



Ovinkaste drsnice na vznožju Mont Blanca so bile aprila lani krstno prizorišče za novo lanco prismo 4 WD. Če odštejemo dirkaško enodnevnico delto S4, je bila ta različka že od prej znane srednjevelike limuzine (premiera prisme: december 1982) prva lahca pa tudi prvi italijanski (serijski) avtomobil s stalnim štirikolesnim pogonom. In predstava na snegu je v celoti uspela.

Tokrat smo sedli v prismo 4WD sredi najhujše poletne vročine. Ker je prisma, ne glede na vrsto pogona, predvsem elegantna in razmeroma nizko k tlom posajena limuzina, je potrebno z njo tako tudi ravnati. Hočem reči, da tudi pogon na vsa štiri kolesa voznika ne sme izzvati v terenske pustolovščine, ker se mu račun na vegastih tleh preprosto ne bi izšel. Prisma 4WD je pač namenjena zahtevnim vožnjam, ampak na količkaj civiliziranih, bodisi asfaltiranih ali peščenih tleh.

Za njene limuzinske lastnosti jamčijo štiri vrata, štirje do pet razmeroma udobnih sedežev, temeljita oprema, ki se

Lancia prisma 4WD

Spreminjanje smeri

Limuzina s stalnim štirikolesnim pogonom

spogleduje z luksusom višjega avtomobilskega razreda in – gledano od zunaj – aristokratske karoserijske poteze, ki morebiti resda niso več kos vsem principom modernega časa, so pa še povsem znotraj meja skrbno negovanega okusa, ki ga gojijo pri tej Fiatovi sestrski avtomobilski hiši.

Ferrarijevske rdeča – tako kot testni avtomobil – v celem enobarvna, hkrati pa motno črno obrobljena na obeh strešnih robovih, na odbijačih, pod vrati ter s prav takšnimi zunanji ogledaloma, je prisma 4WD tudi dovolj športno »označena«, da poznavalskemu očesu ne more uiti. Dovolj športna je hkrati tudi njena notranjost: z razmeroma dobrima, a ne najboljšima prednjima sedežema (voznik si želi še boljši hrbtni oprijem ter daljšo sedalno površino), ki ju je mogoče odriniti dovolj daleč nazaj in sta hkrati tudi dovolj nizko pri tleh, da sta kos

sproščnemu sedenju; s po višini nastavljivim volanskim obročem, ki je prijemu po volji dobro obložen, ob servoojačevalni napravi in zato samo 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke pa skorajda dirkaško neposreden; s pregledno in popolno črnorumenom armaturno ploščo, na kateri so zbrani vsi potrebni merilniki s kontrolnimi lučmi vred; ter s kratko prestavno ročico, ki je sicer kos lahkotnemu pretikanju s kratkimi gibi, a je bila pri testnem avtu žal neubogljiva in hreščeča, če je šlo za šport-



še vedno najboljša ta hip

no naglo željo po drugi prestavi. Seveda je tudi prisma 4WD opremljena z elektronsko testno ploščo za najpomembnejše naprave in tekočine v avtu, z električno pomičnimi okni v vratih, s sredinsko ključavnico in z napol samodejno prezračevalno in ogrevalno napravo, zasnovano s pomočjo švedskega Saaba, pa je zato – to vemo že od prej – znatno boljše kos mrazu kot pa poletni vročini.

Voznik sedi nizko, kar za gledanje naprej ni nikakršna ovira, zoper visok spodnji rob zadnje šipe (karoserija je navsezadnje klinaste oblike) pa zaležeta obe zunanji ogledali. Privaditi pa se mora, da sta sliki v teh ogledalih pretirano (varljivo) pomanjšani, da nima kam opreti leve noge, kadar je ne uporablja za sklopko, in, da je brisano polje na prednji šipi nesodobno majhno. Ampak brisalnika so namenili tudi prednjim žarometom, katerih svetlobna snopa je moč nastavljati s stikalom med prednjima sedežema. Oboje k vidljivosti ugodno prispeva.

Športna so tudi lahka platišča z nizkopresečnimi ter širokimi gumami. Ampak, ker je štirikolesni prenos moči v prsmine zadku odvzel nekaj običajnega prostora, je rezerv-



Testna plošča: tudi za zadnjo diferencialno zaporo



Notranjost: limuzina za 5 oseb

no kolo le zasilno, torej skromnejših mer in uporabno le do hitrosti 80 kilometrov na uro. Kljub temu je ostalo v prtljažniku razmeroma malo zares uporabne praznine.

Znatno bolje izkoriščen je prostor pod prednjim pokrovom. Tja so namestili iz večje in dražje lancie theme sposojeni dvolitrski bencinski štirikoljni, opremljen z elektronskim vbrizgavanjem goriva (IAW weber), pa nasploh z vsemi lastnostmi, s katerimi streže že v prestižni temi: z dvema odmičnima gredema v lahki glavi, z dvema dodatnima gredema zoper tresljaje, pa – v tem primeru – s 85 kW oziroma 115 KM pri 5400 vrtljajih v minuti ter z največjim navrom 163 Nm pri 3250 vrtljajih v minuti. Motorju so pritaknili športno izračunani petstopenjski menjalnik, pri katerem je četrta prestava krajša, peta pa komajda daljša od direktnega zobniškega razmerja. Ampak bistvo prisme 4 WD je seveda v »four wheel drive«,

torč v pogonu na vsa štiri kolesa hkrati. Ta pogon je stalen in voznik nanj ne more vplivati. Deleža konstruktorsko odmerjenega motornega navora med prednjo in zadnjo premo sta v razmerju 56 odstotkov (spredaj) in 44 odstotkov (zadaj). Za to delitev skrbi sredin-

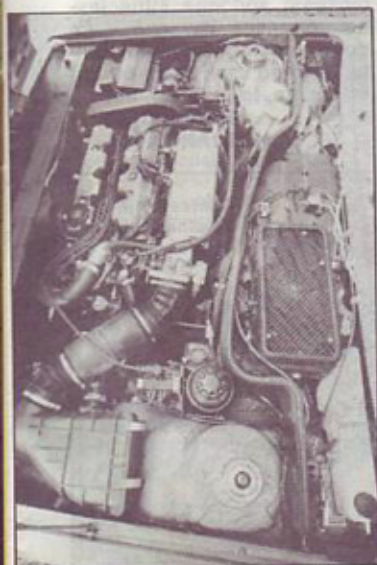
ski diferencial, seveda z namenom, da bi tudi ta prisma zadržala pglavitne lastnosti prednjega pogona. Toda temu diferencialu so dodali tudi viskozno sklopko (ferguson), ki samodejno razporeja motorno moč k tistemu paru koles, ki ima trenutno boljši stik s tlemi.

Za posebej težavne podlage (sneg, led, spolzkost nasploh) so dodali še mehansko zaporo zadnjega diferenciala, ki se sproži z gumbom ob armaturni plošči (zraven je tudi kontrolna luč na shemi podvozja, da je vklop vsakič sproti očitvidno potrjen), je pa moč prav to zaporo izkoristiti tudi v primeru izrazite vozniške prizadevnosti, četudi so tla suha in po tej plati zanesljiva.

Ze brez te zapore je prisma 4 WD tudi v izrazito poletnih okoliščinah zelo zanesljiv, praktično nevtralen in zato visoko zmogljiv avtomobil. Seveda štirikolesne pogonske zasnove na asfaltnih tleh in med običajno vožnjo skorajda ni mogoče zaznati, razen v primeru, če zaide vodenje avtomobila v zgornje območje še sprejemljivih fizikalnih zakonitosti. To pomeni, da je mogoče tudi na suhem asfaltu zasnove 4WD koristno uporabiti, seveda, če pri tem veste, da



Prtljažnik: z zasilnim rezervnim kolesom



Motor: 2 litra, 115 KM



zahteva (tudi) ta prisma na skrajni meji dodajanje volana, in, da ima ob morebitnih kriznih okoliščinah dosti raje odločno nogo na plinu kot pa pritiskanje na zavorni pedal. Ob vključenih zapori zadnjega diferenciala je moč se te lastnosti še temeljiteje uglasiti, seveda z majcenim tveganjem, da utegne zadek na hitro in odločno spodnesti. V takšnem primeru, avto bočno zdrsne, pa ga je potrebno znati loviti z volanom in plinom naenkrat. Pa brez zavor, seveda!

Ce sta pod kolesi pesek ali moker asfalt, ostanejo vse te značilnosti vožnje nespremenjene, le hitrostna meja se pomakne v nižje in varnejše območje.

Ampak s hitrostjo v celem se ta avtomobil dovolj dobro razume. Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva smo izmerili največjo hitrost 188 kilometrov na uro, v peti prestavi in na meji še dovoljenih vrtljajev. Pospesevala pa je prisma 4 WD takole: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 7,4 s, do hitrosti 100 km na uro v 10,9 s in do hitrosti 120 km na uro v 16,0 s. Pri tem se seveda ni bilo časa ozirati na že načeto sinhronizacijo druge prestave, pa je ob vsakičnem pretikanju v menjalniku boleče zaškrtalo. Ampak zobniki so mučenje vzdržali.

Vzdržati pa je bilo pri testnem avtu potrebno tudi nekaj drugih nenatančnosti: cingljanje izpušne cevi izpod trebuha, nezanesljivo opozorilno luč za motorno olje, puščanje tega olja iz motorja, nenatančnosti merilnik goriva, smrad po bencinu v avtu ter pregorevanje varovalk električnega pogona pri šipah v zadnjih vratih.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritačni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 84,0×90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,75:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5400/min – največji navor 163 Nm pri 3250/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 2 dodatni gredi zoper treslajne – glava iz lahke litine – elektronsko vzbujavanje goriva (IAW weber) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka, sredinski diferencial z viskozno sklopko (ferguson), ročno vklopljiva zapora zadnjega diferenciala – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,235; III. 1,518; IV. 1,132; V. 0,928; vzvratna 3,583; diferencial spredaj 3,421; zadaj 2,263 – delež motornega navora spredaj 56%, zadaj 44% – platišča 5 1/2 J×14 (rezervno kolo: 4 J×15), gume 185/60 R 14H (re-

zervno kolo: 115×70 R 15)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,180 m – širina 1,620 m – višina 1,385 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,409 m, zadaj 1,404 m – rajd-ni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1180 kg – dovoljena skupna teža 1630 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1200 kg – prtljažnik (tovarna) 350 dm³ – posoda za gorivo 57 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 184 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,5 s – poraba goriva (ECE): 7,8/10,0/11,0 litra bencina super na 100 km.

Hočem reči, da je lancia prisma 4 WD v celem zelo prepričljiv, v potankostih pa rahlo malomarno obdelan avtomobil. Ampak na zmogljivosti v celem – vključno z zelo dobriimi zavorami in ugodnim kompromisom med legi in udobju naklonjenim vzmetenjem – to nima očitnejšega vpliva.

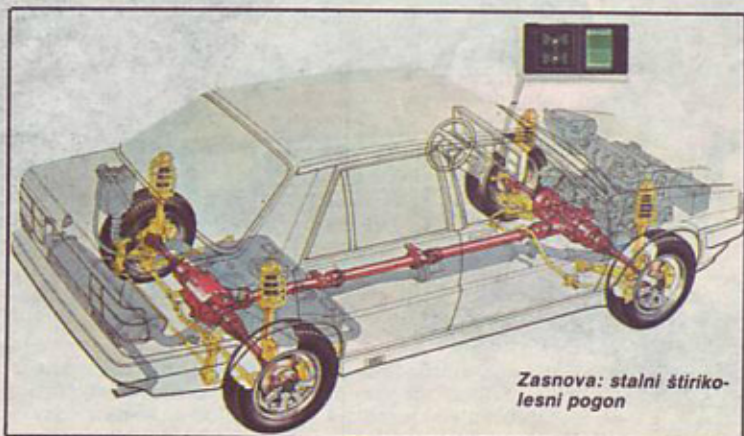
Kajti ne le pogonska zasnova, tudi posamične obese z vzmetnimi nogami ter natančno vodenimi kolesi, odločno prispevajo k voznim lastnostim tega avtomobila. Žal sta zadnji vzmeti na obežbo opazno preobčutljivi, pa je potrebno ob štirih osehah v avtu in morebitni prtljaji v zadku to upoštevati.



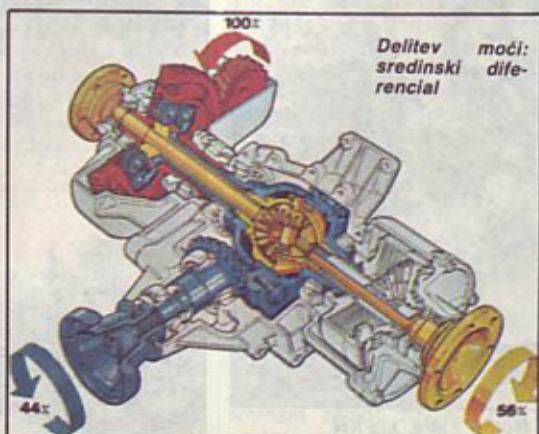
Pri lancii prismi 4 WD gre torej za uspešno spreminjanje smeri. Ne le na ovinkih z njenim volanom v roki, tudi v Lanciini avtomobilski ponudbi, ki je s tem avtom sprožila možnost sodobne štirikolesne pogonske zasnove v še dovolj dostopnem avtomobilu. Za čisto vsak žep pa (tudi) ta prisma, to je jasno, ni.

MARTIN ČESENJ

FOTO: MARJAN ZAPLATIL



Zasnova: stalni štirikolesni pogon



Delitev moči: sredinski diferencial