



Lancia thema station wagon

Pravšnja kombinacija

Lancia, s Pininfarino: potovalni kombi višjega razreda

gram, kar v celem zadošča tudi za zelo zahtevno in ostro vožnjo. K plemenitim lastnostim te alfe (in tudi drugih enako zasnovanih alf, ki se jih zdajle na hitro spomnim) sodijo še štiri kolutne zavore in volan s triinpol zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, ki je za tekočo vožnjo ravno prav neposreden, za mestne maneve pa, ker je brez serva, malce pretežaški.

Tudi vzmetenje, spredaj z vzvojnimi, zadaj pa z vijaknimi vzmetmi in obakrat s primerno čvrstimi blažilniki, je pri tej alfi naravnano na uspešen kompromis med limuzinskim udobjem in odpornostjo na hitro in odločno vožnjo. Krajše cestne grbe je za to moč občutiti malce pregrebo, ampak nevarne in zoprne dolge »valove« premaga alfa brez težav.

V ostrem in hitro voženem ovinku sili v prvem drobcu časa z nosom navzven; ampak, ko ga voznik z volanom potisne v pravšnjo krivuljo, se čisto narahlo odzove zadek in hoče zdrseti proti zunanjemu robu. Kdor je na to pripravljen in te prelomnice ne zamudi, bo alfo z lahkoto in brez pretiranega

dela z rokama spravil na ravnilno. Zamujeni pravšnji trenutek pa pomeni odločnejše odzemanje volana, a vnovič brez nevarnosti za srečen konec. Na testnem avtu so nam bile pri tem v pomoč tudi dobre Michelinove gume, pa zavest, stara kot alfa, da so avtomobili te znamke praviloma vedno kos robatejšim vozniškim željam.

To pomeni, da je po tej plati alfa 75-1,6 zares spet tisto, kar alfa mora biti.

● ● ●
Črta! »Linea nuova« je torej dovolj uspel poskus — pognati se med tekmece športno-limuzinskega avtomobilskega razreda. Morebiti mu manjka malce tiste natančnosti, ki danes k modernim avtomobilom sodi; morebiti tudi malce več domiselnosti, ko gre za drobne potankosti in dele opreme. Toda, pod črto vemo; tudi alfa 75, ne ta, ki smo jo preskusili, ne njene močnejše različice, tovarne Alfa Romeo ni otrsela finančnih težav. Tu ta pečat ostaja tudi avtomobilu samemu.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Družčina uglednih kombijev, ki so pravzaprav limuzine z odločno povečanimi prtljažnimi prostori ter z bolj ali manj pokončnimi vrati na zadkih, se je sredi letošnjega junija povečala za še en prestižni potovalnik. Tako oblikovanim mercedesom, volvom, audijem, citroenom, peugeotom in podobnim avtom ob boke je zapeljala lancia thema station wagon.

To novo torinsko vozilo smo — še kot prototip — videli že lani, na frankfurtskem avtomobilskem salonu: pri Pininfarini, ne pri Lancii. Kajti: oblikovalec elegantnega kombijevskega zadka je Sergio Pininfarina, ki je podobne zamisli ponujal že pred leti — kot dopolnilni možnosti za fiat 130 in lancia gammo. Tokrat, s thema station wagon (kako nerodno ime za tako lep avtomobil, je glasno vzdihnil eden od premierno prisotnih novinarjev), je projekt v celoti uresničil. Themino limuzinsko karoserijo, sicer delo tovarniških stilistov in Giorgia Giugiarina, je zadaj privzdignil v prestižno in natančno izdelan kombi — ter ga začel tudi serijsko izdelovati.

Delo gre torej takole od rok: lancia prispeva limuzinsko themo brez strehe, to pa pritačne mojster Pininfarina, seveda z ojačitvami, zadnjimi vrati in na novo oblikovanima zadnjima bočnima deloma vred. Thema station wagon je na vo-

ljo le z dvema motornima različicama: z bencinskim i.e. turbo-motorjem (1995 kubikov, 165 KM) in s turbo-dizlom (2445 kubikov, 100 KM). Po stari navadi je Pininfarinino delo začinjeno tudi s temeljito končno obdelavo, vštetiši imenitne notranje obloge, toplotno odporna in zatemnjena stekla, obilico notranjih luči in druge prijetne nadrobnosti. Ni moč prezreti po višini nastavljenih prednjih sedežev in po tretjini deljivo-zlozljive zadnje klopi. Tako je praznina v zadku ugodno prilagodljiva številu potnikov in količini prtljage, njen razpon pa sega od 440 (ob nedotaknjeni) do 1600 litrov (ob povsem zlozljivi zadnji klopi). To pomeni dolžino prtljažnega prostora od najmanj 105 do največ 175 centimetrov, višino 81 centimetrov in širino 122 centimetrov (med zadnjima kolesoma 100 centimetrov). Največja dovoljena obtežba znaša 600 kilogramov, ugodnejšemu prevažanju tovora na ljubo pa so dodali še zlozljivo roletno zoper radovedneže, stranske predale in prostor v dnu za manjše predmete, obroče v tleh (za učvrstitev prtljage z jermeni) in — po želji — zlozljivo mrežo za prevažanje psov in drobnih tvorov, ki bi utegnili ovirati potnike in voznika.

Razkošna je ta lancia tudi z zunanje strani. Skladno odmerjen in nameščen spojler nad zadnjo šipo služi ugodni aerodinamiki ter čistim zad-





njim lučem in zadnji šipi; opore na strehi so namenjene morebitnemu strešnemu prtlačniku; obe zunanji ogledali sta električno vodeni in ogrevani; radijska antena na strehi sodi k serijski opremitvi; serijska – za bencinsko različico – so tudi platišča iz lahke kovine. In dobri vidljivosti služi tudi brisalnik zadnje šipe.

Novemu, kombijevskemu namenu primerno so ojačali zadnje vzmetenje, kdor hoče, lahko doplača za zavorni datek ABS, ugoden pa je tudi podatek, da je večina pločevine pocinkana, zoper rjo, jasno.

Enako razkošna je tudi preostala ponudba dodatne opreme: usnje na sedežih, sončna streha, električno vodena in ogrevana prednja sedeža, klimatska naprava in samodejno ogrevanje.



Skratka: lancia tema station wagon niti najmanj ne skriva, da hoče biti zelo prepričljiv in udoben potovalnik višjega razreda.

K temu prispevata tudi motorja. Bencinski, z dvema odmičnima gredema v glavi, z dodatnima gredema zoper odvečne tresljaje, z elektronskim vbrznavanjem goriva, s turbinskim polnilnikom ter s hladilnikom polnilnega zraka in »overboostom«, ki služi kratkotrajnim povečanjem polnil-

nega pritiska, zagotavlja vozilu pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v okroglih osmih sekundah ter največjo hitrost 210 kilometrov na uro. Ta številka naj bi po besedah Lanciinih mož oznanjala tudi najhitrejši kombi nasploh, ampak trditev velja le pod pogojem, da štejemo audi 200 avant quattro (224 km na uro) le za kombi-limuzino in povsem prezremo mercedes-benz 300 TE (215 km na uro).

Počasnejša, a še zmeraj zgledno hitra je tema station wagon turbo ds, torej z dizlom, ki ima eno odmično gred v glavi, neposredno vbrznavanje goriva, turbinski polnilnik in hladilnik polnilnega zraka. Vse to prispeva k pospešku z mesta do hitrosti 100 km na uro v naglih 12,7 sekunde in k največji hitrosti 180 kilometrov na uro:

Oba motorja sta seveda dovolj zmogljiva, da dovoljujeta največjo 1400 kilogramsko težo prikolice z zavoro.

Vse drugo vemo že od prej: da so zmogljivosti obeh motorjev, združene s spretno izračunanimi menjalnikoma, v zelo ugodnem ravnotežju z zmernimi porabami goriva; in, da je tema temeljit avtomobil, ko gre za podvozje, z zavornimi vred.

Tudi kot station wagon ostaja lancia tema hitro in zanesljivo vozilo. Njene potovalne lastnosti pa so – na račun zadka – zdaj še tolikanj ugodnejše.



Torej je lancia tema station wagon pravšnja kombinacija: kot spretno partnerstvo med Lancia in Pininfarino in kot ponudba za tiste, po denarju malce prepričljivejše kupce, ki zmorejo slediti moderni avtomobilski ponudbi. Da sodijo vanjo prav takšni kombiji, je že nekaj časa jasno.

MARTIN ČESENJ



Tehnični podatki

Motor:

l. e. turbo: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – vrtna in gib 84,0x90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 122 kW (165 KM) pri 5500/min – največji navor 255 Nm pri 2500/min (overboost: 285 Nm pri 2750/min) – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – elektronsko vbrznavanje goriva – turbinski polnilnik na izpušne pline – vodno hlajenje – elektronski vžig turbo ds: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – vrtna in gib 93,0x90,0 mm – gibna prostornina 2445 kubikov – kompresija 22,0:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 4100/min – največji navor 217 Nm pri 2300/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga, zobati jermen) – visokotlačna črpalka za gorivo – turbinski polnilnik na izpušne pline – vodno hlajenje

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – eno-

kolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča 6Jx14 – gume 195/65 VR 14 (turbo ds: 185/65 HR 14)

Voz in obese: kombi – 5 sedežev – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih besah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne, štirikrat kolutne zavore, servo, omejevalnik moči zadaj – 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 1,440 m – medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,483 m, zadaj 1,473 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1310/1400 kg – dovoljena obtežba 600 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1400 kg – prtlačnik (normno) 440/890/1600 dm³ – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 210 (turbo ds: 180) km na uro – pospešek 0–100 km na uro 8,0 (turbo ds: 12,7) s – poraba goriva (ECE): 7,1/9,4/10,5 litra bencina super na 100 km (turbo ds: 5,6/7,6/9,3 litra plinskega olja na 100 km)

MOTORSKO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

