



Pletov minibus je obeta na tistem delu tovarniške prekusne proge, ki je ravven in dolg, z dvema zajetnima pentljama ne oben končli. Za vsak primer: tudi, če bi se kdo precenil, je asfalta na progi dovolj, da ostaneta avtomobili in koža celo. Kajti v Torino nismo prišli zaradi čisto navedene prekusjenje: iz minibusa smo preselili za volan živordeče lancle rally!

To je dragocena in čistokrvna naprava, ki so jo krstili lani, na torinaku avtomobilskem salonu. Še vzburljivejsa je v popolni bojni opremi: z Martinjevo pisarnico na boikih, s štirimi dodatnimi žarometi na nosu, s 300 konjskimi močmi v motorju in z vsem tistim pač, kar priporomore k dobrim rallyjevskim vožnjam, z mnogimi lovovi rved. A je, zavojilo homologacijskih pogojev, lancia rally na voljo tudi v cestni različici, torej je mogoče seči v žep in jo kupiti. O, srečnež, kdor to zmore!

ROČNO DELO

Zaradi lancia rally so staknile glave tri ugledne firme: Lancia, Abarth in Pininfarina. In nastal je kupe, dvosedenčnik, ki je zjamčeno ročni izdelek: s pritiskavo in sploščeno karoserijo iz plastike, z dirkaško notranjostjo in s sredinskim motorjem. Ne le

Lancia rally

Dirkalnik

Dvosedežni kupe za (ne)vsakdanjo rabo!

zaradi vpadijivih spojerjev in grobih karoserijskih spojev, tudi zaradi štreičnih zračnikov, širokih gum in utesnjeno oblikovane kabine je lancia rally športno surov avtomobil. Pravim surov in pri tem mislim na najboljši posmen te besede. Navsezadnje je ravno ta surovost tista, ki človeka pri takšne sorte vozilih zamika in jih ločuje od poslikanih kupejev, ki služijo za playboje-

sko razmetavanje denarja. Lancia rally je prsten avtomobil: z dognanimi potezami in z dognano zasnovno. Njen potniški del je lupina iz jeklene pločevine, preračunana in oblikovana tako, da ostane cela tudi po trčenju s hitrostjo 50 kilometrov na uro; pa celo po nasilnem ustavljanju pri hitrosti 80 kilometrov na uro je vrata še vedno moč odpreti in zapreti. Podvozje, z motorjem



vred, se opira na cevno ogrodje in ravno to je tisto, ki vsrka večino nezaželenih udarcev. Celotna teža je razdeljena z 42 odstotki na prednji in z 58 odstotki na zadnji del avta, pri čemer je v nosu potrebno štetiti tudi hidralnička za vodo in olje, zadaj pa, poleg motorja in menjalnika, dve posodi za gorivo, s celotno prostornino 70 litrov.

Skrbno dodelani sta obe premi: ne le zgolj zaradi spretne uravnoveženosti med zahtevami za dobro lego in še znosnim vzmetenjem, tudi zaradi zasnovne same. Prednji kolesi se opirata na zmetni nogi in dvojna prečna vodila, zadnji pa na višajni vzmeti s po dvema paroma plinskih teleskopskih blažilnikov. Vzmeti dopuščajo nastavljanje po želji, pa je moč vozilu spremeniti višino od tal in ga tako prilagajati različno kako-vostnim cestičem. Da so vse štiri zavore kolutne in posebej zračene, z dodatnimi celjustmi za ročne zavore zadaj, verjetno ni potrebno poudarjati. Da pa je dvokrožni zavorni sistem opremljen tudi z dvema servo-obječevalnikoma (za vsak krog s po enim), je že posebnost. Pa tudi aluminijaste zavorne celjusti so tipična dirkalniška lastnost.

Prostor za voznika in sopotnika se spreda končuje s pedali in oporno steno za noge, zadaj pa s temeljito izolirano pregrado in z dvojnim steklom, z katerema je vgrajen motor. Vsa tri pedala



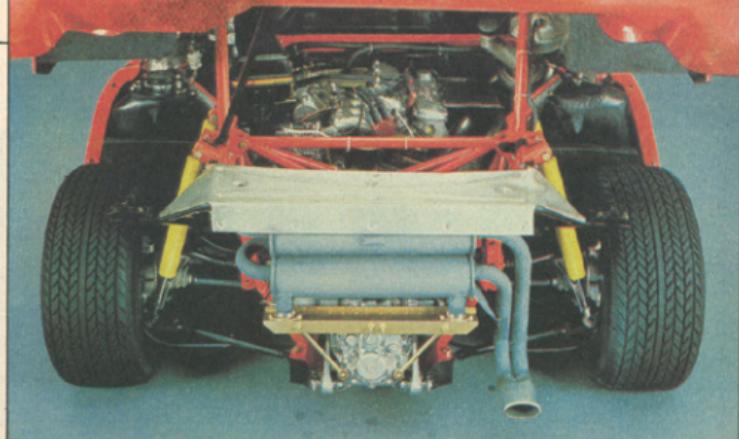


so iz preluknjanega aluminija in naravnana tako, da je moč zavore in plin krotiti hkrati, z eno nogo. Volanski obroč, s samo 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je zavojlo tega malce surovejši kot smo v običajnih kupejih vajeni, a odet v usnjje in s primernim premerom še vedno dovolj pripravljen tudi za ostro vijuganje, na primer okrog vsakdanjih vogalov. Notranjost je v celoti črna, z vsemi potrebnimi merilniki (hitrost, vrtljaj, temperatura olja in vode, pritisk olja in kompresorja, gorivo) vozniku na očeh in z vsemi potrebnimi stikali (luči, utripalke, varnostne utripalke, ogrevanje zadnje šipe, meglenke) pri roki. Sredinska konzola je zapolnjena z gumibastimi varovalkami, pod njimi sta pepelek in cigaretni vžigalki. Zahtevnejša kot v običajnih vozilih je prestavna ročica, s športno shemo pretikanja in z neposrednostjo, ki zahteva čvrsto in odločno roko. Školjkasta sedeža, oblikovana dovolj temelito za pravljni oprijem teles, je moč zelo natančno naravnati – razen po dolgem. Zadnja stena kabine ne dovoljuje, da bi v tem avtu tudi dolgini povsem sproščeno sedeli.

HITRI ZADEK

Bistvo tega avtomobila je v zadku, natančneje tik pred njim. Tja so namestili vrstni štirivaljnik s 1995 kubiki gibne prostornine in z volumetričnim kompresorjem, ki odločno prispeva k največji moči 205 KM pri 7000 vrtljajih v minutu in največjemu navoru 234 Nm (23 kpm) pri 5000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odprtih gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – po 4 ventil za vsak valj – dvojni podatčni upirilniki – kompresor – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 48 Ah – alternator 770 W. Prenos moči: sredinski motor poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – zapora diferenciala (25-odstotna) – lahka plastična spredaj 8J x 16, zadaj 9J x 16 – gume spredaj 205/55 VR 16, zadaj 225/50 VR 16 (vse pirnelli P7).

Voz in obese: kupe – 2 vrata – 2 sedeža – sredinska lučina s cevnimi okvirji spredaj



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzvratno pred zadnjo premo – vrtina In gib 84 X 90 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 7,5:1 – največja moč 151 kW (205 KM) pri 7000/min – največji navor 234 Nm (23 kpm) pri 5000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odprtih gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – po 4 ventil za vsak valj – dvojni podatčni upirilniki – kompresor – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 48 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: sredinski motor poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – zapora diferenciala (25-odstotna) – lahka plastična spredaj 8J x 16, zadaj 9J x 16 – gume spredaj 205/55 VR 16, zadaj 225/50 VR 16 (vse pirnelli P7).

Voz in obese: kupe – 2 vrata – 2 sedeža – sredinska lučina s cevnimi okvirji spredaj

in zadaj – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejaj vzmetsni nogi, dvojni prednji vodila, stabilizator – zadaj vijačne vzmetsi, dvojni prednji vodila, dvojni plinski blažilniki, stabilizator – štiri kolutne zavore, servo, posebej zračene, omejevalnik modri – ročna zavora (mekanika) na zadnji kolesi – volan z zavoro letvijo, 2,8 zavrtlja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,915 m – širina 1,850 m – višina 1,245 m – medosna razdalja 2,440 m – kolotek spredaj 1,508 m, zadaj 1,490 m – radij krog 10,6 m – teža praznega vozila 1170 kg – dovojenja skupna teža 1330 kg – posodi za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 7,0 s – normalna poraba goriva (ECE): 8,0/10,9/16,6 litri goriva super na 100 km

Sicer pa: ko se prevaleite čo drag, ki vas bo med vožnjo varoval z bokom in se zlepštite na sedež, tik pod izrazito nizko streho, ne morete več reči, da ne sedite v čistokrvnem cestnem dirkalniku. Vse je tako kot da gre zares: kot da bo starter zdaj sprožil zastavico, pa se morate sprožiti tudi sami, z motorjem in v vsem ostalem v avtu vred. Lancia rally zahteva že večga voznika: ki zna obenem s cesto opazovati tudi merilnik vrtljajev, ki zna pretikati ob pravem času, na kratko in odločno, ki se ne ustraši odločnih pospeškov in ki je kos razmeroma neubogljivemu zadku. Kajti ta zadek je hiter tudi po svoji zoprajni plati. Na ovinkih sili navzeni in kar nekaj ostrih krogov sem moral prevoziti, da sem ga ukrotil in ga s svojimi hitrimi željami vred obdržal na predpisani proggi. Kajti, ko zadek optete, je pri tej lanciji že prepozno. Oddržate se s hrbitom proti drevoju ob vozišču in preklinate, ker vam ovinek ni uspel. Zato pa pravim, da je bila izbira proge pravljena. Zavojilo avtomobilov in ljudi v njih! Navsezadnjie pa sem le prevozil dovolj hitrih in ostrih krogov, da vam: takšen avto bi hotel imeti.



Saj: v lanci rally se športnost spogleduje z dirkaštvom; motor preglasi sopotnika; tri zračne reže ne preprečijo potnega čela; vse okrog was pa dejuje kot ura. Lancia rally je resda naprodaj za vožnje po navadnih cestah. Toda zavojilo tista, ker je dirkaškega v njej, ne zmore skočiti iz kočo. Zato je bil tistiškat, v Torinu, dober in lep dan.