

Konec aprila v Courmayeurju: strmo in vijugasto prekusno progo v senci orjaškega Mont Blanca so vrezali v zapoznel, a kljub temu čez glavo visok sneg. Nalašč – zaradi nove lancie prisme 4WD! Krst je bil dvojen, kajti prisma 4WD se je le kak dan prej zapisala med uradne premiere torinskega avtomobilskega salona, hkrati pa je to tudi prvi italijanski osebni avtomobil s stalnim pogonom na vsa štiri kolesa.

Pravzaprav so jo predstavili hkrati z ostalimi različicami prisme, ki so jo za novo prodajno sezono na novo posodobili. Kajti, za vse prisme po vrsti velja: da so enakih zunanjih mer kot doslej, v podrobnostih pa bolj ali manj opazno izpopolnjene – lepšemu videzu, ugodnejšemu udobju, boljši aerodinamiki, privlačnejšim zmogljivostim in zmernejšim porabam goriva v prid.

Preoblikovali so spojlerje, povečali motorni prostor, prisekali nos vozila (da je podobne oblike kot pri večji temi), temeljitelje in mehkeje vpeli motor, popravili geometrijo podvozja, izboljšali zvočno izolacijo, vstavili na novo označeno armaturno ploščo, učinkoviteje razmestili stikala ob njej, premišljeno obdelali sedeže, ugradili gibe prestavne ročice, povečali posodo za gorivo, izboljšali zračenje in gretje ter obogatili paleto dodatne opreme.

Obnem so se posvetili tudi motorjem. Manjšima dvema, z 1,3 in 1,5 litra gibne prostornine so pritaknili po en dvojni aluminijasti uplinjač s samodejnim čokom – v korist optimalnejšemu polnjenju, manjši teži in manjši občutljivosti na temperaturne razlike. Pritaknili so pa še samodejno zapiranje go-



Lancia prisma 4WD

Formula 4

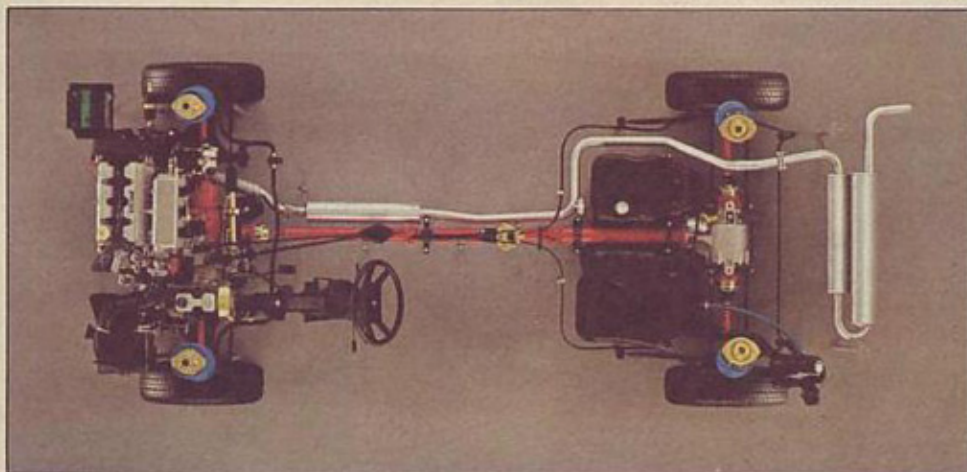
Štirikolesni pogon je najnovejša Lanciina ponudba med v celem pomlajenimi prismami

riva ob odvzetem plinu in električni vžig (pri 1,5-litrskem motorju je to digiplex, ki smo ga doslej poznali pri motorju s 1600 ku-

biki gibne prostornine). 100 KM namesto prejšnjih 105, so ponudili še različico 1600 i.e., kar pomeni elektronska vbrizgavanja in vžig

(I.A.W. weber marelli). Oba 1,6-litrska motorja so za novo ponudbo zasakali za 180 stopinj in ju nagnili za 18 stopinj v smeri vožnje. S tem so pridobili boljše hlajenje izpušnega sistema boljše zaščito sesalnega sistema, nižje težišče motorja in lažjo dosegljivost posamičnih delov. Jasno: elektronsko polnjena in nadzirana različica se hvali s tipali in mikroročunalnikom, ki bdijo nad optimalnim delovanjem in optimalno žejo po gorivu. Zato so rezultati vnaprej predvidljivi: več moči, manjša poraba, čistejši izpuh in neodvisnost vrtljajev prostega teka od dodatno vključenih pomožnih naprav v vozilu.

Obema dizloma, navadnemu s 65 KM in turbodizlu z 80 KM, so



MOTORNO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

izboljšali mazanje (z v blok vgrajenim oljnim filtrom) in hlajenje (s keramičnimi tesnili vodne črpalke), povsem na novo pa so obdelali tudi izpušna-sistema.

Toliko o (novih) prismah nasploh. Vrhunska ta hip je seveda prisma 4WD (=four wheel driving-), torej različica s štirikolesnim pogonom. Njej so namenili motor 2000 i. e., kar pomeni dva litra gibne prostornine ter enako polnilno in vžigalno elektroniko kot jo ima 1600 i. e. Ta motor so si sposodili pri dvoilitrski različici lancie theme, pa sta v bloku tudi dodatni gredi zoper odvečne tresljaje. Kot pri 1,6-litrskih štirivaljnikih sta tudi v tej lahko v glavi dve odmični gredi z zobati jermenom. Največje moči je načelno dovolj (115 KM), tudi krivulja navora je na diagramu solidno ugodna. Ampak pozneje, med vožnjo, se izkaže, da bi mogla motorna prepričljivost biti tudi bolj zaznavna. Kajti ta motor poganja vsa štiri kolesa hkrati, česar glede na zmogljivost pač ne more prezreti, tudi na račun povečane teže vozila ne.

Motor je seveda v nosu vozila, stalen štirikolesni pogon pa so zasnovali s pomočjo avstrijskega Steyrja Pucha – in na kratko opisano – takole: primaknili so srednski izravnalni diferencial s planetniki in z nalogo, da razdeli moč motorja razmerju 56 odstotkov za prednji in 44 odstotkov za zadnji kolesi. S tem so zadržali najboljše lastnosti prednjega pogona, preprečevanje zdrsanja prednjih ali zadnjih koles pa prepustili viskozni sklopki (ferguson), ki deluje povsem neodvisno od voznika. Za izredno težaške vozne razmere so zadnjemu diferencialu vgradili zaporo, ki jo voznik sproži po lastni želji in z zelo neposrednim volanskim prenosom), noče pa biti terenec, namenjen brezpotjem. To je limuzina, povsem primerna za običajne, tudi družinske namene, a z močno povečanimi zmogljivostmi, ko gre za lego na cesti. Proga, ki sem jo omenil na začetku, je bila v celem dolga dvanajst kilometrov in zaprta za preostali promet. Tako je bilo izza volana štirikolesno gnane prisma mogoče takoj ugotoviti: da se je konstruktorjem razmerje porazdelitve moči med prednjo in zadnjo premo zelo dobro posrečilo; da je prisma prav zato izredno dolgo skoraj povsem nevtralnno vozilo in da se šele na skrajni hitrostni meri odzove z lastnostjo običajnega prednjega pogona – da sila nos pretirano navzven. V takšnem primeru jo zaviranje »pokoplje«, voz-



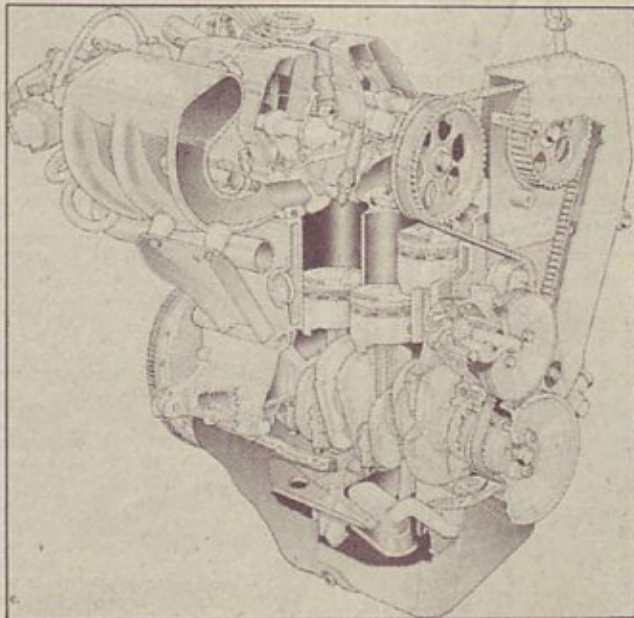
Notranjost: enaka za vse prenovljene prisme!

nik mora biti odločen in si pomagati s plinom ali kvečjemu s kratkim zaviranjem in s ponovnim ostrim pospeševanjem v pravnje nizki prestavi. Vožnja z novo prismo na vsa štiri kolesa bo lahko še odločnejša, ko bodo to vozilo opremili z zavornim dodatkom ABS (proti blokiranju zaviranih koles). To dodelavo že pripravljajo, čeprav so nas za zdaj tolažili s prepričanjem, da prisma, s svojo dobro lego, takšnega dodatka ne potrebuje. Navsezadnje je res: tudi prisma 4WD je prišla na tržišče le kot ena od običajnih Lanciinih ponudb. Ne za to, da bi kupce spremenila v dirkače, ampak zato, da bi oplemenitila vozne lastnosti. In s tem avtom je v običajnih pogojih mogoče zares hitro voziti. Na snegu in ledu, ali na podobno spolzkih tleh pa velja opozorilo, ki ga je izrekel Lanciini pooblaščen

govorec: Newtona in njegove fizike tudi s tako dobro lancio ni mogoče vleči za nos!

Prisma 4WD se navzven ne loči od ostalih različic. Streže pa z malce manjšim prtijažnikom in z zasilnim rezervnim kolesom v njem. Ker so vse prisme po vrsti oplemenitili tudi počutje s sedanjem vred, velja to tudi za prismo 4WD. Pa ostaja zato le en sam drobn pomislek: ko bodo ta štirikolesnik v pravem pomenu besede opremili tudi s številnejšimi konjskimi močmi v nosu, bo prisma 4WD tisto, kar takšen avto hoče in mora biti; visokozmogljiva športna limuzina v neupadljivi, pravzaprav civilni preobleki. Torej odločen tekmeč najprepričljivejših avtomobilov »formule 4«!

MARTIN ČESENJ



Motor 1600 i. e.: 1585 kubikov, 79 kW (108 KM) pri 5900/min, 135 Nm pri 3500/min, največja hitrost 185 km na uro, pospešek 0-100 km na uro: 10,0 s, poraba goriva (ECE): 6,2/8,0/9,8 litra na 100 km

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtna in gib 84,0x90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5400/min – največji navor 163 Nm (16,6 kpm) pri 3250/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – glava iz lahke litine – elektonsko vbrizgavanje goriva (IAW – weber) – vodno hlajenje – elektonski vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka, srednski diferencial z viskozno sklopko (ferguson), ročno vklopljiva zapora zadnjega diferenciala – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča iz lahke kovine 5 1/2Jx14 – gume 185/60 HR 14

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 in vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne, štirikrat kolutne zavore, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo

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 – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1180 kg – prtijažnik (tovorna) 360 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 goriva super na 100 km