



Lancia thema 8.32

LANCIA BY FERRARI

Strah pred letenjem?

Združitev dveh velikih imen italijanskega avtomobilizma v enem samem avtu je prvič uspeala za formulo 1: leta 1956 je Fangio dirkal z lancia-ferrarijem D 50.

Reprizo so v Torinu uprizorili okroglih trideset let pozneje. Z lanciom themo 8.32. Osmica je za osem valjev. Dvanajstdesetica je za osemkrat po štiri ventile. Takšno je srce te eksotične športne limuzine: motor, znamke Ferrari!

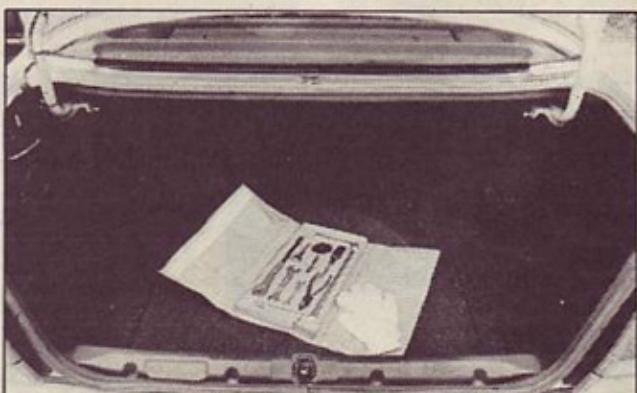
Z njim so themin nos dobra zapolnili. Torej je jasno, da je pogled pod pokrov motor-

nega prostora zares uživaški opravek. »Lancia by Ferrari« piše belo na rdečem, vtisnjeno med rebra zračnega sesalnika. Rdeči so tudi kabli do svecic. In rdeča je bila testna »lancia ferrari« v celiem. Samo tepcem rdeča barva, ko gre za Ferrari, pa čeprav le za motor, ni všeč!

Osemvaljnik v tej ugledni temi je nameščen prečno, presajen pa iz ferrarija 308. To pomeni dve vrsti po štiri valje, z vmesnim kotom 90 stopinj, 2927 kubikov, največjo moč 158 kW oziroma 215 KM pri 6750 vrtljajih v minutu ter največji navor 285 Nm pri 4500 vrtljajih v minutu. Blok in glava, pa tudi bati so iz lahke kovine. V vsaki glavi sta po dve odmični gredi, vseh ventilov je dva-

intrideset. Polniljenje z gorivom opravlja Boschev KE 3 jetronic, ki je v osnovi mehanska

naprava za vbrizgavanje, krmiti pa ga elektronika. Elektronski pa je tudi vžig (marelli microplex), s tipalom zoper klenkanje motorja ter, v zvezi s tem, s samodejnim prilagajanjem vžigalnih časov.



Prtijažnik: tudi z orodjem in rokavicami za nežne roke

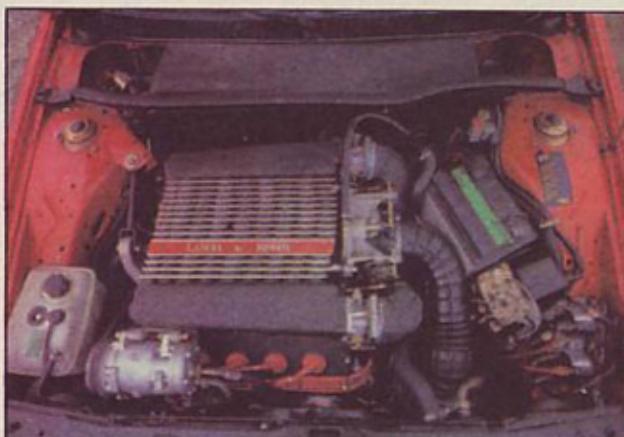
Pred namestitvijo v novo okolje so ta dragoceni Ferrarijev izdelek rahlo »limunizirali«. Kolena ročične gredi na primer so zamaknjena za 90, ne pa za 180 stopinj kot je pri Ferarrijevih motorjih sicer v navadi. To pomeni tudi novo zaporedje vžigov v posamičnih valjih in, hkrati, rahlo spremenjen, a nadve športno privlačen zvok motorja. Nova, pravzaprav moderno fiatovska je namestitev oljne črpalke – neposredno na ročično gred. Dobremu mazanju služi tudi termostatski oljni hladilnik – za primere, ko je motor zahtevnejše obremenjen.

Da je motor – gledano v celoti – vrhunski tehnički izdelek, ni potrebno posebej praviti. Pa ne le zaradi skrbne zasnove in natančne obdelave. Tudi zaradi visokozmogljivih materialov v njem.

Velikemu motornemu navoru so morali v themi prilagoditi tudi petstopenjski menjalnik. Nikel-krom-molibdenova legura, valjčni namesto kroglastih ležajev, nova sinhronizacija in izboljšano mazanje, hkrati pa brezazbestna sklopka s samodejnim nastavljanjem in športno izračunana končna prestopava prispevajo k odličnemu ravnotežju med limuzinskim in cestnodirkaškim počutjem za volanom tega avtomobila.



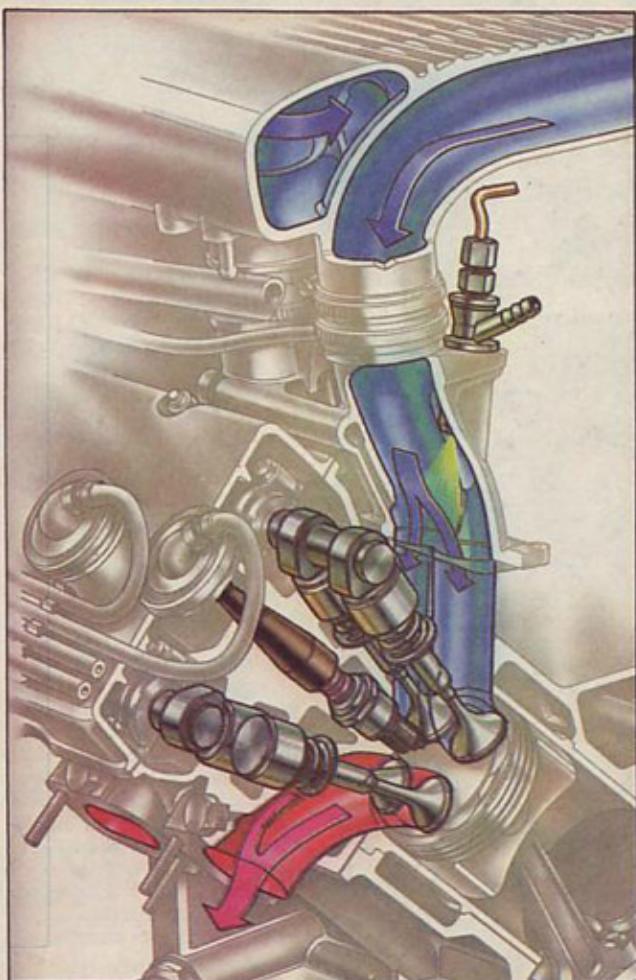
Udobje: z usnjem, lesom in elektriko



Na račun limuzine gre tudi dognano vpetje motorja v vozilo, na račun športnih zmogljivosti pa zapišem zmogljivejše, štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene zavore z Boschevim sistemom ABS ter, obenem, petnajstcolske nizkopresečne gume good year eagle, zasnovane posebej za themo 8.32. Servoojačevalnik volana z zobato letvijo nadzira elektronika znamke ZF, ki skrbi za sprotno prilaganje hitrosti vozila. Zahtevnim vožnjam pa je po volji tudi za to različico otrdeno vzmetenje prednje preme, skupaj z obema stabilizatorjem, da je počepanje karoserije manjše, voznikov občutek na hitrih ovinkih in ob polnem plinu pa ugodnejši.

Uglašenost je popolnoma uspela: lancii themi 8.32 se rahlo dirkaški Ferrarijev motor poda enako dobro kot usnje na sedežih in plemenit les na notranjih oblogah. Vse skupaj pomeni eksotiko, ki jo je stilist Giugiaro dopolnil z na novo in nerjaveče obrobljeno masko na nosu, z diskretno ozkičimi črtami vzdolž bokov in na robu zadnjega pokrova, z novim spoilerjem na nosu (z meglenkama ter rezami za oljni hladilnik), s klasično zvezdastimi lahkim plastiči á la ferrari, z dvema električno vodenima in za doplačilo ogrevanima zunanjima ogledaloma, s paleto imenitnih karoserijskih barv v kovinskih odtenkih ter z za oči najopaznejšim dodatkom – spoilerjem na zadku, ki mu služita elektrika in vzdolžni za-





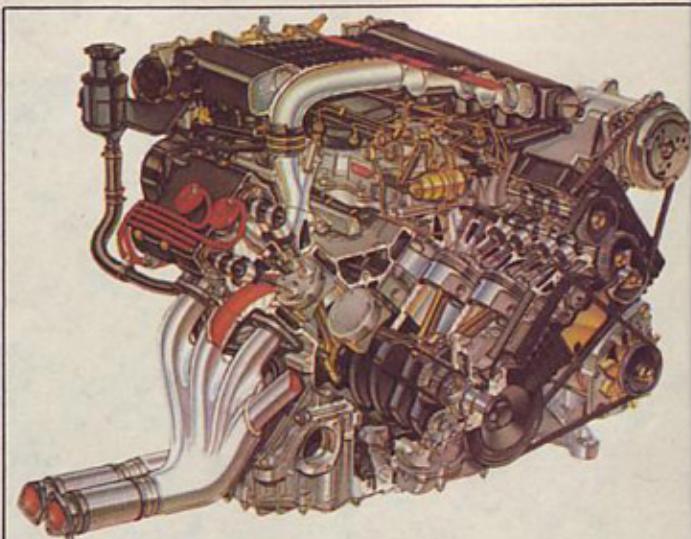
Zasnova: dve odmični gredi, po širje ventili za valj

suk »brisalniške« ročice ob volanu. Pa ta spoiler – po voznikovi želji – ostane pogreznjen v prtljažnem pokrovu, ali pa se vzpone nadenj ter tako prispeva k čvrstejšemu sožitju zadnjega dela vozila in ceste – še posebej, če so hitrosti velike.

Strah pred letenjem je torej odveč!

Pa tudi strahu, da bi s tem avtom ne vzbujali zavisti, se lahko mirne duše otresete. Motorja in tega, da je Ferrarijev, od zunaj resda ni mogoče videti, ampak skoraj enako do-

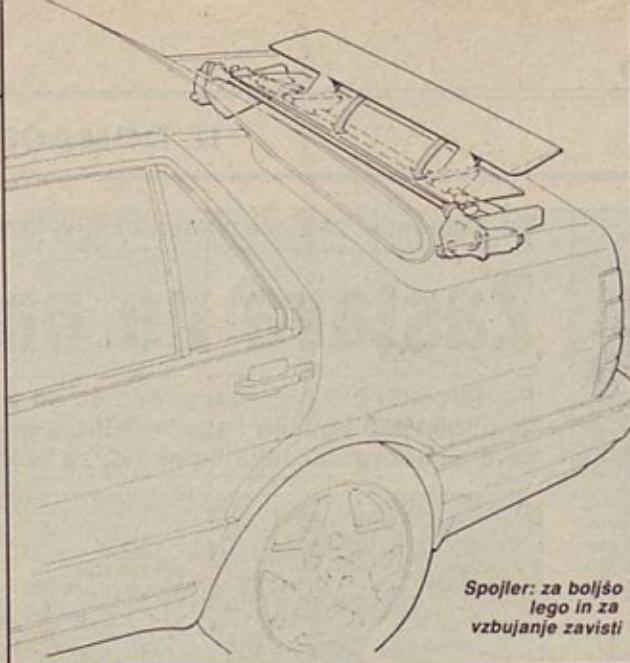
bro na očeh kot je spojler na zadku, je tudi temeljita notranjost tega avtomobila. Usnjene zdi – ob prvem dotiku – morebiti resda preveč mercedesovsko gladko, a je na voljo tudi izvedba z alcantaro, umetno a vsebno drago prepleko, ki je kosmatejša in po tej plati »toplejša«. Sedeži so v avtu širje, čeprav je v načelu prostora za pet ljudi. Godi pa se štirim potnikom lepo in prijetno. Sedežnim pomikom ukazujejo električna stikala, možno si je zaželeti telefon, voznik pa dobri tudi mehko ta-



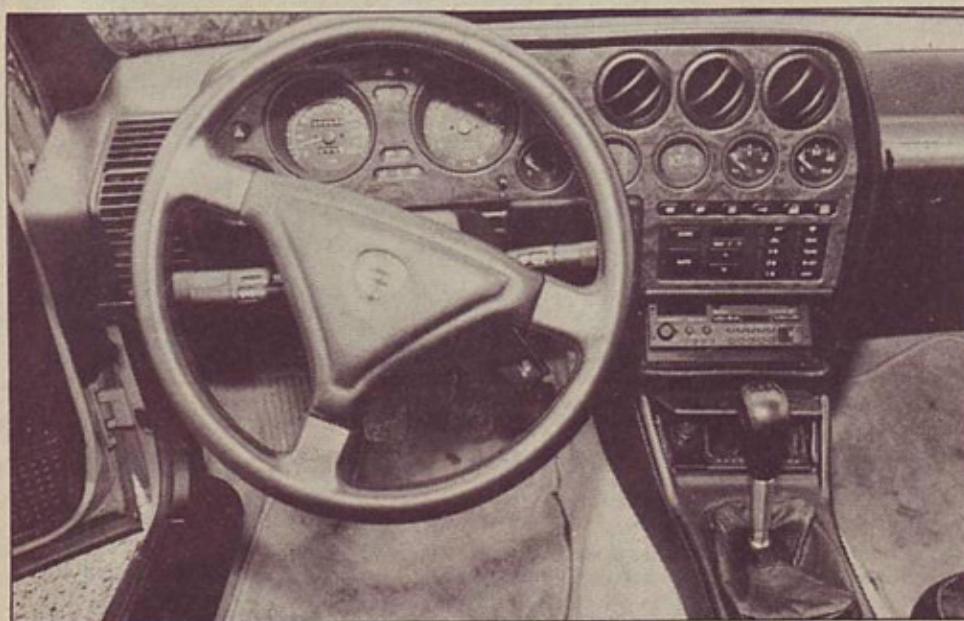
Motor: Ferrarijev in visokozmogljiv

peciran volanski obroč in celo vrsto meritnikov (hitrost, motorni vrtljaji, temperatura hladilne tekočine, temperatura in pritisk olja v motorju, gorivo), ter kontrolnih luči (tudi za nadzor svetil in najpomembnejših tekočin v avtu). Lesena armatura plošča, obrobljena z ročno šivanim usnjem, je bogataška, tudi limuzinsko športna, a ne pretirano pregledna. Ampak to v avtih te vrste niti ni preveč pomembno. Pa tudi privadi se človek takšnih nepripravnosti, če mu je vse drugo všeč.

Čar theme 8.32 je tako in tako v motornih in voznih zmogljivostih. Torej sedež v avto, sprošč sedež in ogle-



Spojler: za boljšo lego in za vzbujanje zavisti



Kokpit: dobro založen, a rahlo nepregleden

Tehnični podatki

Motor: osemvaljni – štiritaktni – V-oblike (90°) – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 81,0 × 71,0 mm – gibna prostornina 2927 kubikov – kompresija 10,5:1 – največja moč 158 kW (215 KM) pri 6750/min – največji navor 285 Nm pri 4500/min – ročična gred v 5 ležajih – po 2 odmični gredi v vsaki glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsak valj – blok in glava iz lahke litine – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch KE3-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 1190 W – elektronski vžig (marelli microplex) **Prenos moći:** motor spredaj

poganja prednji kolesi – enokoturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,500; II. 2,235; III. 1,518; IV. 1,132; V. 0,928; vzvratna 3,583; diferencični 3,412 – platišča 6J × 15 – x gume 205/55 VR 15 (good-year eagle)

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, kolutne za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zad-

nji kolesi (ročica med sedežema) – volan za zobato letvijo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, servo

Mere in teže: dolžina 4,590 m – širina 1,733 m – višina 1,433 m – medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,494 m, zadaj 1,484 m – rajndi krog 10,6 m – teža praznega vozila 1400 kg – dovoljena skupna teža 1880 kg – prtljažnik (normno) 550 litrov (ob zganjenem zadnjem naslonju: 1000 litrov) – posoda z gorivo 70 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 240 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 6,8 s – poraba goriva (ECE): 8,5/10,5/16,0 litra bencina super na 100 km.

dala v pravšnje lege, naravnas volanski obroč in zasuče vžigalni ključ. Motor vžge v trenutku, z veliko dobre volje do dela, z zdravim in pojocim glasom in z vso sapo hkrati.

Menjalnik in prestavna razmerja v celoti so naravnana na živahnost pri pospeških, dvanajstideset ventilov pa je zlahka kos vrtljajem nad številko 7000. No, med našo preskušnjo smo pretikali prav na tej okrogli meji, kar pomeni v posamičnih prestavah približne (resnične) hitrosti 65, 100, 150, in 200 kilometrov na uro. Thema 8.32 pospeši z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v pičilih sedmih sekundah, do hitrosti 150 kilometrov na uro v okroglih 18 sekundah in do hitrosti 200 kilometrov na uro v debelih 30 sekundah. Največja dosežena hitrost je bila skoraj enaka tovarniško objavljeni: 193 kilometrov na uro. In vštevši vse te meritvene napore je poraba goriva dosega približno 15 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Seveda je tudi s to themo moč voziti zmerneje in varčneje, zelo varčno pa ne. In navsezadnje: krivulja navora ni ravna, ampak zelo grbasta, vse do svojega vrha pri 4500 vrtljajih v minuti. Pa je to pametno upoštevati tudi v primeru, da »theme ferrari« niste kupili zaradi dirkaških želja.

• • •

Lancia by ferrari cilja seveda v čisto poseben in dobro določen krog kupcev. Eksotika, prestiž, znamenitost obeh imen in temu primerna cena (v Torinu: 60 milijonov lir in nekaj malega drobiža) se ponujajo pač bogatašem in izbirčnežem po duši. Običajni ljude moremo to themo zapisati kvečemu med neuresnice božično-novoletne želje.

Ce pa vseeno hočete postati kupec, imate tudi nekaj ugodnosti: teh avtomobilov ne delajo na zalogo, ampak le po naročilu. Prezamete ga v tovarni lahko sami. Si obenem ogledate vse ročno delo v zvezi z njim. In si pustite pokazati, kako se »lancio ferrari« vozi.

Prej pa – za vsak primer – poglejte, če ste se z davki zares na tekočem!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULović