



Lancia je Fiatov prestižni tozd, tema pa je Lanciin najprestižnejši model. Ker je italijanska eleganca doma (tudi) v Torinu, so jo temi pritaknili že za kratno darilo. Pred nepolnim letom dni pa vnovič: z dodatnimi lepotnimi flinesami, z izboljšanim udobjem ter z novo mehaniko.

## LANCIA THEMA TURBO DS

# GALA, GALA...

Eleganca, s turbo-dizlom vred

zapisanih zmogljivosti posamičnih teminih različic, saj je tema turbo ds s hitrostnimi dosežki in pospeški praktično vstric z najšibkejšo bencinsko sestro. Prav to – nerazlikovanje dizelskih in bencinskih zmogljivosti – pa so Lanciini inženirji pri temi tudi hoteli doseči. V oporo jim je bila že od prej dovolj spretna zasnova dizelskega motorja: z lahko glavo in odlično gradjo v njej, z Boschevo

Če štejejo vse motorne možnosti, vključno z bahaškim Ferrarievim agregatom v temi 8,32, limuzinska in kombijevska oblika ter različnost med običajnim in samodejnim menjalnikom, potem je themo turbo ds, kakršno smo preiskusili, le ena od trinajstih različic te imenitne lancie.

Bencinski motorji obsegajo ponudbo od dvolitrskega štirivaljnika do trilitrskega osemvaljnika; od samo osmih do v celem dvaintridesetih ventilov; od običajnega elektronskega vbrizgavanja do turbinskega polnilnika in overboosta; ter od navadnega do kataliziranega izpušnega sistema.

»Turbo ds« pomeni, da je v teminem nosu turbo-dizel, torej edini dizel, ki je v njeni paleti na voljo. Tudi ta motor je lansko jesen, ko so na cesto zapeljale theme »druge generacije«, doživel izdatno modernizacijo.

V primerjavi s turbo-dizlom izpred tega časa so mu s podaljšanimi batnimi gibi povečali gibno prostornino od 2445 na 2499 kubi-

kov, mu izboljšali termiko, izpopolnili sesalni in izpušni sistem, optimirali glavo nad štirimi vzdolžnimi valji, povečali predkomore ter na novo oblikovali izgorevalne komore, povečali hladilnik polnilnega zraka, zmanjšali turbinski polnilnik (v prid živahnemu pospeškom, ker se polnilnik zdaj, zaradi manjših mas, hitreje odziva), izboljšali hidravliko visokotlačne črpalke ter poskrbeli za samodejno prilagajanje predvžiga – glede na motorne temperature.

Dobiček je večkrat: boljši in lahkotnejši hladni vžig, manj saj v izpušnih plinih, obenem pa več moči, več prožnosti ter mirnejši in tišji tek.

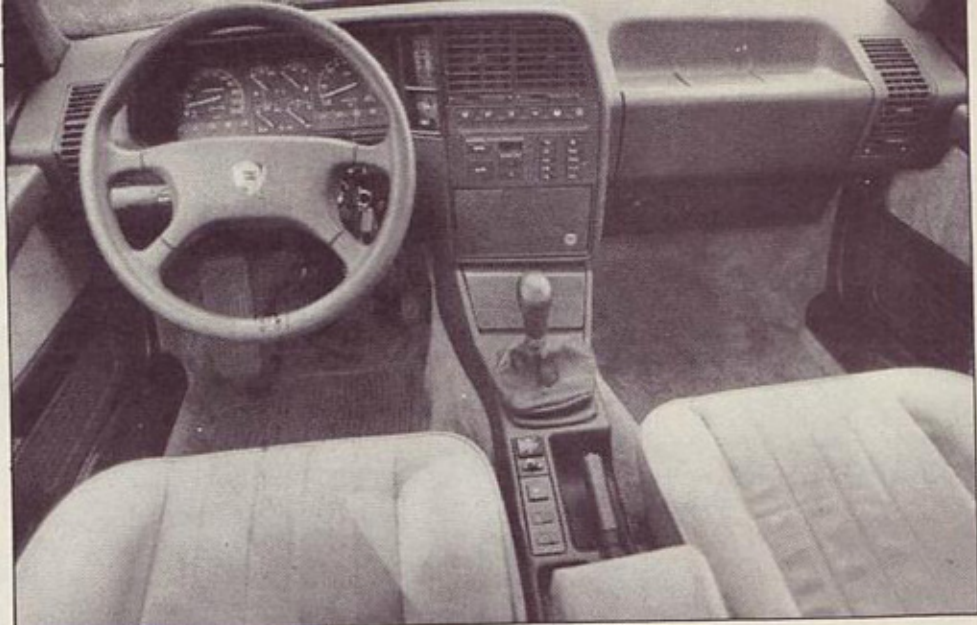
Tako obdelani turbo-dizel zmore največjo moč 85 kW, oziroma 118 KM pri 3900 vrtljajih v minuti (prej 74 kW oziroma 100 KM pri 4100/min) in največji navor 245 Nm pri 2200 vrtljajih v minuti (prej 217 Nm pri 2300/min), s tem v zvezi pa tudi boljše zmogljivosti in opazno kultiviranejšo delovanje v celem. Vse to prispeva k skladnejši primerjalni tabeli tovarniško



visokotlačno črpalko za gorivo ter s turbinskim polnilnikom in hladilnikom polnilnega zraka vred.

Novim motornim zmogljivostim so na novo prilagodili tudi prestavna razmerja (ta so zdaj v cellem, predvsem pa v nižjih prestavah »daljša« kot prej), poskrbeli pa so tudi za lahkotnejše in hitreje gibe menjalnika ter za progresivnejšo, zdaj hidravlično sklopko.

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno 70-litrsko posodo goriva smo pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60



**Notranjost: zrelo limuzinsko okolje**



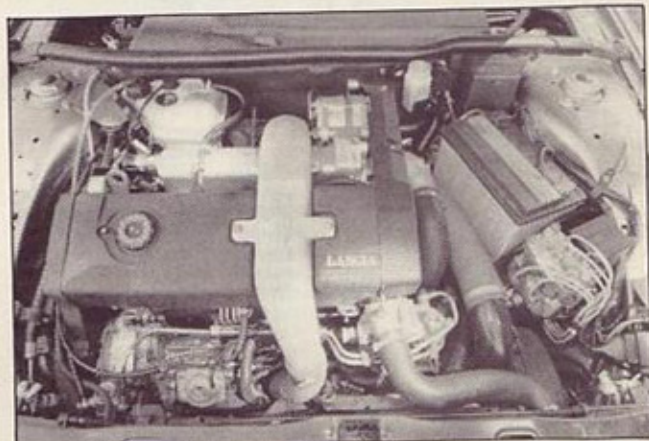
**Zadnja klop: samodejno premikanje zglavnikov**



**Prtljažnik: velik in povečljiv (če zadnje naslonjalo zganete)**

km na uro v 4,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 15,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 22,2 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 34,3 sekunde. Testni avtomobil je dosegel največjo hitrost 196 kilometrov na uro (v peti prestavi in malce nad motornim območjem največje moči), na koncu ostro vožene preskušnje po pestro različnih cestah, pa smo zabeležili povprečno porabo okroglih 8 litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Glede na v cellem visoke povprečne hitrosti, ki smo jih dosegali ne le v avtomobilskih, ampak tudi običajnih cestah, je ta motorna želja vpadljivo majhna.

Kajti, ta turbo-dizel je dovolj



**Motor: vsestransko uglajen, zmogljiv**

zmogljiv (živahen in prožen hkrati), da je moč voziti z njim dizelsko sproščeno, ali pa skoraj športno zahtevno. Obojemu je povsem zadovoljivo tudi podvozje z na novo uravnavanimi posamičnimi obesami za vsa štiri kolesa. Vzmetne noge, prečna vodila in stabilizatorja so po volji zelo različnim voznikiškim zahtevam, razen morebiti neusmiljenosti do vozila, kadar je cesta pod njim na kratko gubasta. V takšnih primerih se tresljaji zoprno prenesejo tudi v notranjost, ne glede na ostale udobnostne ukrepe minule jeseni.

S tem mislim najbolj na nove sedežne zasnove, ki so sedenju samemu sicer resda ugodno v prid, nekaj zamer ob njih pa še vedno ostane: na primer ta, da se prednja sedeža še vedno ne pomakne dovolj daleč nazaj (čeprav je za njima obilo prostora tudi za kolena zadaj sedečih) in ta, da sta njuni naslonjali še vedno preslabotno oprijemajoči, kadar telesi na njih zaradi močnih sredobežnih sil v ovinkih silita vstran.

Ampak v cellem gledano je bila testna lancija thema turbo ds zelo

zgodno opremljen in izdelan hišni primerek. Pregledna in dobro zasenčena armaturna plošča s šestimi merilniki (hitrost plus dva števca, temperatura hladilne tekočine, gorivo, temperatura olja in oljni tlak ter merilnik motornih vrtiljajev z rumenim poljem nad številko 4400, z rdečim pa nad številko 4700), s testno ploščo za nadzor najpomembnejših naprav in tekočin v avtu ter z učinkovito klimatsko napravo na sredinski konzoli sodi tako rekoč v klasično ponudbo Lanciinega zgornjega avtomobilskega razreda. Na voljo pa sta nam bili tudi električno pomični in v cellem (električno) zložljivi zunanji ogledali, električne šipe v vratih, sredinska ključavnica z daljinskim upravljanjem in ločeno nad-



ziranim prtljažnim pokrovom ter električno pomična prednja sedeža (voznikov tudi s pomočjo tri-spominskih stikal za posamične že prej nastavljene sedežne položaje). Pa še: zatemnjena protitoptna stekla, lahka platišča za nizkopresečne gume, imenitne alcantarne sedežne prevleke, prednje ter zadnje meglenske in tako dalje. Vse v temi je na svojem mestu in dobro (bolje kot včasih!) obdelano: od luči za branje kart do zglavnikov na zadnjem naslonjalu, ki se privzdignejo, če odprete zadnja vrata in obstanejo v dvignjeni legi, če sedete v avto; sicer se spet umaknejo voznikovim pogledom skozi zadnjo šipo.



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 93,0 x 92,0 mm – gibna prostornina 2499 kubikov – kompresija 21,0:1 – največja moč 85 kW (118 KM) pri 3900/min – največji navor 245 Nm pri 2200/min – ročična gred v 5 ležajih – Odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – posredno vbrizgavanje goriva – visokotlačna rotacijska črpalka (bosch) – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), polnilni tlak 0,87 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 910 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – razmerja: I. 3,500; II. 2,176; III. 1,379; IV. 0,976; V. 0,723; vzvratna 3,545; diferencial 3,421 – platišča (testni avto) 6J x 14 – gume (testni avto) 195/65 HR 14 (michelin MXV)

**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, vzdolžne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, spredaj posebej hlajene, testni avto: ABS – 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 – širina 1,752 m – višina 1,433 m – medosna razdalja 2,660 m – kolotek spredaj 1,482 m, zadaj 1,472 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1350 kg – dovoljena skupna teža 1850 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg – prtljažnik (normno) 550/1000 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 195 km na uro – pospešek 0–100 km na uro 11,0 s – poraba goriva (ECE): 5,3/7,0/8,6 litra plinskega olja na 100 km.

Udobja v tem avtu je veliko tudi na račun njegovih notranjih mer. Dobro počutje je s tem seveda v tesni zvezi. Tudi voznikovo, ko gre za hitro in tekočo vožnjo, ali za počasne in tesno odmerjene mestne manevre. Izza theminega volana je mogoče dobro videti in natančno odmerjati razdalje, do kamor vozilo seže. Pri tem je servoojačan volan (z ustavljivim obročem) s 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke v prijetno pomoč.

Enako temeljito pa je to vozilo tudi glede zavor, vključno ABS, ki je sicer na seznamu doplačilne opreme, glede brisalnikov (že od prej znana pantografska izvedba) in glede luči.

Te so zdaj že celo leto zadaj povsem rdeče (a zaradi barvnih filtrov še vedno različne, kadar svetijo), prednja žarometi pa so spodaj obrobili z utripalkama in ju tako znižali ter optično razširili. Prav takrat so narahlo spremenili tudi masko na nosu ter sneli napise (oznake različic) z zadkov. Več enobarnosti na zunanji strani in več plemenitega lesa v notranjosti pa naj bi eleganci lancie theme dodali končni pečat.

• • •

Lancia tema turbo ds je gala avtomobil: zaradi vsega, kar zmore in premore, vključno s finim turbo-dizlom, ki ji ugled kvečjemu dviga, kvari pa zagotovo ne. V okroglih petih letih, kolikor so theme na svetu, je tudi ta različica dozorela v temeljito limuzino višjega razreda. In v ugleden primerek ugledne torinske tovarne.



MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC