

TEST - LANCIA LYBRA 1.8 LX

Koliko tehta?

LYBRA

4.715.568 tolarjev. 1300 kilogramov prazna, 1820 z največjo dovoljeno obremenitvijo. Lancia Lybra, avtomobil, ki bo to tradicionalno italijansko znamko popeljal na pota stare slave. In koliko tehta v resničnem življenju?



V ovinkih se Lybra odlično znajde - lega je zanesljiva, vodljivost brezhibna.

Lybra hoče nastopati v srednjem avtomobilskem razredu, za tekmece pa si je izbrala prestižnejše avtomobile. Zamenjala je Dedro, preveč neizstopajoč avtomobil, da bi resnično našel svoje mesto v avtomobil-

skem svetu. Tako kot Dedra je na voljo v limuzinski in kombijevski različici. Na tujih trgih že nekaj časa, v Sloveniji šele nekaj tednov. Razlog? Lancia naj bi pri nas doživela nov zagon in Lybra je morala počakati na pri-

meren trenutek. Zdaj je tukaj.

No, vsaj na lepotnem tekmovalstvu ji ne bo težko. Njene linije so oda italijanski šoli oblikovanja: elegantne, zapeljivo zaobljene, dovolj resne, da ne delujejo kičasto, in (pri kombiju)

tudi zadaj pravilno uravnotežene. Za limuzino, ki smo jo testirali, se zdi, da potlačen zadek nekako ni v sozvočju s preostalim delom avtomobila, toda tako pravi osebni okus, ki v družbi oči morda ni merodajen.

Natančnejši zunanji pregled opazi majhne, enakomerne spoje, čvrstost karoserijske strukture, masivnost pokromanih kljuk, tako da Lybra pusti zelo dober vtis. Prav nič se ji ni treba bati tekmecev z Audijskega,

BMW-jevo, Mercedesovo ali pa katero drugo značko na nosu. Po zunanjih merah sodi v zlato sredino razreda, ker pa je pod kožo v tesnem sorodstvu z Alfo 156; že vnaprej vemo, da podvozje ne bo razočaralo.

Vseeno se najprej udobno namestimo. Daljinski ključ vsebuje tudi sprožilno za odpiranje pokrova prtljažnika, ki nima svoje kljuge, kar v naših očeh (ne glede na tovarniška opozorila, da je takšna rešitev bolj var-

na) zasluži grajo. 420 litrov, ki jih skriva tam spodaj, je v spodnjem delu razpredelnice prostornin prtljažnikov avtomobilov srednjega razreda in Lybre seveda tudi tukaj ne moremo pohvaliti. Prtljažni prostor je sicer le-

po obdelan, s prevračanjem naslonjala zadnje klopi pa ga je mogoče povečati, ampak notranja blatnika omejujeta uporabno širino, prtljago je treba nalagati skozi dokaj majhno luknjo in jo ob tem dvigovati prek nekajcentimetrovskih stopničk. Kombi je s tega stališča boljše izbira, saj bo lahko štiričlanska družina z nekaj truda in malce odrekanja na morje peljala tudi športno opremo, kar bo v limuzini uspelo samo z dodatnim prtljažnim kovčkom na strehi.

V vsakem primeru bo družina lahko uživala v resnično dovršeni notranjosti. Italijani so se pri Lybri potrudili in izbrali kombinacije materialov, ki bodo zadovoljile tudi bolj zahtevne. V testnem avtomobilu je svetla alcantara na sedežih in vratnih oblogah odlično dopolnjevala notranje dele iz temne, na otip prijetne plastike in vložkov imitacije lesa. Na žalost so prednji sedeži precej lepši kot uporabnejši, saj zadovoljijo le z velikostjo in udobjem, premalo pa zadržujejo telo v ovinkih in ne omogočajo nastavitve vzglavnika po naklonu. Podobno velja za zadnje klop, na kateri ob malce višjerastih potnikih na prednjih sedežih zmanjka prostora za kolena. Dovolj pa ga je v širino in višino.

Voznikov delovni prostor ergonomsko zadovoljuje, moti le prepoložno nameščen volanski obroč. Pogled izza njega odkrije popolno založeno armaturno ploščo, pozimi pregledno in prijetno osvetljeno. Na sredinski konzoli zavzema največ prostora

za zaslon za avtoradio, potovalni računalnik in na željo tudi navigacijski sistem. Prvotno navdušenje je hitro splahnelo,

V vsakem primeru bo družina lahko uživala v resnično dovršeni notranjosti.

ko smo ugotovili, da se na majhnem zaslonu napisi prikazujejo s sekundo ali celo več zamude. Predstavljajte si, da želite

nastaviti visoke tone ali base: pritisnete na gumb, počakate dva ali tri hipce in nastavev se spremeni. Ponavljanje te vaje

intenzivnosti dovolj viden, vendar ga je treba ponoči zmeraj ročno prilagajati, da ne bode preveč v oči. Zjutraj se postopek seveda ponovi in tako naprej, vsak dan vsaj dvakrat. Halo, Lancia, se tega ne bi dalo urediti samodejno?

Razveselili so nas uporabna predalčka za pločevinke, dovolj odlagalnih prostorov in dobro delovanje prezračevalnega sistema. V štirinajstih dneh in več

slabo vpliva na prometno varnost, podobno kot je slab tudi sistem osvetlitve zaslona. Na soncu je sicer ob najmočnejši



420 litrov ne pomeni razrednega rekorda, moti premajhna luknja za nakladanje prtljage.



Motor zna biti varčen - če ga preveč ne priganjate.



1,8-litrski motor je glasen pri višjih vrtljajih, pa tudi prožnost ni njegova odlika.

kot dva tisoč kilometrih družinja znotraj nismo slišali nobenih čričkov, tako da moramo kakovost izdelave pohvaliti.

Na drugi strani močno grajam delovanje motorja. V (niti ne tako mrzlih) jutrih se je 1,8-litrski bencinski štirivaljnik v življenje zbuja kot stari motorji brez ustrezno nastavljenega čoka: obotavljajoče, kihajoče in brez kakršneoli volje po sodelovanju. Po nekaj desetih sekundah ogret dobro steče in nato z njim ni več težav. Po mestu se dobro znajde, tudi dovolj tih je, čeprav prožnost ni njegova boljše odlika. Resnično se zbudi šele pri 3000 vrtljajih v minuti, ko svoje veselje do dela glasno oznanja. Prav hitri z Lybro 1,8 ne boste. Tovarniško obljubljenih 10,3 sekunde do 100 km/h smo na meritvah zgrešili za sedem desetink. Prožnost v četrti prestavi s 36,9 sekunde za prevožen kilometer še zadostuje, v peti, v kateri smo namerili 39,9 sekunde, pa ne več. Bolj je namenjena varčevanju, in čeprav boste z njo dose-

poraba goriva, ki ni ušla prek 12 litrov, v povprečju pa je bila za liter in pol manjša.

Zavore zmorejo brez težav tudi večje hitrosti, saj smo se med meritvami s 100 km/h ustavili v 40,8 metra, vseskozi pa so dajale zanesljiv vtis. Občutek na zavorni stopalki je dober, tudi po več zaporednih zaviranjih. Podvozje je eden boljših delov avtomobila, kar seveda na preseneča, saj smo bili navdušeni že nad sestrnico, Alfa 156. Med ovinki se Lybra zelo dobro znajde: vstop v zavoj je vedno natančen, krmilni mehanizem sporoča vozniku, kaj delajo prednja kolesa, hitrosti so

lahko zelo velike. Avtomobil je stabilen, če pa začnejo drseti prednja kolesa, je mogoče z odvzemom plina in ustreznim delom volanskega obroča hitro in natančno popraviti položaj. Med skrajnima točkama je samo 2,4 zavrtljaja, kar potrjuje neposrednost krmilnega mehanizma.

Kot paket je Lybra dober avtomobil z bogato opremo, vendar razen z obliko ne izstopa s posebnimi rešitvami. Zato je predraga in namenjena ljubiteljem ekskluzivnosti. Za druge pa velja: italijansko očarljivost dobite tudi v Alfi 156.

Boštjan Jevšek



Zaslonček je sicer lep - vendar prikazuje spremembe z zamikom, kar je zelo moteče.



Nevsakdanja notranjost navdušuje zaradi kakovostnih materialov.

avto
magazin

LANCIA LYBRA 1.8 LX

96 kW (131 KM) ● 11,0 s ● 198 km/h ● 10,8 l/100km ● 4.715.568 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,9
0 - 80 km/h:	7,4
0 - 100 km/h:	11,0
0 - 120 km/h:	15,9
0 - 140 km/h:	21,9
0 - 160 km/h:	32,7
1000 m z mesta:	32,6
	(159 km/h)
Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	36,9
	(148 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	39,9
	(136 km/h)
Največja hitrost	198 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100km
najmanjše povprečje	9,9
največje povprečje	11,8
skupno testno povprečje	10,8

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	56 55 55
100 km/h	66 65 64
150 km/h	70 69
200 km/h	74
Prosti tek	37

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
60	58,6
80	77,3
100	96,2
120	115,9
140	132,7
160	151,9

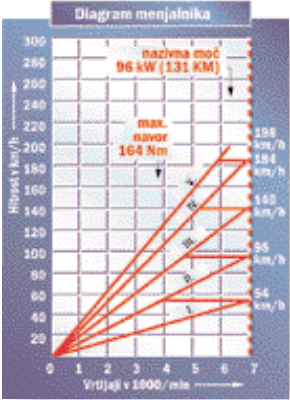
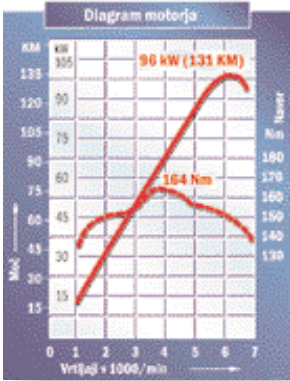
Zavorna pot	m
od 150 km/h:	96,4
od 100 km/h:	40,8

Okoliščine meritev	
T = 12 °C	
p = 1007 bar	
rel. vl. = 69 %	

Napake med testom	
- motor je v mrzlih jutrih stekel	
- obotavljajoče	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	
1 leto splošne garancije, 8 let proti prerjavenju in 1 leto FLAR SOS po-moči na cesti	
Obvezno zavarovanje:	69.800 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	127.000 SIT



CENE	SIT
Testirani model	4.715.568
	(Avto Triglav)

Cene dodatne opreme	
Cena osnovnega modela	4.488.650
Ogrevanje prednjih sedežev	56.892
Kovinska barva	83.397
CD-izmenjevalec	83.397
Alarmna naprava	83.397
Senzor za dež	23.274

Cene nekaterih nadomestnih delov	
Prednji žaromet	44.977
Prednja utripalka	8.744
Prednja meglenka	16.928
Prednji odbijač	65.880
Prednja maska	32.184
Vetrobransko steklo	47.576
Znak	3.156
Prednji blatnik	38.418
Zadnji odbijač	65.880
Zunanje ogledalo	55.177
Lahko platišče	46.694

TEHNIČNI PODATKI

Motor:
4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 82,0 × 82,7 mm - gibna prostornina 1747 cm³ - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 96 kW (131 KM) pri 6300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,4 m/s - specifična moč 55,0 kW/l (74,7 KM/l) - največji navor 164 Nm pri 3800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,8 l - motorno olje 5,0 l - akumulator 12V, 50 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:
motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhroni-zirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,909; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,971; vzvratna 3,909 - prestava v diferencialu 3,733 - platišča 6J × 15 - gume 205/60 R 15 (Michelin Pilot HX), kotalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,3 km/h - rezervno kolo T 125/90 R 15 96M na platišču 4B × 15 (Michelin Tex), dovoljena hitrost 80 km/h

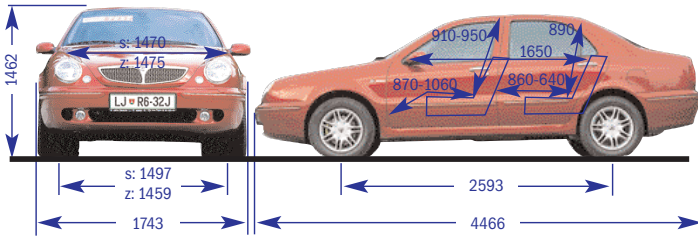
Voz in obese:
limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, pre-čna vodila, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,4 zasuka med skrajnima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4466 mm - širina 1743 mm - višina 1462 mm - medosna razda-lja 2593 mm - kolotek spredaj 1497 mm - zadaj 1459 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1650 širina (ko-molci) spredaj 1470 mm, zadaj 1475 mm - višina nad sedežem spredaj 910-950 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1060 mm, zadnja klop 860-640 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 420 l - posoda za gori-vo 60 l

Mase:
prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna masa 1820 kg - dovoljena masa priko-lice z zavoro 1400 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg
Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 12,0/6,3/8,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Oblikovno je Lybra dovršen avtomobil (od Italijanov nis-mo pričakovali nič drugega), tehnično ne izstopa, ima pa bogato opremo. V notranjosti se boste dobro počuti-li, saj so materiali resnično kakovostni in obdelani z okusom. Najboljši Lybrin del je podvozje, motor malce razočara, še najbolj pa moti (pre)visoka cena.

➢ oblika	➡ preglasen motor v višjih vrtljajih
➢ kakovostna izdelava	➡ preglasen šum zraka okoli karoserije
➢ dobra lega na cesti	➡ premalo prostora na zadnji klopi
➢ dobra vodljivost	➡ premajhen prtljažnik
➢ zmogljive zavore	➡ zaslon radijskega sprejemnika deluje z zamikom
➢ materiali v notranjosti	