

Téma je ostala ista; limuzina (ali kombi) višjega razreda in hkrati model z vrha Lanciine ponudbe. Toda variacije na témo so nove, sveže, po okusu časa. Tako ostaja lancia tema čvrsto v igri: ko gre za kupce, ki so jim imenitni avtomobili všeč.

V natanko štirih letih (toliko časa je ta avtomobil na svetu) so prodali 150.000 tem. Lani – na primer – so tretjino vseh tem izvozili, največ v Francijo, ZR Nemčijo in Svico, omebbe vreden pa je tudi delež najprestižnejše različice tega modela: v minulem letu je kar 944 kupcev seglo po temi 8.32 in Ferrarijevem motorju v njej.

Tudi podrobnejša številčna analiza Lanciine prodajne službe bi pokazala, da je lancia tema ves čas prepričljivo »v igri«. Nova tema torej ni nastala zaradi morebitne opazne starosti modela, ampak zaradi preiščljene strategije – ne dovoliti, da bi bil čas hitrejši.

Elegantna je bila lancia tema že ves ta čas in tudi karoserijska aerodinamika je zmogljivostim po volji. Zato zunanosti zdaj niso odločneje spreminjali. Na novo oblikovana, v celem nižja sicer pa izrazitejša je kromasta maska na nosu. Prednji utripalki so z vogalov premestili pod oba žarometna pa sta zdaj žarometna nižja in zato na videz širša. Namesto brisalnikov zanj sta na prednjem odbijaču vodni brizgalki, dognanejša pa sta tudi pantografska brisalnika za prednjo šipo, voznikov s spojlerjem za boljši stik s steklom. Nove oblike so privoščili še obrobam pragov, bočnim letvam in kolesnim pokrovom, iste barve kot vozilo v celem pa so postali zadnja nosilna plošča registrske tablice in obe zunanji ogledali. Ti dve sta električno pomični ne le, ko gre za nameščenje vidnega polja, ampak ju je moč s posebnim stikalom tudi povsem in z ohišjema vred zginiti vzdolž vozila. To naj bi bilo v prid pripravnosti na ozko odmerjenih prostorih, na primer med vožnjo skozi tesna garažna vrata.

Zadnje luči so navzven vse rdeče, toda zaradi barvnih filtrov vedno svetijo v pravih barvah. In oznake z zadka so sneli. Tako človek nikoli ne ve, kakšna tema mu je pokazala izpušno cev.

Znotraj so obloge obogatili še s plemenitim lesom (takšna je navada pri imenitnih mercedesih ter beemveh, pa naj bo še tu!), vstavili nov volanski obroč, dodelali klimatsko napravo ter – s pomočjo dveh različno čvrstih materialov – ugodneje oblikovali predvsem prednja sedeža. Ostaja pa njuna pomanjkljivost, da ju je – v tako velikem in kategorijsko visoko letečem avtomobilu – moč odriniti pre malo daleč proti zadnji klopi. Seveda je tudi zaradi tega prostor enakomerneje odmerjen za vse ljudi v avtu, kar pomeni, da je tudi



(Nova) lancia tema

na zadnji klopi dovolj prostora za dolgotrajna potovanja.

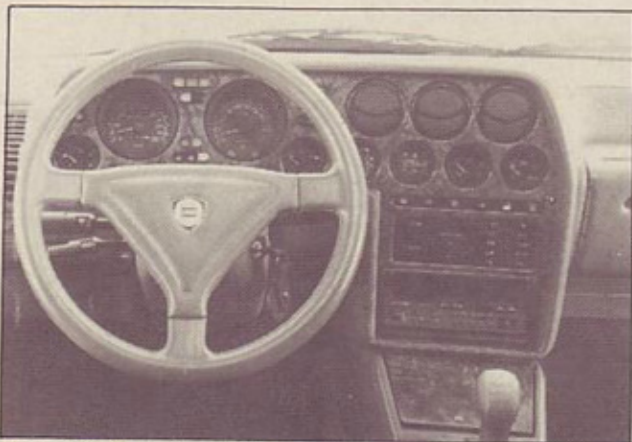
Navsezadnje pa Lancia – tako kot prej – tudi zdaj ponuja »station wagon« torej kombi, ki je potovalnik od vrha do tal. S katerimi motornimi možnostmi je na voljo, smo označili v tabeli s tehničnimi podatki.

Obloge in ročaji na vratih so pri vseh temah na novo oblikovani, vidno polje notranjega vzvratnega ogledala je povečano in oprjemališča varnostnih pasov so nastavljiva. Doplačati pa je moč za celo vrsto ugodnih dodatkov, vključno z radijskim sprejemnikom, pomično streho, »alcantaro« na sedežih, ogrevanje sedežev ter zglavnikov na zadnji klopi, ki se samodejno privzdigneta, ko odprete zadnja vrata. Če sedete v vozilo, ostaneta privzdignjena, če pa vrata le zaprete (in ostaneta zunaj) spet ležeta v izhodiščni položaj.

Ampak srž nove teme je navkljub takšnim domisljam v njenem »drobovju«. Motorna ponudba se začne pri temi i.e., kar pomeni že znani štirivaljnik z dvema litroma gibne prostornine, z dveh odličnima gredema v glavi in z največjo močjo 86 kW (119 KM) pri 5250 vrtljajih v minuti. Praktično enako zmogljiv je tudi štirivaljni turbodizel (85 kW oziroma 118 KM pri

TEMATOLOGIJA

Trinajst različic: novi motorji, nova mehanika, nova oblika, novo udobje



Thema 8.32: športni prestiž in Ferrarijev motor

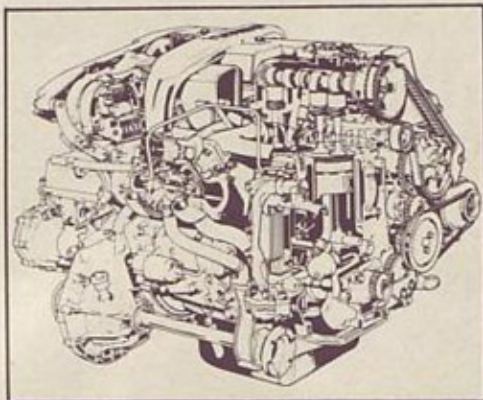


Thema turbo 16 v: afriški les za »modrokrvnost«

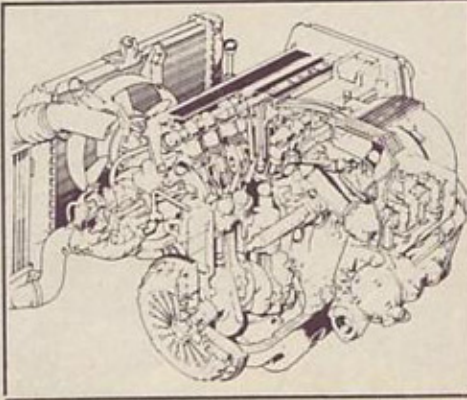


Notranjost: boljši sedeži, več udobja nasploh

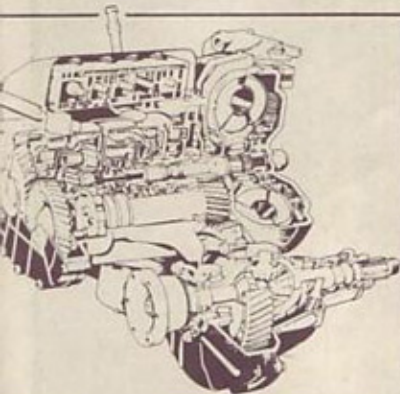
3900 vrtljajih v minuti). Ima pa zdaj ta motor natanko 18 KM več kot jih je imel prej, kar so Lanciini tehniki dosegli z rahlo povečano gibno prostornino (na račun podaljšanih batnih gibov), s termičnimi izboljšavami, s spremembami motorne glave ter polnilnega in izpušnega sistema, z večjim hladilnikom polnilnega zraka, s samodejnim nastavljanjem predvziga (glede na motorne temperature) in z manjšim ter zato lažjim polnilnikom na izpušne pline (znamke KKK, polnilni tlak 0,8 bara). Rezultat je opazen: lažji hladni vžig, boljši pospeški in ugodnejša prožnost. Obenem teče ta turbodizel zdaj odločno uglasjeneje kot prej, kar je v prid tudi njegovi, že prej zelo zmerni glasnosti.



Turbo-dizel: natančna obdelava, več moči

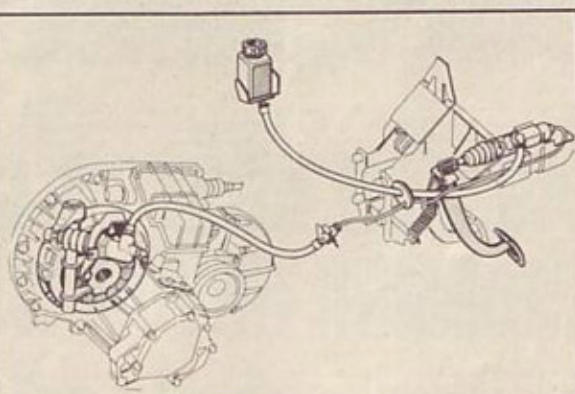


Turbo 16 v: šestnajst ventilov, vodno hlajeni turbinski polnilnik



Znamke ZF: štiristopenjski samodejni menjalnik

V potankostih so obdelali tudi že znani šestvaljni V-oblike ter z 2849 kubikov gibne prostornine. Koti na ročni gredi so po novem tridesetstopenjski, sesalni sistem je obnovljen, za polnjenje z gori-



Hidravlika: sklopka je zdaj progresivnejša

vom pa skrbi Boscheva naprava LH-jetronic, ki je družno z elektronskim vžigom in sprotnim prepričevanjem klenkanja kos tudi možnosti s katalizatorjem in sondo lambda ob njem, kar pomeni

izpolnjevanje strogih ameriških norm o čistem izpuhu in, seveda, uporabo neosvinčenega bencina.

Nova v programu sta motorja za temi i.e. 16v in turbo 16v. Gre za konstrukcijsko enaka agregata iz

lahke kovine, s štirimi valji in z dvema litroma gibne prostornine, a s po štirimi ventili za vsak valj (sesalna sta večja, izpušna pa manjša). Mednje (natanko na sredino) so namestili svečice, dodali pa so tudi nove glave, večje sesalne in izpušne sisteme z oljem hlajene in posebej obdelane bate, povečana hladilnika in učinkovitejše hlajenje motornega olja. Seveda sta oba motorja oplemenitena že z znanimi dodatnima in v nasprotni smeri se sukajočima gredama zoper treslajne. Šestnajst ventilov omogoča največjo moč 108 kW oziroma 150 KM pri 6000 vrtljajih, dodatek »turbo« (torej turbinski polnilnik na izpušne pline) pa postreže s 133 kW oziroma 185 KM pri 5500 vrtljajih v minuti. Vse končne zmogljivosti motorjev s porabami goriva vred smo zapisali v tehnično tabelo. Tudi za Ferrarijev izdelek v temi 8.32, ki je





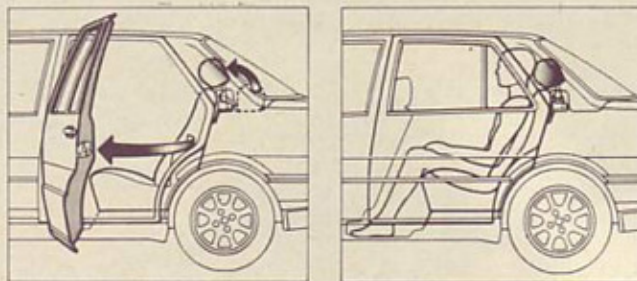
po tehnični plati nespremenjena, streže pa s prestižnimi dodatki, na primer z avtomobilskim telefonom, če kupec tako hoče.

Nov pri novih lanciah pa je še dolg seznam stvari: na primer vodno hlajenje turbinskega polnilnika pri pravkar omenjenem bencinskem motorju (da je nevarnost pregretja polnilnika po dolgotrajni ostri vožnji znatno manjša); pa novi menjalniki – tehniško popolnejši običajni menjalnik, ki je lahkotnejši in med vožnjo opazno »hitrejši«, nov štiristopenjski samodejni menjalnik, z »lock-upom« za 3. in 4. prestavo, ter tristopenjski samodejni menjalnik, samo za temo V6. Kadar v menjalniku ni avtomatike, je sklopka hidravlična, ko pa gre za podvozje, je moč izbirati med trivrstno ponudbo: običajno podvozje s štirimi posamičnimi obesami in štirimi vzmetnimi nogami sodi v osnovno ceno; k doplačilom pa: samodejno nastavljanje višine vozila od tal in elektronsko nadzirano vzmetenje oziroma blaženje podvozja, glede na voznikove zahteve po udobju ali športni vožnji. Razen teme i.e.



je v vseh drugih različicah volanski mehanizem oplemeniten s servotronicom, kar pomeni sprotno prilagajanje servoojačevalne moči

trenutni hitrosti vozila. Novim zmogljivostim pa so prilagodili tudi zavorne, po štirikrat kolutne sisteme.



Domislica: zadnja vrata sprožijo zglovnika na klopi

Pa vse tole ni le prepisovanje tistega, kar so pri Lanci zapisali v knjigo o temi, posebej za novinarje. Vse te različice sem tudi preskusil in izza volana vseh teh izboljšav ni mogoče prezreti. Še odločneje se bodo dokazale, ko bomo nekatere od teh temeljiteje in za več dni vzeli v preskusne roke.

●●●

Hkrati z novo temo so v Torinu poskrbeli tudi za tematologijo, za tisto mero znanosti torej, ki ji rečemo »high-tech« ali nekoliko bolj po domače – visoka tehnika. Lancia tema postaja tako še bolj tema za tiste, ki znajo takšne lastnosti spoštovati.

MARTIN ČESENJ

Lancia tema	i. e.	i. e. 16v (*)	turbo 16v (*)	V6	turbo ds (*)	8.32
motor	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V90*	4-valjni, vrstni, dizel	8-valjni, V 90*
gibna prostornina (kubiki)	1995	1995	1995	2849	2499	2927
vrtnina in gib (mm)	84,0×90,0	84,0×90,0	84,0×90,0	91,0×73,0	93,0×92,0	81,0×71,0
kompresija	9,5:1	9,85:1	8:1	9,5:1	21,0:1	10,5:1
največja moč kW (KM) pri 1/min	86 (119) pri 5250	108 (150) pri 6000	133 (185) pri 5500	108 (150) pri 5000	85 (118) pri 3900	158 (215) pri 6750
največji navor (Nm pri 1/min)	162 pri 3300	181 pri 4000	314 pri 2500	225 pri 3500	245 pri 2200	285 pri 4500
odmična gred (pogon)	2, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (zobati jermen)	2, v glavah (veriga)	1, v glavi (zobati jermen)	4, v glavah (zobati jermen)
število ventilov za vsak valj	2	4	4	2	2	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje, digiplex	elektronsko vbrizgavanje, digiplex	elektronsko vbrizgavanje, turbo, overboost, microplex	elektronsko vbrizgavanje, katalizator, bosch EZK	visokotlačna črpalka, turbo, kompresiven	elektronsko vbrizgavanje, microplex
menjalnik (št. prestav)	5	5	5	5	5	5
prednja prema, volan	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator; volan z zobato letvijo (servo)					
zadnja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, vzdolžne opore, stabilizator					
zavore spredaj	kolutne, razen pri i. e. posebej hlajene, servo (ABS)					
zavore zadaj	kolutne, servo, (ABS), mehanska ročna zavora					
platišča	51/2J×14	51/2J×14	6J×15	51/2J×14	51/2J×14	6J×15
gume	175/70 HR 14	175/70 HR 14	195/60 VR 15	185/70 VR 14	185/70 HR 14	205/55 VR 15
teža praznega vozila (kg)	1230	1250	1285	1280	1350	1400
dovoljena skupna teža (kg)	1730	1750	1785	1780	1850	1880
medosna razdalja (m)	2,660	2,660	2,660	2,660	2,660	2,660
dolžina×širina×višina (m)	4,590×1,752 (8.32: 1,733)×1,433					
največja hitrost (km/h)	195	205	225	205	195	240
pospešek 0–100 km/h (s)	10,5	9,5	7,0	8,4	11,0	6,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5/8,4/9,8	6,4/8,2/10,4	6,7/8,6/10,9	7,4/9,4/14,0 (neovinčeni bencin)	5,3/7,0/8,6 (plinsko olje)	8,5/10,5/16,0

OPOMBA: različice označene z zvezdico (*) so na voljo tudi kot station wagon (kombi)