



Lancia thema i.e. turbo

Če se spoznate na italijanske avtomobile, veste za Lancio. In če veste za Lancio, potem ste slišali tudi za aurelio, Flaminio, flavio in gammo. Same elitne limuzine! Lancia thema je – od lanskega novembra – zadnja v tej ugledni vrsti: sveža in prestižna, ko gre za zasnovo, mehaniko in zmogljivosti!

Tole že veste: da je thema eno od štirih vozil, zasnovanih v eni in združeni sapi tovarn Fiat, Lancia, Alfa Romeo in Saab. Na svet je prišla za saabom 9000, pa pred Fiatovo cromo (ki so jo predstavili te dni) in novo alfo, ki je napovedana za leto 1987. Seveda pa poenotena in zato cenejša osnovna konstrukcija omenjene avtomobilске četvorke ne vpliva na končni značaj avtomobila: thema je lancia od vrha do tal!

Predvsem zaradi tržno manj uspešne gamme je lancia thema – ne glede na različico (na

## Tematski pristop

Vrhunska različica: s turbinskim polnilnikom in 165 KM

voljo je s tremi bencinskimi in enim turbodizelskim motorjem) – zapeljala med kupce z nalogo – na novo privzdigniti sloves največje hišne limuzine. Naloga je opravljena: thema ni le zelo prepričljiva lancia, ampak je tudi nasploh ena izmed prepričljivejših limuzin ta hip. Čeprav sodi po merah in evropskih normah v avtomobilski srednji razred, sega s ponujano vsebino za odločno stopnjo više – še posebej v svoji najprestižnejši obliki: kot thema i. e. turbo, ki smo jo tokrat preiskusili.

### VIŠJI RAZRED

Seveda je thema moderna limuzina. Tovarniški stilisti in

mojster Giugiaro so poskrbeli za skladnost – navkljub močno prirezanemu nosu in visokemu zadku. Pri tem so uporabili vse že znane trike za ugodnejšo aerodinamiko (tesni stiki med posamičnimi karoserijskimi kosi, prilepljeni prednja in zadnja šipa, skrbno prilagojen spojler, zglajen trebuh, viličast nosilec zunanje- ga ogledala, streha brez robov, privihnjen zadnji rob motornega pokrova in tako naprej) ter dosegli ugoden količnik zračnega upora  $C_w = 0,32$ . Seveda je prispevek teh posegov dvojen: ko gre za večje končne hitrosti in ko gre za zmernejše porabe goriva. Ostaja pa neukročeno glasen zračni piš, ki ga je slišati z obeh bokov, seveda skladno z

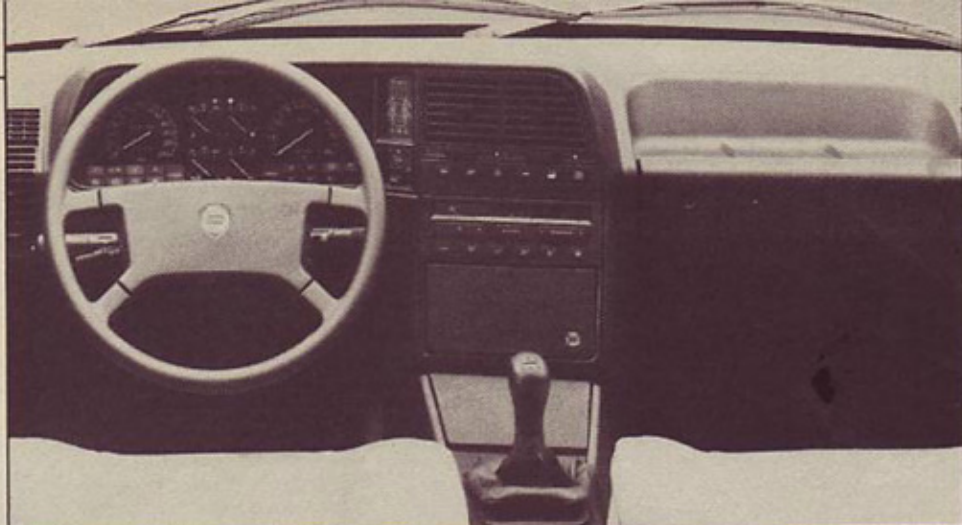




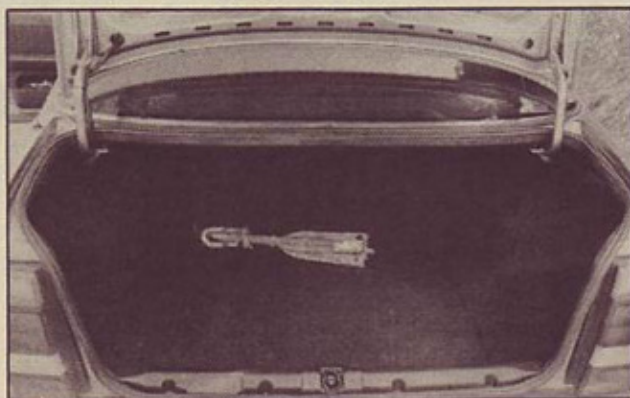
naraščanjem hitrosti vozila.

K sreči ni tolikšen, da bi kazil siceršnje dobro počutje, ki ga themina notrajnost omogoča. Najprej z ugodnimi centimetrskimi razdaljami: ta avtomobil je namreč znatno prostornejši, najsi gre za potniški ali prtljažni prostor – kot pa bi mu prisodili z upoštevanjem zunanjih mer. Potem zaradi dobrih sedežev: ti so, v številni zadnji klopi in njeni naslonjali, zelo natančno nastavljivi v vse potrebne smeri, da pri izbiri želenih telesnih položajev ni težav; z izjemo kvečjemu pri izrazito dolgonogemu vozniku, ki si želi za kakšen centimeter večji pomik svojega sedeža. In nazadnje zaradi dolgega spiska všite opreme, s katero zna biti prav lepo kos tudi zelo zahtevnim kupcem.

Na primer popolna armaturna plošča z merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, temperature hladilne tekočine, goriva, temperature in pritiska olja ter testno ploščo za nadzor številnih naprav v vozilu. Pa še: električno vodljivi šipi v prednjih vratih, zatemnjena



Armaturna plošča: lična, pregledna in popolna



Prtljažnik: potovalna prostornina



stekla, štirje zglavniki, ogreva-  
na zadnja šipa, osrednja kiju-  
čavnica, nastavljiv volanski  
obroč, nastavljiva žarometa,  
meglenke, lahka platišča in  
tako naprej. Med doplačila pa  
sodijo: zavorni dodatek ABS,  
pomična streha, deljivo zad-  
nje naslonjalo, nastavljanje vi-  
šine vozila nad zadnjo premo,  
električno vodeni šipi v zad-  
njih vratih in klimatska napra-  
va. Testni avto je bil oprem-  
ljen s samodejnim sistemom  
za zračenje in gretje, ki uboga  
ustrezna stikala, a pri tem ni  
ravno pretirano natančen. Po-  
polna klimatska naprava je  
željam potnikov hitreje in do-  
sledneje kos.

Pomembno je pa tole: čisto  
vse v temi je razporejeno in  
oblikovano tako, da je zlahka  
vidno in dosegljivo ter –  
predvsem vozniku – zelo doro  
pri rokah. Zato sodi tema  
med tiste avtomobile, v katere  
je užitek sesti. In se, jasno,  
odpeljati. Pri tem se vrata od-  
prejo razkošno na široko, na  
zadnji klopi je dovolj prostora  
tudi za tri odrasle potnike in  
prtljažnik je po prostornosti

enako potovalen kot avtomobil v celem.

### VISOKE ZMOGLJIVOSTI

Pri tem sta tema i. e. turbo  
in motor v njenem nosu kot  
rojena za družno življenje. To  
ni naključje! Že znani Fiatov  
dvolitrski motor z lahko glavo  
in dvema odmičnima grede-  
ma v njej so za to priložnost  
povsem na novo obdelali. Re-  
zultat je na dlani: themin mo-  
tor je uglajen, kultiviran,  
izredno mirno tekoč in visoko  
zmogljiv. Vse to je posledica  
temeljitega inženirskega dela.  
Blok so na novo oblikovali in  
mu pritaknili dve ekscentrični  
gredi, ki ju zobati jermen žene  
tako, da se sučeta v nasprot-  
nih smereh. Princip ni nov, je  
pa razmeroma poredko upo-  
rabljen: naloga teh dveh gredi  
je izravnavanje, oziroma uni-  
čevanje motornih treslajev.  
Polnjenje z gorivom opravlja  
Boschov LE-jetronic, ki deluje  
družno z microplexom: to je  
Marellijev prispevek za uskla-  
jenost motornih vrtljajev in  
vžiga, obenem pa še za nad-  
zor klenkanja, pa tudi za po-  
moč pri zapiranju dotoka go-  
riva ob odvzetem plinu. Tur-  
binski polnilnik na izpušne  
pline se ponaša s hladilnikom  
polnilnega zraka in z overbo-  
ostom naprave, ki je družno  
delo elektronike in polnilnega  
sistema ter postreže z dodat-  
nim sunkom vsakič, ko voznik  
do konca pritisne na plin. To

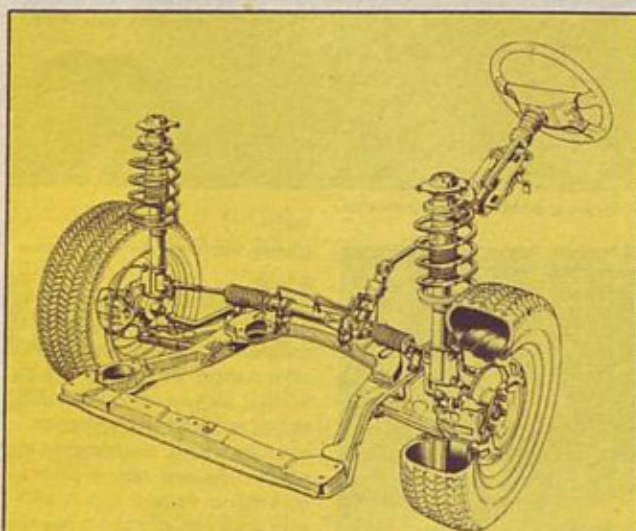




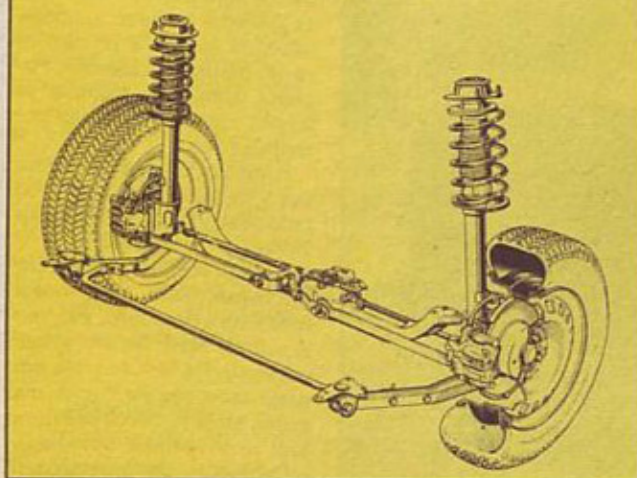


sproži zapiranje izhodnega ventila pri polnilniku, ki se tedaj zavrti z vso hitrostjo, kar pomeni, da naraste polnilni pritisk od običajnih 0,65 na 0,9 bara. Zoper morebitne poškodbe na račun tolikšnih obremenitev se sproži overboost vsakič le za trideset sekund, se pa na cesti vedno sproti izkaže, da je to dovolj dolg čas za ostro pospeševanje vozila. Seveda: vse te motorne lastnosti omogočajo ugledne številke o zmogljivostih – največjo moč 122 kW oziroma 165 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in izrazito ugoden največji navor 285 Nm pri 2750 vrtljajih v minuti. Izza volana pa je vse to videti takole: motor postreže s polno sapo že pri približno 2000 vrtljajih in brez oklevanja pospešuje do območja največje moči. Pri tem je voznikova naloga le ta, da zna speljavanje opraviti dovolj večče, da sta prednji kolesi ves čas v čvrstem stiku z voziščem, brez odvečnega zdrsanja in s tem razmetavanja čistokrvne moči.

Te je seveda dovolj, pa so motorju lahko pritaknili petstopenjski menjalnik z varčevalno peto prestavo, ki pa je hkrati kos tudi največji hitrosti vozila. Med našimi meritvami (z dvema osebamama v avtu in s polno posodo goriva) smo dosegli največjo hitrost



*Predna in zadnja prema: temeljito podvozje za hitro limuzino*



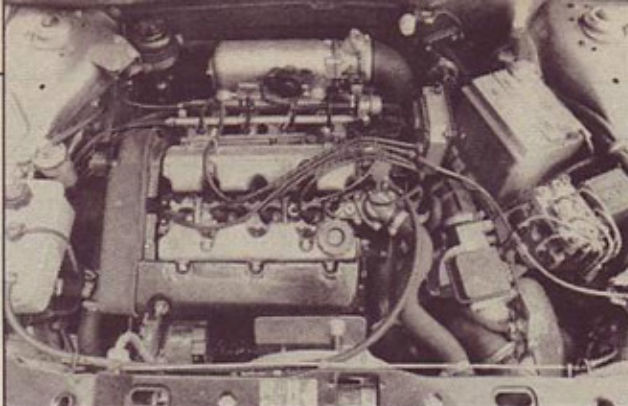
219 kilometrov na uro pri 6300 motornih vrtljajih. Med meritvami pospeškov pa smo izmerili naslednje rezultate: lancia thema i. e. turbo je pospešila z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 5,6 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 7,6 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 11,0 sekunde, do hitrosti 140 kilometrov na uro v 15,2 sekunde in do hitrosti 160 kilometrov na uro v okroglih 21 sekundah. Enako odločna je ta Lancia tudi takrat, ko gre za prožnost, pa je pretikanje za običajno, a tekočo vožnjo skorajda odveč. Četrta in celo peta prestava sta zlahka kos marsikateremu razmeroma neučakanem pospeševanju, če se vam tako zahoče. Je pa tako motorizirana thema seveda predvsem športna limuzina z vsemi zato potrebnimi lastnostmi vred.

Pri vsem tem je – za ta razred in za zmogljivosti – vpadljivo skromna, ko gre za gorivo. Po naši stari redakcijski navadi ji nismo prizanašali niti za las – ne glede na to, ali smo jo gnali po ovinkih običajnih cest ali po ravnini hitre avtomobilske ceste. Pa je povprečje porabe celotne preskušnje običajno natanko na 13 litrih za vsakih 100 prevoženih kilometrov. To pa pomeni, da se je ob manj vztraj-



ni nogi na plinu mogoče voziti še znatno manj žejno.

Ampak tako kot zna biti »oster« motor, je »ostro tudi podvozje tega vozila. Štiri posamične obese z vzmetnimi nogami, prečnimi vodili in stabilizatorjem ter s štirimi kolutnimi in spredaj dodatno zračnimi zavorami so zlahka



Motor: plod strokovne obdelave

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 122 kW (165 KM) pri 5500/min – največji navor 255 Nm (26 kpm) pri 2500/min (overboost: 285 Nm/29 kpm pri 2750/min) – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – blok iz sive litine, z 2 gredema zoper tresljaje – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch LE jetronic) – turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett T3), s hladilnikom

polnilnega zraka in overboostom – največji polnilni pritisk 0,9 bara – električna črpalka za gorivo – vodno hlajenje s termostatskim vodenjem – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – električni vžig s tipalom klenkarnja (marelli microplex)

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – lahka platišča 6J x 14 – gume 205/60 VR 14 (good year)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – štiri 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,

štirikrat kolutne, spredaj dodatno hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, servo.

**Mere in teže:** dolžina 4,590 m – žirina 1,755 m – višina 1,433 m medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,502 m, zadaj 1,494 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1150 kg – dovoljena skupna teža 1650 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg – prtljažnik (normno) 550 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 218 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 7,2 s – poraba goriva (ECE): 6,4/8,4/9,9 litra bencina super na 100 km

kos tudi zelo »ostremu« vozniku. Hočem reči, da so zmogljivosti vozila v celem, tudi na račun podvozja, vrhunske. Pravzaprav skoraj vrhunske. Kajti med nekaj zaporednimi ostrimi zaviranjimi smo zabeležili rahlo pregrevanje zavor: ne do tolikšne mere, da bi vožnja postala nevarna, pač pa do tolikšne, da gre vozniku na živce. Kaj več pa ne. Oddolži pa se tema s čvrsto in varno lego na vsakršnih tleh, če zna voznik spretno krotiti »powe slide« pogonskih koles in, če se zaveda, da sodi rahlo dodajanje volana tudi k Lanciinemu prednjemu pogonu. Navkljub športni naravnosti podvozja so potniki udobno na mehkem, vozniku pa ob le 3,2 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke pomaga servoojačevalna naprava. Tako mi, čisto za konec, ostaneta le še dve drobni zameri: ta, da se nam je brizgalka za prednjo šipo pokvarila že ob prvi uporabi, in druga, da so notranje obloge zaradi poletnega sonca ponekod odstopile. Saj: ravno Lancina končna obdelava rahlo šepa. Seveda ob upoštevanju želja, da je tema prestižen in v celem ugleden avtomobil.

• • •

Lancia thema i e turbo je ob vsem, kar zmora in ponuja, dokaz pravnjega tematskega pristopa. Družno z ostalimi različicami sodi v ponudbo, ki je tej tovarni v ponos. Torej je pravo elitno vozilo. In takšne lancie tudi hočejo biti.



MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL