

Lancia prisma

Krasotica med lepoticami

Avtomobil za prestiž iz srednje kategorije bo vsekakor navdušil ljubitelje vozil iz tovarne Lancia – Nove rešitve, ki pomenijo novo kvaliteto in funkcionalnost

Prisma je nov čudovit člen v verigi Lanciah uspešnic. Novo Lancio so nedvomno naredili zato, da bo kupec v prodajalni »Pri Lancii« mogel ustreči vsaki svoji želji. Če je zadovoljen z majhnim avtomobilom, je tu A 112, tik poleg njega kupe delta. Več kot delta, pa nič manj od limuzine trevi, ponuja prisma, izdelana po že dobro preizkušeni formuli Lancie.

Ko smo prismo pogladi iz garazne hiše, se je ulilo kot iz škafa. Deževati ni nehalo ves čas, ko smo si po zatrpanih rimskih ulicah krčili pot proti avtocesti. Ko smo le uspeli pustiti mesto za seboj, nas smola še vedno ni hotela zapustiti. Debeli vodni preproga se je na cestišču zadrževala vse predolgo za italijansko avtocesto. Hočeš nočeš smo se morali sprijazniti s tem, da tokrat ne bo običajnega preskušanja pospeševanja, največje hitrosti, naglega zaviranja, lege vozila itd. Toda že po desetih prevoženih kilometrih smo razpolčenje povsem spremenili, bili smo zadovoljni, da je tako neusmiljeno deževalo...

Prisma je limuzina, dolga 4,18 m. Na prvi pogled je zelo podobna detli, saj je celo širina enaka kot pri tem kupeju. Iz tega kajpak izhaja, da imamo opravka z odličnimi aerodinamičnimi rešitvami. Vetrobransko in bočna strelka so kar precej poševna, čemur se je treba zahvaliti da je dežne kaplje že pri 60 km na uro sproti odnašalo, pri 20 km na uro višji hitrosti pa so stekla celo povsem čista. Prav dež nam je pomagal, da smo odkrili droben, a koristen Lancia trik. Na samem žlebu stekla sprednjih vrat je točno na sredini vgrajen delček ki bi mu težko izbrali ustrezno ime, ki pa ga morda zaradi funkcije, ki jo ima, smemo imenovati usmernik. Vso vodo, ki se zliva na bočna stekla, usmernik namreč, odvisno od hitrosti vozila, pošilja proti zgornjemu robu stekla, tako da je tudi zunanja površina okna čista in pogled na zunanje ogledalo neoviran.



sedež pred volan, potem dan nikakor ne more biti več tako grozen. Nek prijatelj mi je nekoč rekel: »Avtomobil je kot stanovanje, v katerem se moraš počutiti dobro in varno. Prav zato se bom vsemu odrekel in se vozil v avtomobilu, ki bo ustrezal vsem tem trem zahtevam, ali pa ga raje nočem imeti!« Prepričan sem, da bi prisma tega mojega prijatelja zadovoljila. To je zares eleganten, izviren in praktičen avtomobil, v katerem ni nobene-

ga pretiravanja, kjer ni ničesar odveč, prav tako pa vas po drugi strani med vožnjo ne bo napeljal na misel, da vam nekaj manjka. razen morda radia, ki ga že po tradiciji ni v testnih Fiatovih in Lanciah vozilih.

Za varno vožnjo je v vremenjskih razmerah, kakršne so nas spremljale tisti dan v Rimu, še kako pomembno, da je problem rosenja stekal učinkovito odpravljen s sistemom za prezračevanje in ogrevanje. Samo ne-

kaj kratkih trenutkov je potrebno, da se stekla posušijo. Gretje je naravnost brezhibno, kar ne občutita samo voznik in sovoznik, temveč tudi potniki na zadnjih sedežih, kajti v podnu pod sprednjima sedežema sta zračnika, ki dovajata v kabino zrak z zeleno temperaturo.

Vse, kar mora voznik videti med vožnjo, mu je na očeh in v primernem dosegu rok. Prisma 1600 ima tudi tako imenovano cheque control napravo, ki jo je možno ob doplačilu vgraditi tudi v modela 1300 in 1500. Danes je takšna naprava vedno pogostejša na armaturni plošči pri avtomobilih z obogateno opremo. To je tudi razumljivo, saj pravčasno opozorilo na okvaro kate-regakoli od bistvenih elementov avtomobila med vožnjo ni odveč pri nobenem kvalitetnem vozilu. Ta varnostno-opozorilni sistem v Lancii prisma posreduje enajst podatkov: o količini olja v motorju, količini zavornega olja, temperaturi hladilne tekočine, stanja zavornega mehanizma.



KOMPLETNA OPREMA

Ko onkrat zaprete za seboj vrata in se udobno namestite v





pritislu olja v motorju, učinkovitosti alternatorja, temperaturi olja v avtomobilskem menjalniku, stanju sprednjih in zadnjih luči. Na sredi armaturne plošče je tako imenovani ekonometer, vgrajen pa je v vse modele, prav tako tudi digitalna ura. Nobena od inaic nima že serijsko vgrajenega potovalnega računalnika, ki kaže kilometre, porabljeno gorivo, zunanjo temperaturo itd.

Z vozilom, kakršno je lancia prisma, ni težko vzpostaviti dobrega stika, saj to voznik doseže tudi z nastavitvijo volana. Ta dodatek je vsekakor v pomoč dolgonogim ali kratkonogim voznikom, saj lahko izberejo res najbolj udoben položaj, a da je pri tem ročica menjalnika še vedno v primernem dosegu roke.

Pri prismi je pomembna sprememba tudi zadaj, saj je zadnji sedež sestavljen iz dveh delov in ga je mogoče zvrniti, tako da se prtljažni prostor še močno poveča in lahko v njem mirno prevažate smuči ali kakšen podoben večji predmet. Prtljažnik je s prevrnjenim zadnjim sedežem prostornejši za 285 litrov, kar, to je treba priznati, nikakor ni malo.

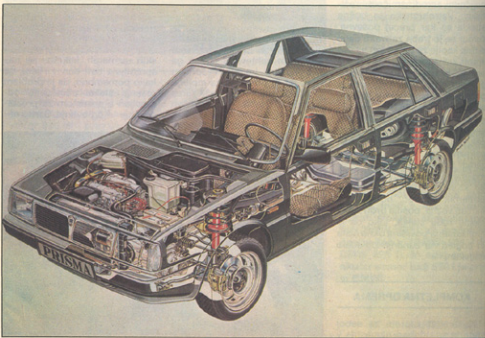
TRJE MOTORJI

Motor je pri lancii prisma spredaj, leži prečno, pogonja pa sprednji kolesi. To je že tradicionalna rešitev za ta vozila, vsekakor pa zelo napredna za ta razred. Najšibkejši motor ima 1301 kubik gibne prostornine in razvija 57,4 kW (78 KM) pri 5800/min, s kompresijskim razmerjem 9,5 : 1. Motor ima uplinjač, ki avtomatsko nastavlja gorivno zmes glede na režim delovanja motorja in delovno temperaturo. Ima tudi brezkontaktni elektronski vžig breakerless, ki ne samo, da varčuje z gorivom, ampak zaradi odsotnosti platin ne povzroča radijskih motenj.

Motor s 1498 kubiki razvija moč 62,5 kW (85 KM), ima pa nekoliko nižje kompresijsko razmerje 9,2:1. Razvili so ga iz prej omenjenega motorja. Vozilo s tem motorjem ima poleg mehanskega 5-stopenjskega še avtomatski menjalnik, zanimiv še

posebej zato, ker lahko voznik z njim rokuje kot z običajnim.

Ta dva motorja vgrajujejo v delto, najmočnejšega s prostornino 1585 kubikov in močjo 77,2 kW (105 KM) ter dvema odličnima gredema pa v modelu trevi 1600 Coupe in HP executive. Za



prismo pa je serijsko opremljen z digiplexl elektronsko kontrolo predvžiga. Digiplex naprava odpravlja izgube, ki nastajajo pri

Vsi trije motorji imajo na filtru termostatski uravnavnik pretoka zraka glede na zunanjo temperaturo, tako da ročno spreminjanje z ročico poleti/pozimi ni potrebno.

Petstopenjski menjalnik ima pri modeloma 1300 1300 in 1500 enak prenos zobčnikov, medtem ko je pri modelu 1600 drugačen. V tem modelu, ki smo ga tudi imeli na preskusu, je namreč klasičen menjalnik, toda mehak in natančen.

Zvočna izolacija motorja menjalnika je nadvse učinkovita.

POSAMIČNE OBESE NA LANCIINI NAČIN

Pogon na sprednji kolesi nudil konstruktorjem več možnosti za iskanje najbolj primerne sistema vzmetenja. Pri Lancii so se odločili za vzmetenje tipa McPherson na sprednjih in zadnjih kolesih. Spredaj v kombinaciji z nihajno premo s stabilizatorjem, zadaj pa s prečnimi in vzdolžnimi vodili. Da je takšno vzmetenje res dobro izbrano, je pokazala tudi slaba cesta. Tudi na splozki cesti smo si lahko privoščili marsikakšno razgibno potezo, saj nam je to omogočil tudi zelo natančen mehанизem za upravljanje, svoje pa so prispevale tudi nizkopresečne gume pirelli P 8, tako da so zadnja kolesa kot po tirnicah sledila sprednjim. Aquaplanning je sem

ter tja od nas zahteval, da smo volan malce trdnjeje poprijeli, drugače pa je tudi prismo, tako kot druge lancie, voziti sila enostavno.

Štirje koluti ter dvokrožni hidravlični zavorni sistem je nadvse prepričljiv, v kar smo se prepričali, vsakič, ko smo morali naglo zavreti pred vodnimi presenečenji na cesti. Edino, kar nas je nekaj časa pri zavorah motilo, je nekoliko daljši hod, ki ga napravi zavorni pedal, predno zavore primejo. Seveda pri tem ne gre za drugega, kot za začetno nenavajenost. Koluti na vseh štirih kolesih ima samo najmočnejša inačica, Šibkejša modela imata na zadnjih kolesih bobnaste zavore. Poleg dvokrožnega sistema, ki smo ga že omenili, sta tu še dva korektorja, ki uravnata delovanje zavor na zadnjih kolesih.

Potem ko smo se nekoliko podrobneje spoznali z avtomobilom, predvsem njegovo lego, volanom, zavorami in menjalnikom, smo se spustili v kratek galop, kajti mirna vožnja s prismo človeka uspava. Šele takrat pa smo tudi spoznali, da ima prisma 1600 zelo uporabno teta pri prestavo in prožen motor. Toda pri hitrosti nad 120 km na uro je postalo bobnenje dežja ob vozilu preglasno in tako nam ni preostalo drugega, kot da smo vozilo ponovno prilagodili vremenskim, pa tudi prometnim razmeram. Ko pa je dozevanje končno le prenehalo, smo bili že na ozi, ovinkasti cesti, ki zaradi pogostih omejitev hitrosti in križišč s prednostno cesto ni dovoljevala, da bi iz vozila izstisnili kaj več moči. Dobri pospeški in

direkten volan so vsaj v določeni meri nadomestili oziroma popestrili monotonost vožnje po suhi cesti.

OPREMA IN TEŽA

Na porabo goriva med drugim vplivajo tudi aerodinamika, kotalni upor in teža vozila. Za aerodinamiko smo že zapisali, da je dobra. Zračni upor so zmanjšali tudi s spojlerjem, ki je del odbijača.

Tubeless gume pirelli P 8 nimajo velikega kotalnega upora, nastavljene pa so na platišča iz lahke litine. Prihranek pri teži gre na račun lažjih materialov, tako sta odbijača iz posebne termoplastike, akumulator je lahek (servis ni potreben). Teža vozila znaša od 935 do 975 kg.

Končno lahko spregovorimo tudi o porabi prisme. Z motorjem, ki ima 1600 kubikov in ki omogoča zares športne pospe-

ške – od 0 do 100 km na uro v 10,2 sekunde – prevozi prisma z litrom bencina pri stalni hitrosti 90 km na uro 15,6 km, pri hitrosti 120 km na uro pa 11,9 km. Inačica s 1500 kubičnim motorjem pospeši do 100 km na uro v 12 sekundah, z litrom goriva pa pri 90 km na uro prevozi 16,9 km oziroma 12,7 km, če vozi s hitrostjo 120 km na uro. Enako porabo ima tudi 1300 kubično vozilo, s tem da ima slabše pospeške, saj 100 km na uro doseže v 14,3 sekunde. Vsekakor imamo opravka z zelo dobrimi zmogljivostmi.

Verjetno bi se dalo vozilu odvzeti še kakšen kilogram teže, toda privarčevano gorivo, ki bi ga dosegli na takšen način, bi bilo kaj malo v primerjavi z vsem tistim, kar bi zaradi tega izgubili. V mislih imamo solidno tapetniško delo v prtljajniku, kjer je tudi rezervno kolo in orodje z dvigalom, vse prismo spravljeno v stranskem žepu.

Lancia ima zares izredno paleto prekrasnih barv. Samo za prismo 13 barvnih odtentkov, od katerih vsak odlično pristaja tej skladno narejeni limuzini. V Italiji so najnovjšo lancio začeli prodajati januarja, pred potetjem pa bo prišla tudi na druge evropske trge. Tovarna v Chivassu bo na leto izdelala 50.000 vozil. Nasmeški in samozavest, ki se je zrcalila na obrabih inženirjev, ki so nam govorili o prednostih novega avtomobila, so dali slutiti, da so v Lancii prepričani v dobro prodajo svojih lepotic.

MIROLJUB NIKOLIČ



Tehnični podatki:

Motor: =1300= – štirivaljni – štiriklatni – vrstni – nameščen povprek nad prazno premo – vrtna in gib 86,4x55,5 mm – gibna prostornina 1301 kubik – kompresija 9,5:1 – največja moč 57,4 kW (78 KM) pri 5800/min – največji navor 105 Nm pri 3400/min

=1500= – vrtna in gib 86,4x63,9 mm – gibna prostornina 1498 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 62,5 kW (85 KM) pri 5800/min – največji navor 123 Nm pri 3900/min ročična gred v 5 ležajih – odmični gred v glavi izobiti jermenji – glava iz lahke litine – dvojni Webcor uplinjač – mehanska žrpalka za gorivo – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem –

elektronski brezkontaktni vžig. =1600= – vrtna in gib 84x71,5 mm – gibna prostornina 1585 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 77,2 kW (105 KM) pri 5900/min – največji navor 135,3 Nm pri 3300/min m–dve odmični gredi v glavi – elektronski brezkontaktni vžig marelli digiplex akumulator 40 Ah (brez servisiranja) – alternator 55 A z elektronskim regulatorjem napetosti

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi – suha, enolamelna sklopka – sinhronizirani menjalnik s petimi prastavi (po želji avtomatski) – ročica na tleh – platišča 5 Bx13/5 1/2 Jx14 – gume 165/70 SR 13, 165/65 SR 14.

Vozilo in obese: limuzina – 4 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vse štiri kolesa na pomčnih obesah – spredaj McPherson, njihajna prema s stabilizatorjem, zadaj prečna in vzdolžna vodila, stabilizator

– dvokrožni zavorni sistem, dvojni omejevalnik zavrivanja zadnjih koles – 1300/1500 spredaj koluta, zadaj bobna 1600 koluti na vseh štirih kolesih – servo naprava – mehanska ročna zavora deluje na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo – 3-8 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 1,400 m, zadaj 1,400 m – radij in krog 10,6 m – teža praznega vozila 935/960/975 kg – dovoljena skupna teža 1385/1390/1425 kg – prtljajnik 450–285 litrov – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 160/165/178 km na uro – pospeški od 0 do 100 km na uro: 14,3/10,2 sekunde – poraba (ECE) 5,9/8/8,9 litra, 7,2/9,6/10 litrov, 6,4/8,4/10,2 litra na 100 km prevožene poti