

Simbol navdiha



besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

Z muzami je hudič. To še najbolj vedo in občutijo umetniki. Kar prerado se zgodi, tako je slišati, da se zazrejo, otopijo in odtavajo v svoj svet. Kot ta. Priljubljenost in uspeh, ki ju je v rodni Italiji doživela ob svojem prihodu, sta jo povsem zasanjala. Tako zelo, da k nam prihaja šele po štirih letih in po tem, ko so jo izdatno pomladili.

▶▶ Lancijini muzi elegance ne moremo očitati. Podobno kot večini italijanskih izdelkov ne. Prefinjenih detajlov, ki jih najdete na njej, je preveč, da bi se z njimi lahko kosal katerikoli drug tekmeč. Začenši z elegantno kromano masko, ki je s pomladitvijo postala večja in še prestižnejša. Prav tako sta nova in večja žarometi. Kromane obrobe je opaziti okoli stranskih stekel, na zaščitnih letvicah vrat, z njim so oblikovalci poudarili meglenki, umeščeni v dno prednjega odbijača, in ne nazadnje je prav kromana letvica tista, ki dviguje videz zadku. Ta je prav tako nov, z na novo zrisanimi linijami



vrat in lučmi, ki ponoči pritegnejo poglede z LED-tehnologijo. A s tem detajlov še ni konec. Ko odprete voznikova ali sovoznikova vrata, vas na B-stebričkih na to, v kateri avto vstopate, opomni (spet) kromana parača v obliki črke m, zlasti izviren detajl pa je najti na D-stebričkih. Tam, kjer se kromani letvici uvijeta navzgor proti strehi, so oblikovalci umestili dva diskretna Lancijina emblema, ki nedvomno pričata o tem, kako visoko na lestvici prestiža se želi pojavljati Musa.

Svojestvene izvirnosti je opaziti tudi v notranjosti. Plastika ni črna ali bež, ampak temno rjava. Prav takšna, kot je odtenek blaga na

sedežih. Monotonost na njih razbijejo bele črte in šivi, na sredinski konzoli ter okoli merilnikov pa za to poskrbi plastika, ki hoče spominjati na brušen aluminij oziroma nekaj njemu podobnega. Resnica je, da bi ti detajli lahko bili kakovostnejši, tako kot vpetje površine okoli prestavne ročice, ki ob dotiku začne poplesavati sem ter tja. Nedorasli prestižu znamke se zdijo tudi zračniki. Pri usmerjanju dotoka zraka v kabino se ne obračajo le lamele v njih, ampak celoten okvir. Pravo nasprotje pa so kljuge vrat v notranjosti, ki so kovinske, (spet) kromane in glede na velikost te Lancie prav razkošno odmerjene.

O razkošnosti veliko pove tudi zadnja klop, ki je vzdolžno pomična, deljiva, zlozljiva, z resnično bogato odmerjenimi sedišči in iz katere je, kadar na njej sedita le dva, mogoče izvléči naslon za roke. Pravzaprav ga ne izvlečete, temveč ga prekucnete, saj sicer služi kot naslon tretjemu potniku. Ta naslon na hrbtne strani skriva še majhen predal, kar je pohvalno, manj navdušujoče pa je, da njegov pokrov štrli iz hrbtišča in tako krade prostor v prtljžniku. Prtljžnik je sicer zrasel (z 320 na 390 litrov) – s prenovno je v dolžino zrastle tudi Musa (s 398,5 na 404 centimetre) –, vseeno pa to ne pomeni,



“O razkošnosti veliko pove tudi zadnja klop, ki je vzdolžno pomična, deljiva, zložljiva in ima resnično bogato odmerjena sedišča.”

da je tudi bolje izkoriščen. Poleg pokrova predala v zadku iz dna štrli še en 'tujek'. Ta je tik ob levem blatniku, ima obliko škatle in povsem pokrvari idealno obliko prostora. Na koncu vas tako tolaži dejstvo, da s to Lancio že zaradi imidža, ki ga ima, ne boste prevržali večjih in težjih tovorov in da je prtljajnik zahvaljujoč vzdolžno pomični klopi dovolj povečljiv, da bo pogoltnil vse, kar ste se namenili vzeti s seboj. In to, da je vožnja z Muso lahko prav prijetno udobna.

Besedo udobna tokrat vzemite čisto zares, priganjanja ne mara in še manj norenja med ovinki, pa čeprav je bil v nosu bencinski motor. Ti že dolgo niso več trendni, toda za vse, ki ne marajo vonja po plinskem olju – in v krogih prefinjenih ljudi je takšnih kar nekaj – sta v ponudbi dva takšna agregata.

Oba sta 1,4-litrška, le da pri šibkejšem v glavi poplesuje osem, pri močnejšem, ki je pogonjal testno Muso, pa 16 ventilov. Ta je poleg zmogljivejšega dizla (1.3 JTD) tudi edini na voljo z robotiziranim petstopenjskim menjalnikom. In če se vam pravkar omenjena kombinacija zdi zanimiva (bencinski motor + robotizirani menjalnik), potem dobro veste, kaj pomeni udobje, in ste brez dvoma potencialni lastnik Lancijine Muse. Ali še bolje – potencialna lastnica. Paket opreme Oro (ta je tudi edini na voljo) pričara dovolj osnovnega udobja – vključuje centralno zaklepanje, električni pomik stekel, avtoradio s predvajalnikom zgoščenk (MP3), servoojačevalnik volana Dualdrive (programa City verjetno nikoli ne boste uporabljali, ker je volan že v osnovi (pre)lahkoten za vrtenje) in samodejno dvostezno klimatsko napravo, ki je v enoprostorcih tega razreda prej redkost kot pravilo. Da boste sedli v Muso, kot jo vidite na fotografijah, pa boste morali doplačati še za robotizirani menjalnik (1.050 evrov), Blue&Me (730 evrov), električni pomik stekel zadaj (230 evrov), lita platišča (400 evrov), ASR (500 evrov), kovinsko barvo (400 evrov), stranski varnostni blazini



(250 evrov), vzornikov sedež, nastavljiv v ledvenem delu (70 evrov), ter za predpražnike in obvezno opremo, kar skupaj zneso 93 evrov. Kako zelo so Lancijini inženirji mislili na udobje pri tej Musi, pove tudi ime, ki ga nosi menjalnik – Dolce Far Ninente (DFN), kar pomeni sladko brezdelje. In nekako v tem slogu se tudi dogaja vse v tej Lancii. Brez naglice in predvsem z zvrhano mero ležernosti.

Za motor ne moremo reči, da je podhranjen – do 140 km/h, če avto ni preveč obtežen, opravlja delo povsem spodobno –, toda o kakršnikoli poskočnosti bi težko govorili. Pa tudi če bi jo skrival v sebi, je menjalnik tisti, ki mu je ne bi pustil izživeti. Čeprav omogoča ročni način pretikanja, je najbolje, da ga pustite pri miru in se v njegovo delo ne vtikate. Tega preprosto ne mara! Na ukaze se odziva nejevoljno (beri: počasi), če ga začnete priganjati, pa vas po povrhu

“Kako zelo so Lancijini inženirji mislili na udobje pri tej Musi, pove tudi ime menjalnika – Dolce Far Ninente (DFN), kar pomeni sladko brezdelje.”

vsega še ošteje z nadležnim piskanjem. Piskanju se je skoraj nemogoče izogniti tudi, ko avto miruje in motor teče. Ne glede na položaj, v katerem ostane ročica menjalnika, ga je mogoče utišati le tako, da pohodite stopalko zavore ali ugasnete motor. In ob vsem tem piskanju – preslišati ga je namreč nemogoče, saj vas opozarja tudi na neprijeten pas – se na koncu zdi, da je namenjen le damam, ki se jim rado zgodi, da na kakšno stvar med vožnjo pozabijo in nato storijo kaj nespametnega. Za vse preostale voznike je ta pogruntavščina kvečjemu moteča.

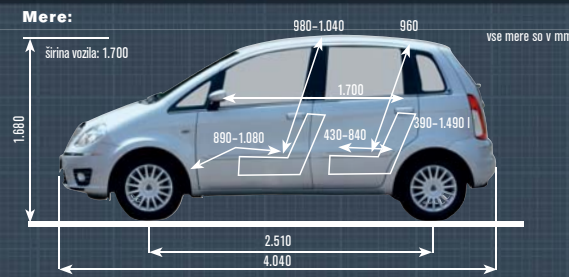
Toda tako kot za večino stvari tudi za to obstaja rešitev. Najlepše pri tem je, da za navdih pri njenem iskanju ne potrebujete prav nobene muze. Če vam je všeč, je vaša muza lahko še naprej Lancijina Musa, le z drugim (ročnim) menjalnikom si jo omislite. ◀◀

Tehnični podatki

I Lancia Musa 1.4 16v Oro

CENA: (Avto Triglav, d. o. o.)
Osnovni model: 14.990 EUR
Testno vozilo: 18.714 EUR

Moč: 70 kW (95 KM)
Pospešek: 9,0 s
Največja hitrost: 170 km/h
Povpr. poraba: 10,2 l/100 km



NAŠE MERITVE

(T = 28 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 28 % / Stanje kilometrskega števca: 10.599 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

	s
0-100 km/h:	12,8
402 m z mesta:	18,5
	(119 km/h)
1.000 m z mesta:	33,9
	(150 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

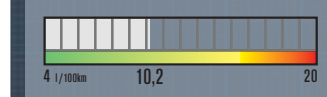
Največja hitrost

170 km/h (V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	9,0
skupno testno povprečje	10,2

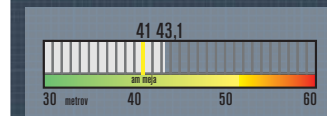


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	54	54
90 km/h	66	62	62
130 km/h		70	68
Prosti tek	35		

Zavorna pot

od 100 km/h: 43,1 m (AM meja 41 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

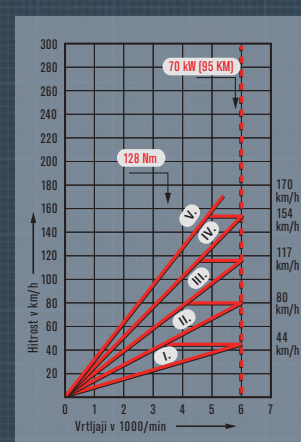
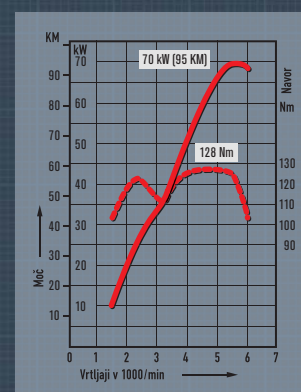


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Te Lancie si ne boste kupili zato, da bi uživali v vožnji. Boste pa uživali ob pogledu nanjo in v njej.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.368 cm³ - največja moč 70 kW (95 KM) pri 5.800/min - največji navor 128 Nm pri 4.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 195/60/R15 H (Goodyear Eagle NCT 5). **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodilni, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijaki vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10 m - posoda za gorivo 47 l.

Mase: prazno vozilo 1.230 kg - dovoljena skupna masa 1.655 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h, robotizirani menjalnik: ni podatka - pospešek 0-100 km/h 11,5; robotizirani menjalnik: ni podatka; - poraba goriva (ECE) 8,3/5,4/6,4 l/100 km.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l); 1 × kovček (68,5 l)



Ocena

Zunanost (15)	13	Tudi če vam ni všeč, se boste morali strinjati, da gre za pravi italijanski izdelek. Izdelava je primerna imidžu znamke.
Notranjost (140)	112	Prostora za glave in noge (pomična zadnja klop) je dovolj. Manj ga je v širino. Notranjost je lična, z nekaj manjšimi zamerami.
Motor, menjalnik (40)	22	Glede na ugled znamke bi na vrhu pričakovali večji in zmogljivejši motor. Menjalnik vzljubite, ko spoznate pomen besede udobje.
Vozne lastnosti (95)	64	Musa je namenjena nežnejšemu spolu. Predvsem mladim mamicam in še mlajšim otrocičkom. Podivjanim dedcem zagotovo ne.
Zmogljivosti (35)	18	V mestnih središčih je moči dovolj. Zmanjkovati jo začne na avtocestah, na zavitih (gor-skih) cestah pa začne pešati menjalnik.
Varnost (45)	33	Osnovni paket je zadovoljiv, za kaj več (ESP, stranski blazini) je treba doplačati. Zavorna pot je komaj povprečna.
Gospodarnost (50)	25	Musa ni prav poceni avtomobil, s tem motorjem tudi ni pretirano varčna, garancija je povprečna ... Ekonomičnost torej ni njena vrhuna.
Skupaj	287	Potem ko je doživela prenovi in nekoliko zrasla, je Musa postala še zanimivejša in uporabnejša. Zdaj se lahko kosa tudi s tako velikimi enoprostorci, kot so Meriva, Grand Modus in Note. Ima pa še nekaj, česar drugi nimajo - eleganco. Tako je že jasno, kdo so njeni glavni kupci. Dame, ki iščejo prostoren in hkrati eleganten avto.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ imidž znamke in detajli
- ▲ vzdolžno pomična zadnja klop
- ▲ prilagodljiv in povečljiv prtljajnik
- ▲ barvno usklajena notranjost
- ▲ višji položaj sedenja
- ▲ udobno vstopanje in izstopanje
- ▲ nizek nakladalni rob

- ▼ majhni vzvratni ogledali
- ▼ izboklina na dnu prtljajnika
- ▼ nadležno piskanje (menjalnik)
- ▼ hitrost pretikanja (menjalnik)
- ▼ nekoliko slaboten motor