

Ko gre za avtomobil privzdignjenih lastnosti in želja, se že vnaprej ve: enako obetavne morajo biti tudi njegove motorne zmogljivosti. Možnosti sta najpogosteje dve: razanten štirivaljnik s turbinekim polnilnikom na izpušne pline, ali pa šestvaljnik z vsemi tistimi žlahtnimi lastnostmi, ki jih avtomobilistična zgodovina že dolgo pozna.

Lancia, čeprav v okrilju Fiat, je seveda dovolj ugledna avtomobilska znamka, da si je privoščila obe možnosti. Ko smo preskusili themo i. e. turbo (Am, 25/1985), smo pisali o ostrem motorju za ostrega voznika.

Tokrat gre pisanje na račun theme 6V. Tema kot tema! – bi utegnil kdo poenostaljeno reči. Pa ni tako. Različici sta po videzu, po merah in po zasnovi resda po-

Lancia thema 6V

STARA ŠOLA

Šestvaljni motor in usnje na sedežih

vsem enaki. Ne pa tudi po značajnih. Veste, značaji se kalijo večidel pod motornimi pokrovi. In na teje lancii temi je oznaka »6V«: za šestvaljnik, V oblike.

Na šestvaljne motorje so se pri Lancii že zelo zdavnaj zelo dobro spoznali. Vgrajevali so jih v tako prestižni limunzini kot stabili svojčas lancie aurelia

in lancie flaminia. Ampak tale šestvaljnik, za themo, so enostavno – kupili! Pri tekmečih, kje pa drugje. Izbrali so

tako imenovani »evropski motor«, šestvaljnik, ki so ga leta 1975 družno ponudili tržišču Peugeot, Renault in Volvo, seveda vsaka od teh avtomobilskih hiš v svojem avtomobilskem modelu. Izdelek sicer ni bil ravno najbolj bleščeč, ob držal se je pa vseeno. Lanciini



inženirji pa so ga – ko je bila kupčija opravljena – tudi po svoje prikrojili. Drugačni glavi in na 2849 kubikov povečana gibna prostornina, v isti sapi pa največja moč 110 kW oziroma 150 KM pri 5750 vrtljajih



v minuti so spremembe, ki mo torja zagotovo niso skvarile. In, ker je ta motor že sam po sebi moderen tehniški izdelek, ki se hvali z lahkima glavama in blokom, s po eno odmično gredjo v vsaki glavi ter z devetdesetstopinjskim kotom med njima, hkrati pa z Boschevim mehanskim vbrizgavanjem goriva, s skrbno uravnano termiko in z elektronskim vžigom, so njegove lastnosti ter tako rekoč že vnaprej jasne hkrati pričakovane. Pa utegnejo voznika kljub temu še do-

datno in prijetno presenetiti. Prepričljiv največji navor 240 Nm doseže ta motor že pri 2700 vrtljajih v minuti, to pa pomeni, da je voljan za uglajeno delo takoj po tistem, ko ga voznik premakne s prostega teka k višjim vrtljajem ročične gredi. Motor brezhibno vžiga in se obnaša prepričljivo ne glede na trenutna delovna območja. Svojo polnokrvnost razglaša tudi z zamolklim, ušesom prijetnim zvokom, ki postane športno vsiljiv šele na zgornji meji vrtljajev, v vsakem primeru nad številko 5000, če pri tem gledate na merilnik pred očmi. Ampak komur ni do neusmiljenega drvenja, tega motorja nikdar ne bo pogнал tako »daleč«, sploh pa ne k rdečemu polju, ki se začne

pri številki 6100. Themo 6V je namreč pravi užitek voziti hitro, a z zmernimi motornimi vrtljaji, ob višjih prestavah petstopenjskega menjalnika, ki se temu motorju zelo dobro poda, in z eleganco, ki takšni limuzini pristoja. Motor se spontano odziva na voznikove želje, prestavna ročica je natančna in lahkotna (pri tesnem avtu se je zatikala v drugi prestavi, ampak to je bila posledica grobosti enega od prejšnjih voznikov, ne pa neuglajenost sama po sebi), zmernost na pedalu za plin pa je tudi edini način, da se motorna moč prelije čez prednji kolesi na vozišče, ne da bi gumam drselo in bi se nos vozila zato neenakomerno stresal.

Seveda smo med našimi meritvami vozili na vso moč in dosegli med pospeševanjem z mesta naslednje izmerjene čase: do hitrosti 60 km na uro 4,5 s, do hitrosti 80 km na uro 6,2 s, do hitrosti 100 km na uro

8,4 sekunde, do hitrosti 120 km na uro 12,7 s, in do hitrosti 140 km na uro 17,2 s in do hitrosti 160 km na uro 23,7 s.

Največjo hitrost 209 kilometrov na uro smo dosegli v četrsti prestavi pri približno 5700 vrtljajih v minuti, kar pomeni spodnji rob rumenega opozorilnega polja na merilniku.

V peti prestavi hitrost komaj opazno uplahne, toda motor diha dosti laže in tiše.

Mešanica ostre in uglajene vožnje, predvsem pa visokih hitrostnih povprečij na avtomobilskih cestah je botrovala povprečni testni porabi goriva 13,2 litra bencina super na 100 kilometrov. To je okrogla dva bencinska decilitra za vsak kilometrski stotak več kot smo izmerili pri temi i. e. turbo.

Pa ne le šestvaljni motor, tudi cel avtomobil, vključno z zunanjim videzom, z lastnostmi podvozja in z opremo je naravnat na ugodno, že skoraj prestižno počutje voznika in potnikov.



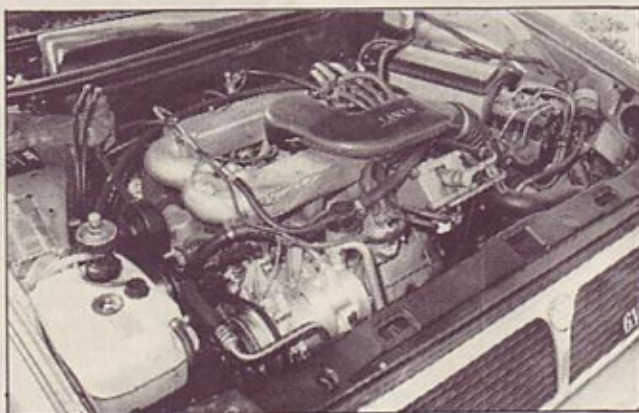


Notranjost: udobje in prostor

Na primer sedeži, ki so bili v testnem avtu odeti v usnje.

Usnje v avtu marsikomu ni všeč, ker je za čvrsto sedenje pregledko, ampak imenitnosti mu ne gre oporekati. Tudi na račun Lanciinih našitkov, kot zagotovil za pristnost ustrojne kože in za pravo ročno izdelavo, ne. Za temo nasploh že ves čas vemo: da je prostorsko radodarna limuzina s štiriimi vrati, z dvema dobrima, ne

Motor: za poln nos ga je



pa najboljšima prednjima sedežema, z razkošnim prostorom za noge pred zadnjo klopio in z velikim prtlačnikom.

K serijskemu udobju sodijo električno vodene šipe v vratih, osrednja ključavnica, dve električno nastavljivi zunanji ogledali (na aerodinamično ozkih dvojnih pečljih), sprožilo poklopca za gorivo na armaturni plošči, sprožilo prtlačnega pokrova v predalu za rokavice in tako dalje. K testnemu avtu so sodila tudi lahka platišča, zavorni dodatek ABS, meglenke na nosu in na zadku, električni pomik ter ogrevanje prednjih sedežev, nastavljiv volanski obroč in že znana Lanciina klimatska naprava. Poleg štirih zglavnikov so bili v avtu tudi štirje avtomatski pasovi z nenastavljivimi zgornjimi prijemališči.



Tradicionalno bogata je tudi armaturna plošča: z merilniki za hitrost, vrtljaje, temperaturo in tlak olja, gorivo in temperaturo hladilne tekočine. Testna plošča nadzira zapiranje vrat, delovanje luči in količine tekočin v vozilu. Bralne luči ob notranjem ogledalu in na zadnjih strešnih opornikih se spogledujejo s prestižem. Celotna notranjost je dovolj natančno in mehko obložena, žal pa so kosmate preproge odločno preobčutljive za vsakdanjo uporabo. Dlačice se v kosmi trgajo z njih.

Vzorno ostaja počutje v tem



avtu, tudi če voznik in cesta nista najbolj prizanesljive sorte. Na temino podvozje se je – celo brez upoštevanja motorja v nosu – mogoče po-

vsem zanesti. Štiri posamične obese so naklonjene čvrsti in hkrati udobni legi na cesti, kar pomeni, da morajo potniki na zelo kratkih cestnih grbah

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V oblike (90°) – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 91,0x73,0 mm – gibna prostornina 2849 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5750/min – največji navor 240 Nm pri 2700/min – ročni gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (veriga) – glavi in blok iz lahke kovine – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 1190 W – električni vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokulturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,235; III. 1,379; IV. 0,976; V. 0,814; vzvratna 3,583; diferencial 3,095 – platišča (iz lahke kovine) 5 1/2 Jx14 – gume 185/70 VR 14 (michelin MXV)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonoš-

na karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene) – servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,590 m – širina 1,755 m – višina 1,433 m – medosna razdalja, 2,660 m – kolotek spredaj 1,490 m, zadaj 1,482 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1160 kg – dovoljena skupna teža 1660 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg – prtljažnik (normno) 550 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 208 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,2 s – poraba goriva (ECE): 7,2/8,9/15,4 litra bencina super na 100 km



Prtljažnik: velik, uporaben

malce potrpeti, dolgih »valovanj« pa skorajda ne zaznajo. In, ker so vsa štiri kolesa ravno na račun še dovolj trdnega vzmetenja ves čas trdno pri tleh, je lega zanesljiva tudi na mejnih hitrostih in med zelo ostrimi vijuganji. Thema zahteva malce rahlega, a sprotnega dodajanja volana, v ovinke pa jo je moč »postavljati« tudi s spretnimi in čisto kratkotrajnimi odvzemanji plina. Tako se v celem – upošteva motor in podvozje – izkaže za lahkotno vodljiv in ubogljiv avtomobil.

Da je lancia tema v podrobnostih že malce ostarela (preveč plastike za voznika, majhna in starinska stikala, ...), ne more prikriti. Navsezadnje jo bodo še letos odločneje pmladili. Ampak modernost ne more biti vse. Kajti vsaka stara šola ni za v staro šaro. Thema 6V to tudi prav lepo dokazuje.

MARTIN ČESENJ
foto: JANEZ ZRNEC

TESNILA TREBNJE

68212 Velika Loka tel.: (068) 44-301
prodaja: (068) 44-211 teleks: 35479

PRVA JUGOSLOVANSKA TESNILA GLAVE MOTORJA BREZ
DODATNEGA ZATEZANJA
za avtomobile jugo 55 in 65, golf, samara, zaporožec, PZ 650,
opel, renault.