



Lancia themo odlikujejo italijanski šarm, evropski format in moderna tehnologija. To ni nič novega, to vemo že od premierne jeseni 1984 dalje. Značajska potrdila se je tudi tema i. e. turbo, ki smo jo preskusili pred letom dni. In tokrat spet: turbo-dizelska različica največje lancia si je med našo skoraj sedemtisočkilometrsko preskušnjo privzela same najboljše ocene. Seveda tudi in predvsem na temo »turbo-dizel«.

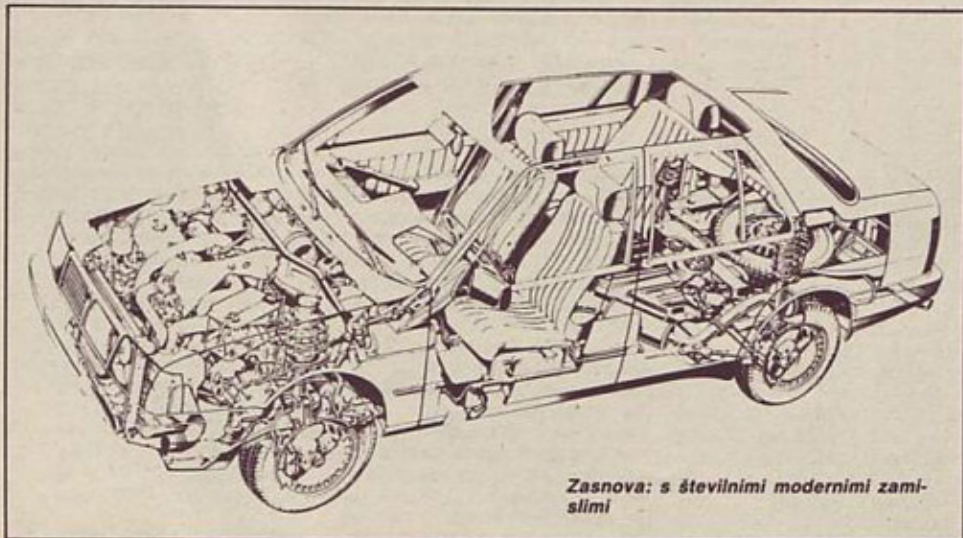
Lancia thema turbo ds

Torino ekspres

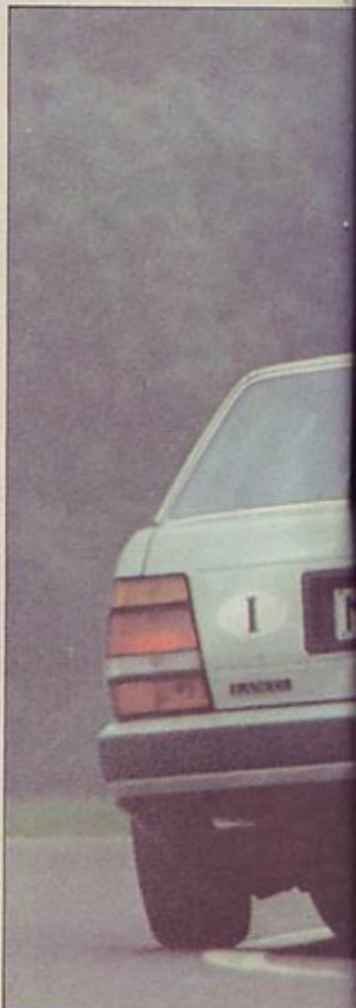
Turbo-dizel in ostale potovalne lastnosti

Zgodovina uči, da je themin naftnik prvi Lanciin turbodizel nasploh. In, ker lancia thema ni »neko vozilo«, ampak čisto konkretna in zelo dognana limuzina (zasnovana družno s saabom 9000, fiatom cromo in alfo 164), ni težko verjeti: da so tudi turbodizlu namenili vso tisto tehniško

pozornost, ki jo pri tej avtomobilski hiši že od nekdanj premorejo. Tako jim je uspel štirivaljnik z lahko glavo, z 2,5 litra gibne prostornine in s 74 kW (100 KM) največje moči, ki zagotavlja tudi v celem tako zelo dobre zmogljivosti vozila, da se themi – ob štirih, sicer imenitnih bencin-



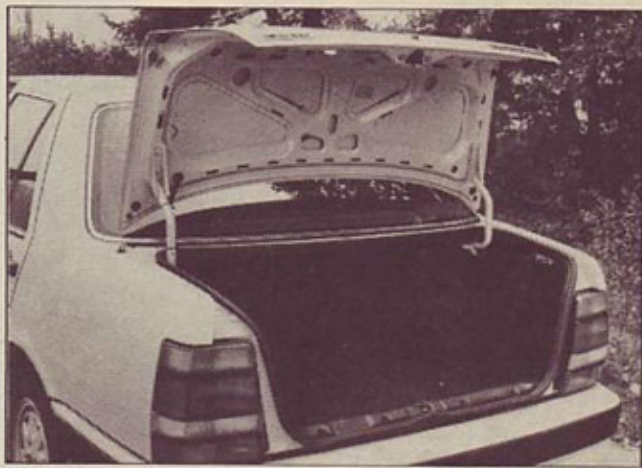
Zasnova: s številnimi modernimi zamislili



skih motorjih – turbo-dizla res ni potrebno sramovati; kvečjemu hvali se lahko z njim.

Seveda je ta dizel v vseh pogledih moderen agregat: z odmično gredjo v glavi, s petkrat vležajeno ročično gredjo, z vrtničnimi predkornorami za posredno vbrizgavanje goriva, z Boschevo rotacijsko visokotlačno črpalko in s turbinskim polnilnikom na izpušne pline, ki zmore največji polnilni pritisk 0,87 bara in je opremljen tudi s hladilnikom polnilnega zraka.

Za čim boljše toplotno počutje motorja skrbi ojačano (vodno) hlajenje valjev, h kar se le da ugodni uglajenosti pa prispeva dodaten blok, ki objema ohišja ležajev ročične gredi in hkrati jamci za temeljitejšo čvrstost v tem konstrukcijskem območju. Manjšemu trušču na ljubo so se domislili plastičnega poklopca nad motorno glavo, da ne omenjam pri tem tudi vse ostale zvočno-izolacijske obloge, prilepljene k posamičnim karoserijskim delom.



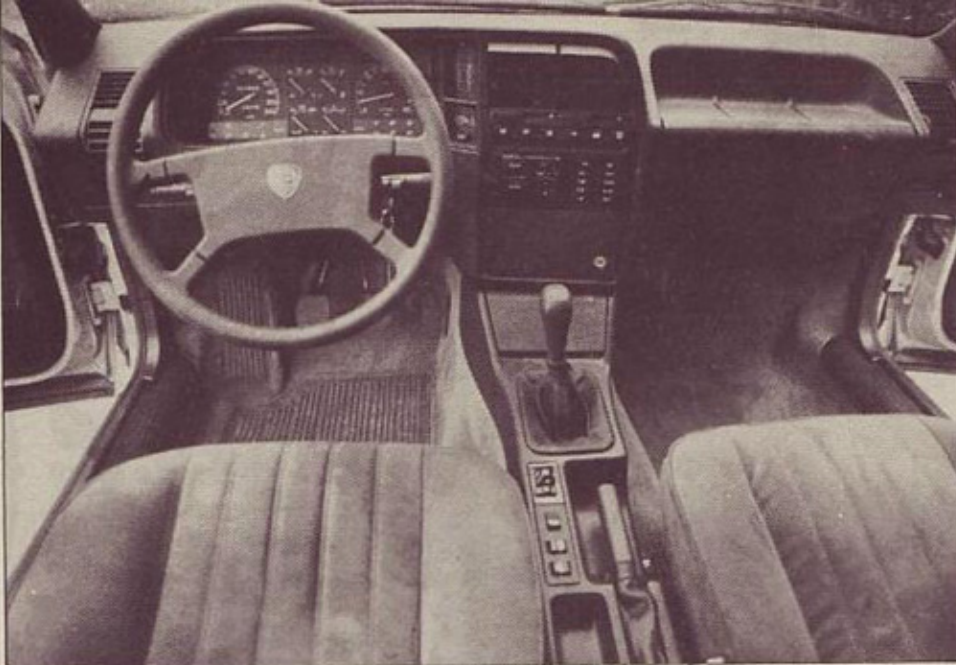
Prtljajnik: s pokrovom do tal

Zaganjanje motorja gre vsakič po hitrem postopku: tudi, če se zunanja temperatura suče okrog Celzijeve ničle, ugasne opozorilna luč predgretja že po pičlih sedmih sekundah. Na zasuk ključa vžge motor povsem brez oklevanja in tako tudi steče. Z značilnim dizelskim žebljanjem streže le prvih nekaj ogrevalnih trenutkov, nato pa postane tako lahkotno tekoč in glasovno prijazen, da zna biti, kdo celo verjame da v nosu ni dizelski, ampak bencinski motor. Prijazen se zdi ta motor tudi vozniku – ne le zato, ker je mrazu in parafinskim težavam v gorivu kos z vodnim ogrevanjem naftne napeljave – ampak predvsem zaradi voznih lastnosti, ki jih premore. Seveda mora človek za volanom vedeti za sploš-

no znane značilnosti turbinskih polnilnikov, ki se vselej izkazujejo s poprijemanjem z močjo malce po tistem, ko z vso silo pritisneš na pedal za plin. Torej je kratko zajemanje sape ob vsakičnem ostrem startu ali pospeševanjih v posamičnih prestavah potrebno prišteti k turboznačaju. Vse drugo gre, potlej, kar samo od sebe.

Krivulja moči theminega turbo-dizla se začne strmo vzpenjati pri približno 1500 vrtljajih v minuti, vse do najvišje točke 100 KM pri 4100 vrtljajih v minuti. Enako prepričljiv pa je tudi navor tega motorja, ki se odločno vzpne do 217 Nm pri 2300 vrtljajih v minuti, nato pa zlagoma





Notranjost: limuzinsko udobje

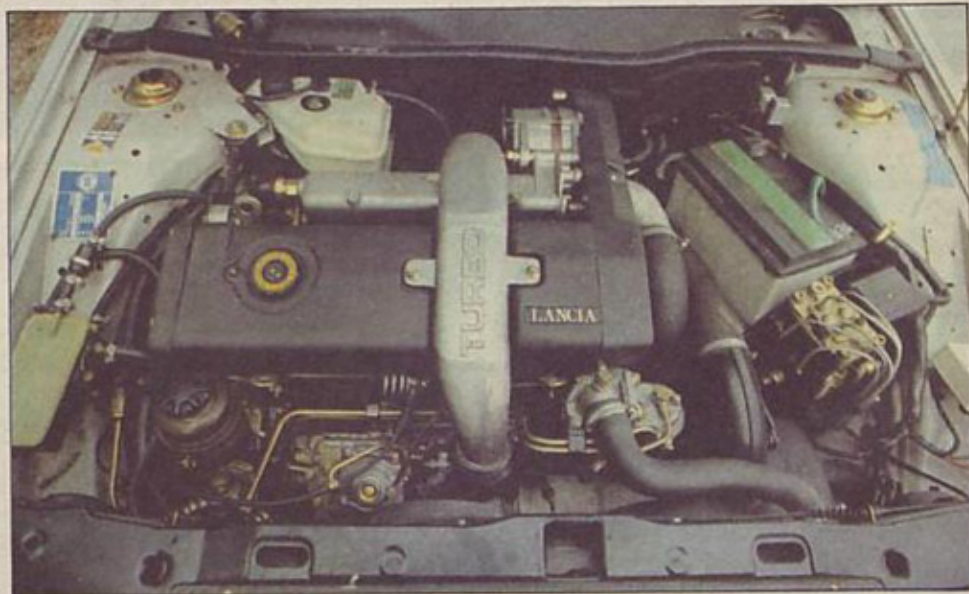
popušča do trenutka, ko se ročica gred zavrti štiritisočkrat v minuti. Malce nad to mero, torej tik nad območjem največje moči, dizel tako ali tako izgubi sa-po: na račun omejevalnega učinka črpalke, zoper previsoke obremenitve, pa za daljše in udobnejše motorno življenje.

Udobno pa je v tem avtu tudi življenje voznika in sopotnikov, ne le zaradi limuzinskega počutja, ki je pri vseh temah enako prepričljivo, apak tudi na račun turbo-dizla samega. Le nekaj manj kot sedem tisoč kilometrov, prevoženih med tokratno preizkušnjo, je trden dokaz za to trditvev. Zvočno ugodje, velika motorna prožnost za lagodnejše vožnje, prepričljiva največja hitrost (izmerjeno: 186 kilometrov na uro), ki zna biti dolgotrajna, ne da bi motorju škodila, in živahni pospeški, uvrščajo ta turbo-dizel med liste nafte motorje ob katerih je človek sposoben čez noč spremeniti mnenje in pozabiti na siceršnje dizelske tegobe.

Med našimi meritvami smo pospeševali z mesta do hitrosti 80, 100, 120 in 140 kilometrov na uro v naslednjih časih: v 7,5, v 11,7, v 17,4 in v 27,6 sekunde. Enako ostro smo pospeševali tudi večidel ostalih preskusnih voženj. In glede največje hitrosti smo le poredko odmikali nogo s plina. Navsezadnje: s turbo-dizelski themo smo hiteli tudi do Pariza in nazaj ter pot v eni smeri prevozili v manj kot devetih urah. Vse to naštevam zaradi naslednje številke: 8,6 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Toliko je namreč navkljub celi vrsti visokih hitrostnih povprečij znašala pov-

prečna poraba goriva med našo preskušnjo. To v isti sapi pomeni, da se more zmeren voznik tega avtomobila pohvaliti z še dosti zmernejšo motorno žejo. Pa tudi z zavidljivo velikim akcijskim radijem: sedemdesetlitr-ska posoda za gorivo namreč jamči za zares poredka ustavljanja na obcestnih črpalkah.

In tako je, vidite, lancia thema tudi kot turbo-dizel prava potovalna limuzina. K tej oznaki pripjevajo še zunanje in notranje mere vozila, udobno počutje za štiri ali pet potnikov, prostoren prtlačnik in neutrudljiv voznikov delovni prostor, ki je s temeljitim sedežem in z vsemi drugimi značilnostmi vred človeku po volji tudi med zares dolgotrajnimi vožnjami.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 93,0x90,0 mm – gibna prostornina 2445 kubi- kov – kompresija 22,0:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 4100/min – največji navor 217 Nm (22,1 kpm) pri 2300/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – posredno vbrzganje goriva (prekomore) – rotacijska visokotlačna črpalka (bosch) – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), polni pritisk 0,87 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alterna-

tor 910 W (ob klimatski napravi: 1190 W)

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – pet-stopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,235; III. 1,379; IV. 0,976; V. 0,761; vzvratna 3,583; diferencial 3,190 – platišča (testni avto) iz lahke kovine 6Jx14 – gume 195/60 HR 14 (michelin MXV)

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonošna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat ko-

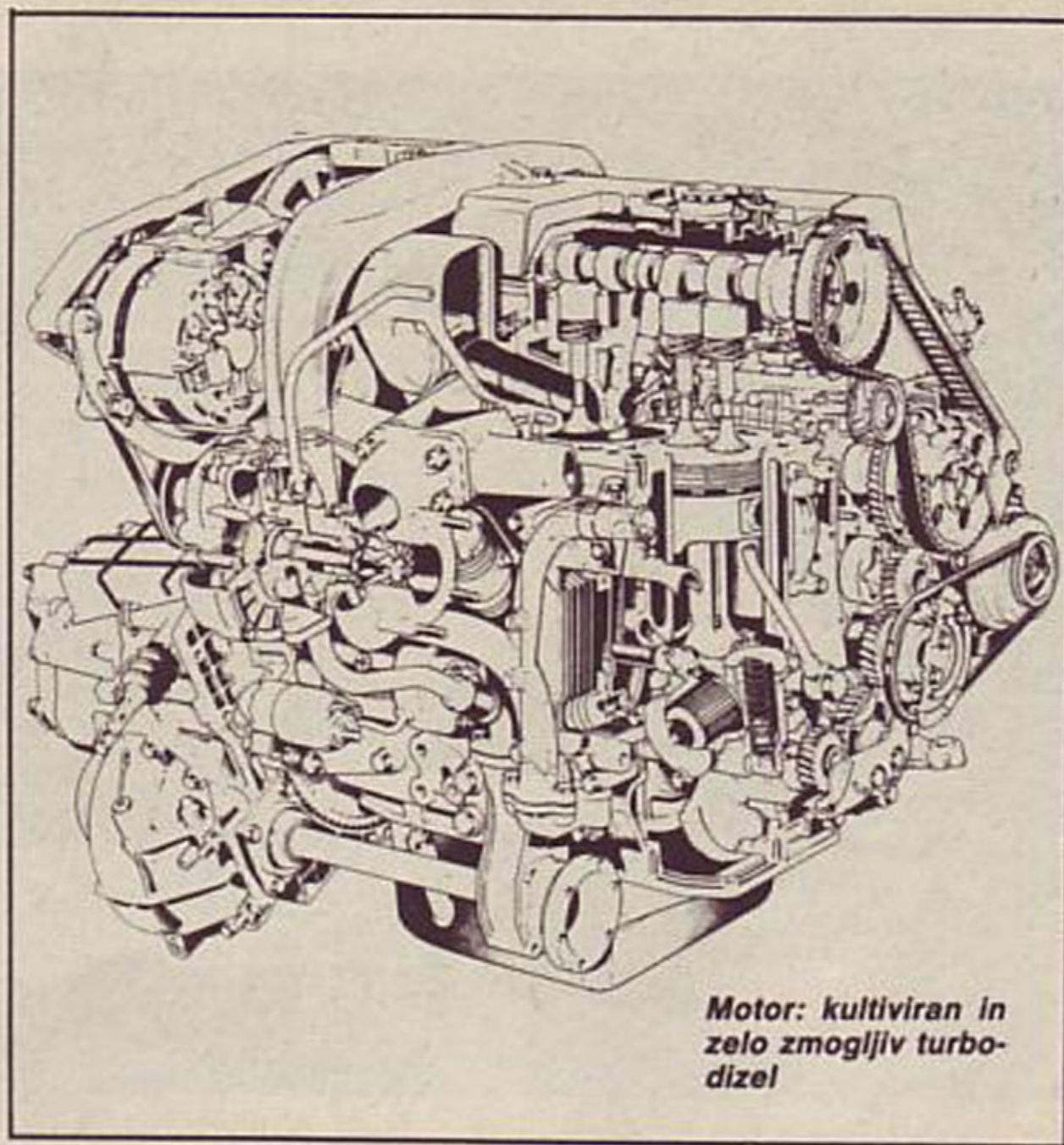
lutne, servo, omejevalnik moči zadaj (za doplačilo: ABS), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,2 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke, servo

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 – rajd-ni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1240 kg dovoljena skupna teža 1740 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg – prtlačnik (normno) 550 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,9 s – poraba goriva (ECE): 5,2/6,9/8,5 litra plinskega olja na 100 km

Vsega, kar je za to Lancia stori oblikovalec Giugiaro, družno s tovarniškimi stilisti, tokrat ne bomo ponavljali. Ostaja pa nekaj resnic: ugodna aerodinamika s $C_w = 0,32$ lične in očem všečne karoserijske poteze, ki prispevajo k skladnosti in uglednemu videzu tega vozila, pa enako ugledna notranjost z bogato opremo vred. Na primer za voznika: z merilniki zapolnjena armaturna plošča, shematska nadzora vseh tekočin v vozilu ter vrat in luči na vozilu, električna za šipe in zunanji ogledali ter »Lancia automatic climate system« za povsem samodejno, malce bolj varčevalno ali ročno nastavljanje mini-klime v vozilu. Ali pa za potnike: sedežno udobje, dovolj praznine za kolena in počutje nasploh, ki ga kazijo le preskromno število predalov za drobnarije in dlake, ki brez usmiljenja odpadajo s preprog.

Seveda je Thema turbo ds, enako kot vse Theme, temeljita tudi glede podvozja in s tem v zvezi vsakič, ko gre za dobro in zanesljivo lego na cesti. Štirikrat posamično obešana kolesa s štirimi vzmetnimi nogami, prečnimi vodili in stabilizatorjema so enako skrbno vodena za šport-



Motor: kultiviran in zelo zmogljiv turbodizel

no ostro vožnjo ali pa za povsem zmerne družinske (ali službene) namene. Zoprna treslja-

vost se prebije do voznika le v primeru, če se pod kolesi znajdejo zelo kratke cestne gube. In

malce pretirano pregrete kolutne zavore je izza volana mogoče zaznati le po večkratnih ostrih ustavljanjih vozila. V celem pa je Lancia Thema tudi po tej plati visokozmogljiv avtomobil, ki ga je mogoče (zaradi dobre karoserijske preglednosti in lahkotnega servoojačanega volana) brez težav »krmariti skozi vsakdanje mestne gneče, ali pa ga zelo hitro in natančno voditi – najsi bo po ostrih ovinkih ali pa neskončni avtomobilski cesti. Cela vrsta preišljenih tehničnih detajlov, skritih pod themino skrbno obdelano in zaščiteno karoserijo (v naši reviji pa že tudi nekajkrat opisanih in naštetih) prispeva k ugotovitvi, da je Lancia Thema zares prava Lancia od vrha do tal.



Turbo-dizel v themi turbo ds pa jo predstavlja v še eni lepi luči: kot dovolj hitro in živahno ter obenem čistokrvno limuzino, pri kateri so skromni naftni litri velika denarna olajšava. In zato pravim: Torino ekspres. Dizel ni pri tem prav nič v napoto.

MARTIN ČESENJ
foto: **MARJAN ZAPLATIL**