroča in prestavne ročice (plastika) pa vsiljuje občutek, do so pri

Lanci izgubili nekaj dobrega okusa. In z izjemo prepoznavnih merilnikov je notranjost povsem neznačilna za to hišo, saj so obvolanske ročice povsem nove oblike, odrečno glavno stikalno luči je v beemvejevskej slogu, stikali troblje v zgornjih prečkah volanskega obroča sta razen pri vožnji naravnost težko dosegljivi in vzvodi za zaklepanje vrat z notranje strani delujejo

Eleganca, temperament, značaj. Lancia vse to ima. Kappa še toliko bolj.

povsem japonsko. Poseben napor zahteva tudi daljinsko odklepanje (in zaklepanje), saj morate zelo natancno postaviti ključ, preden pritisnete na gumb na njem; ker je s tem povezan tudi alarm, utegne biti to opravilo sem ter tja moreče. Spomnite se primera, ko imate polni obe roki, ali pa v dežju: avtomobil ste zaklenili z »daljincem«, da ste vklopili tudi alarm, ko pa želite spet odkleniti, se ubadate z iskanjem pravega položaja ključa. Neprijetno, tako kot so neprijetni obvezni pritisk na pokrov posode za gorivo, ki je ponavadi umazan, za občutek previsoko nameščen (voznikov) sedež, povsem zakriti merilniki, ko je volanski obroč v najnižjem položaju, in sicer lepe, a v sončnem vremenu zelo vroče kromane vratne kljuke. Toda pri Lanci so ugotovili, da so za varnejšo vožnjo veliko bolj pomembni od-

lični brisalniki, da je prostor za gumb varnostnih utripalk v sredini armature plošče in da mora biti notranja kljuka za odpiranje vrat velika in nameščena tam, kjer jo vsakdo podzavestno pričakuje. In navsezadnjé da mora imeti avtomobil, ki je v nižjih prestavah pri pohodenjem plinu kar malce nemiren in ki zlahka doseže prvih dvesto kilometrov na uru, tudi odlične zavore. In vse to kappa ima.

Pa ne kar tako. Kappa namreč ni le Lancina zvezda; je tudi Fiatova in vseitalijanska zvezda. In čeprav prihaja iz Torina, torej iz severne Italije, je gledano z očmi Evropeca to dobra južna zvezda. Od glave do pete.

VINKO KERN
Foto: MATEJ DRUŽNIK

LANCIA KAPPA 3.0 LS

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štititakini - V 60 stopinj - nameščen sprejaj, prečno - vrtino in gib: 93,0 x 72,6 mm - gibna prostornina 2959 kubikov - kompresija: 10,1 - največja moč 150 kW [204 KM] pri 6300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s - specifična moč 50,7 kW/liter [68,9 KM/liter] - največji navor 270 Nm pri 4500/min - rotacijska gred v 4 lažajih - 2-krat 2 odprtih gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsok valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch motronic M3.7) - vodno hlajenje 6,0 litra - motorno olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 120 A - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor pogarja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavnina razmerja I: 3,500; II: 2,235; III: 1,520; IV: 1,150; V: 0,914; vzvratna 3,545; diferencial 3,353 - viskozna sklopka na desni polgred - plastična 6,5 J x 15 - gume 205/60 VR 15 (Michelin pilot HX), kopalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavah pri 1000/min 37,0 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonočna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (znotraj hlajenje), zadaj kalutne, servo, ABS, mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zatabo levo, servotronic, 3,1 zavijala od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4687 mm - širina 1826 mm - višina 1462 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1546 mm, zadaj 1527 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina (od armature plošč do zadnjega naslonjalja) 1740 mm - širina (komolci) spredaj 1510 mm, zadaj 1520 mm - višina (nad sedežem) spredaj 910 - 960 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 880 - 1090 mm, zadnj klop 970 - 760 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtičnik (normal) 5251 - posoda za gorivo 70 l

Teža: prazno vozilo 1510 kg - dovoljena skupna teža 2030 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavor 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (javna): največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,0 s - poraba goriva (ECE): 7,8/9,8/13,9 l neosvinčenega benzina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost: 229 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	3,6 s
0-80 km/h	5,5 s
0-100 km/h	7,7 s
0-120 km/h	10,8 s
0-140 km/h	14,5 s
0-160 km/h	18,5 s
0-180 km/h	26,6 s

1000 m z mesta: 28,5 s [185 km/h]

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,9 s [171 km/h]

1000 m od 40 km/h (V.): 37,6 s [144 km/h]

Zavorna pot:

od 150 km/h: 89,9 m
od 100 km/h: 39,1 m

Natančnost

merilnika hitrosti: kazalec na resnično

60	54,0 km/h
80	73,9 km/h
100	94,5 km/h
120	113,7 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava III IV V

hitrost	50 km/h	58	56	53
100 km/h	65	66	64	
150 km/h	71	69	68	
200 km/h	-	76	74	
prosti tek				46

Poraba goriva:

testno povprečje

14,7 litra/100 km

Cena

71.440.000 ITL •
IAUTO MAKAR d.o.o.

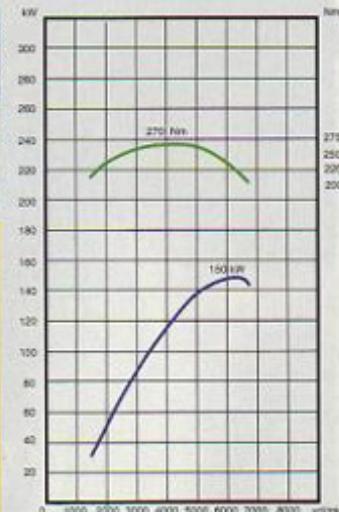


DIAGRAM MOTORJA

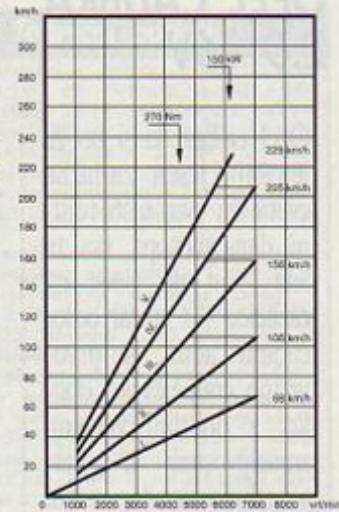


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor
- menjalnik, komolčna opora
- prostornost v notranjosti
- vodljivost, lega na cesti
- brisalniki

Grajamo

- težko dosegljiva stikalo troblje
- težavno odklepanje z daljinsko ključavnico
- nekatera odročna stikala
- plastičen volanski obroč

Iz oči v oči

Na temo »lusku« bi Lancia najraje ukazala: kapo dol pred kappa. Naslednica teme je oblesa, navidec precej večja in dovolj baščka, da v celoti prevzema najmenitevno vlogo v Fiatovi hiši. Signor Agnelli se vozi v njej ne le zato, ker se mora, ampak tudi zato, ker mu je morda zares vič. Če si (drobno) pomunjkljivosti vestno zapisuje, ulegne kappa postati zares dober avtomobil.

Martin Česen

Kappa je več kot dostačna naslednica teme. Pozna se ji svetje in moderno italijansko oblikovanje, v temenem primeru lahko počivališ odličen šestvaljni motor, del italijanske motoristične klasične. Res dobra kombinacija. Italijanom iz srca želim, da bi automobile natančno izdelovali in z njimi izvršili vsaj toliko, kot vanje vlagajo.

Andrej Supé

Lancia kappa je predvsem limuzina, tako po elegantni obliki kot po udobju, ki ga ponuja, in varnosti, ki jo zagotavlja. Limuzina, ki zelo posrečeno združuje klasično in moderno. Pred njo človek ne bi smel samo kape, rade volje bi snel z glave tudi kakšen klobuk.

Matevž Korošec

Lancia so nedvomno lepi avtomobili, majhni ali veliki. Pa kaj, če vas kdaj pustijo na cedilu, saj našim sosedom ne moremo zameniti zaradi pri nas prav tako dobro znane »slamparije«. Kaj bi sicer delali mehaniki in vlečne službe? Kar se kappe tiče, lahko jo v pomanjkanju lastnega Sarma, toda ob presečku denarja in let, uporabite pred Dakoto, Eldorandom ali Babilonom, da vam pritegne kakšno ne preved brihtno, dolgonogo bitje, ki se je pozabilo običej do konca.

Nada Popov Trifunovic