



So vozniški, ki poskušajo vozila s klasičnim štiristopenjskim menjalnikom voziti, kot bi imeli v avtomobilu avtomatski menjalnik, brez posluha za motor, ki se z ječanjem, hrojenjem ali celo z nepokoriščino upira leni roki in težki nogi. Avtomobili pač niso vedno pripravljeni trpti lenobo voznika. Toda če takšni kupci avtomobilov obstajajo in če imajo poseg tega se globok žep, potem res ne opravila, da smo se začudili, ko so nam odgovorni ljudje iz Lancie dejali, da so svojemu že uspešemu modelu visokega razreda vgradili volumetrični polnilnik, tako da je vozilo s pomočjo nekoliko spremenjenega 5-stopenjskega menjalnika in večje moči dobitilo privlačnejše lastnosti.

Športni pospeški, velika največja hitrost, prožnost motorja in pa predvsem velika udobnost so lastnosti, ki bodo zadovoljile še tako razvajen okus kupcev, katerim so ta vozila namenjena. Z menjalnikom novo Lancijo se res ni treba veliko ukvarjati, če to kdo res ne želi oziroma se mu ne ljubi, vseeno pa bo vozilo brez težav v hipu pospešilo od 80 do 160

### Lancia trevi volumex

# Drago zadovoljstvo

**Prva serijska limuzina z volumetričnim polnilnikom tipa Roots – Harnonia in moč dajeta ob petstopenjskem menjalniku okus po avtomatiku**

km na uro v peti prestavi. Volumetrični polnilnik res veliko prispeva k udobni vožnji, toda zdaj pač samo Lancie trevi volumex.

#### ZAKAJ VOLUMETRIČNI IN NE TURBINSKI POLNILNIK?

Lancia trevi je limuzina visokega razreda in jo za sedaj izdelujejo v različicah z motorjem 1600 in 2000 kubikov. Močnejša inačica največji navar doseže pri 2800 vrtljajih na minutu, z volumetričnim polnilnikom že pri 1400 vrtljajih. Torej zelo zgoda, kar pomeni, da se razpoložljiva moč motorja takoj izkoristi za pogon in to enakomerno do najvišjega števila vrtljajev. Zaradi tega je motor zelo prožen. Praktično se to kaže v tem, da je mogoče speljevati v drugi prestavi, ne da bi se motor upiral. Lancija volumex ima zaradi

polnilnika 20 KM več od osnovne inačice pri 5500 vrtljajih in pospeši od 0 do 100 km na uro v 9,6 sekunde,

Lancia ima v delti že vgrajen turbineski polnilnik. Toda volumetrični polnilnik za njihovo najbolj luksusno limuzino so izbrali po preizkusu v športni inačici Lancija rally (ki ima prav tako motor s 1995 kubiki, a s 205 KM pri 7000 vrtljajih na minutu in v Abarthovi izvedbi), saj je pokazal veliko zanesljivost v vseh režimih delovanja motorja, odločilno pa je bilo, da se je motor zgodaj odzival in enakomerno dajal povečano moč motorja, medtem ko daje turbineski polnilnik največjo moč pri dvakrat višjem številu vrtljajev. Naj pojasnimo, kaj pomeni, da se volumetrični polnilnik zgodaj odziva, in zakaj. O tem smo nekaj pisali že v letosni 13. številki, ko smo prikazali delovanje turbineskega in volumetričnega polnilnika ter kompreksa.

Turbino poganjajo izpušni plini in polnilnik ustvarja pritisk 3 bare, medtem ko volumetrični polnilnik, gnan z zorbim jermenom, povezanim z motorno gredjo, poganja gorivo zmes pod pritiskom 1,45 bar. Dve telesi v obliki daljnogleda, ki se vrtila na posebnih oseh vsaka v nasprotno smer, potiskata zmes, ki jo dobivata od uplinjača, v sesalni kanal. Počasnejše reagiranje turbineskega polnilnika je vsekakor pomamjaljivo v primerjavi z volumetričnim, zato ni mogoče dobiti ustrezne prožnosti motorja. Čeprav je turbineski polnilnik nekajkrat lažji in cejlnejši, se je Lancija odločila za dražjo možnost, da bi izpolnila osnovno nalogu – to je harmonijo delovanja motorja. Od sogovornika iz Lancije nismo zvezeli cene volumetričnega polnilnika (turbo stane 200.000 lir), zato nam tudi potrjek, da je z vsemi izboljšavami Lancija trevi volumex

dražja za 7 do 8 odstotkov, nič ne govori o tem, koliko pravzaprav stane udobnejša vožnja s tem avtomobilom. Lancio, ki trenutno na dan izdela 50 vozil volumex, za sedaj še nikomur ni pripravljena odstopiti oziroma prodati volumetričnega polnilnika, razen švedski tovarni SAAB, s katero ima pogodbo o sodelovanju.

### KLOBUK DOL!

V Lancinem muzeju v enem izmed obratov v Torinu so nam prikazali film o novi lancii. Raser konj iz kesa tako rekoč igraje po dviga v galop tako na ravnem kot v klancu, kar naj bi bil prepričljiv dokaz o zmogljivosti vozila, ki so nam ga pokazali takoj zatem.

Pri lancii trevi volumex smo se najprej zapeli v dve stvari: v ne preveč atraktivno linijo limuzine, in z dobro premišljenimi detajli, in v izbiro koles, ki s kovinskiimi plastiči bolj ustrezajo kakšni športni inačici. Toda takšna mrežasta plastiča so samo simbolična napoved tistega, kar smo malo kaanejo, ko smo sedeli v vozilu, tudi začutili na lastni koži.

Pot, na kateri smo preizkusili lancio, je bila res skrbno izbrana. Polovica poti na avtocesti, druga polovica na cesti, kjer sta se dve vozili komaj srečali. Povedali smo že, da je lancia namenjena kupcem z globokimi žepi, kar pomeni,



da ima vse udobje razen računalnikov, ki izračunavajo porabo goriva, avtomatski obveščevalnik o morebitni okvari na vozilu (ima pa signal za okvaro žarometov), kar imajo argenta, escort XR 3 in še nekateri drugi vozniki. Našo pozornost je pritegnila armatura, v kateri so vsi instrumenti pogrenjeni v globoke odprtine. Udobnost vožnje je takšna, da sovoznik ne začuti, da vozilo drvi s hitrostjo na primer 160 km na uro, dokler se o tem ne poznami pri vozniku. Morda je tako celo bolje, vsaj za zelo plašne sovoznike...

Da, prav velika udobnost navdušuje. Hitrost in vseeno občutek varnosti in udobja. Medtem ko smo po avtocesti vozili s hitrostjo 160 km na uro, se je nenadoma pred nami znašel tovornjak, a le nežen pritisk na zavoro pedalo je bil zadosten, da smo se prepričali, kako štiri kolutine zavore in gume pirelli P 6 185/65 HR 14 odlično opravljajo svojo nalogo. Tako po ulicah Torina, kot na ozkih ovinkastih cestah izven mesta smo se lahko prepričali: da je motor zares prožen. Brez omahanja je v peti hitrosti v kratkem hipu pospešil do 80 km na uro.

Hidravlični volan je z lahkoto prenašal naše želje po spremembah smeri na kolesa, tako da je vožnja po ovinkastih poti ali prehitovanje pravi užitek. Vse neravnine na cesti in udarci so znani samo spodnjemu delu vozila. V samem vozilu smo tega čutili bore malo. Morda bo katerega voznika motilo nagibanje vozila pri vožnji v ostrejši ovink. To je pa na račun udobnejše vožnje na slabih cestah. Lancia trevi ima posamične obese tipa McPherson na prednjih in zadnjih kolesih, kar resa ni ravno najbolj običajna rešitev.





S pospeševanjem od 0 do 100 km na uro v vsega 9,6 sekunde, sijajnimi zavorami in precej neposrednim ter lahkim volanom ter ob prilagojenem petstopenjskem menjalniku može voziti precej hitro in tudi športno. Od vožnje pa je odvila seveda tudi poraba. Za vozilo, ki tehta 1195 kg, in z motorjem, ki ima 2000 kubikov ter 99,3 kW (135 KM), poraba ni pretirana, še zlasti, če se izkorisčajo prednosti 5-stopenjskega menjalnika.

Vsega 7,7 litra pri stalin hirosti 90 km na uro oziroma 13,5 litre na 100 km mesteve vožnje – in to običajnega benzina zaradi nizkega komprejsijskega razmerja v valjih, kar omogoča volumetrični polnilnik – res ni veliko. Pri hitrosti 120 km na uro porabi manj kot model Trevi, čeravno je volumex težji za 30 kg. Prispevek k manjši porabi je dala tudi izboljšana aerodinamičnost z vgradnjeno prednjim spoilerjem. Med vožnjo smo se lahko prepričali, da v vsem, kar so nam govorili pred preizkusom, ni bilo nič trgovskega pretiravanja.

## PO MERI ZA VSAKEGA

Človek in vozilo se morata dobro ujeti, če naj gre na cesti vse tako, kot mora. Dober stik med voznikom in vozilom prek sedeža, volana, nožnih komand in drugega je pri Lanciji že tradicija. Ročica menjalni-

ka je na doseg roke, obroč volana je mogoče nastavljati po višini (ni nam ga bilo treba nastavljati), stikalzo za električni pogon okenskih stekel je tik ob ročici ročne zavore. Čeprav se zdijo sedeži na prvi pogled trdi, pa človeka ne utrudijo in tudi telesa se dodobro opravi-

jemijojo. Voznika, ki želi ali mora sedeti blizu volana, varnostni pas neprjetno veže prek prsnega koša in ga ovira zaradi dokaj trde vzmeti. Rešitev je v povečanju naklona naslonjača in pomiku volanskega obroča navzdol, tako da ni mogoče reči, kako ni druge

rešitve, kako da pasu ne uporabljamo.

Na zadnjih sedežih se prijetno sedi, toda le če sta zadaj samo dva potnika. Mesto na sredini je mogoče uporabljati samo za krajsi čas.

Hrup motorja je precej učesan, tako da se je mogoče v avtu pogovarjati skorajda šepetajo. Gledne glasbe v vozilu ne moremo reči ničesar, kajti radijski aparat ni vgrajen, prepričani pa smo, da ovir za dober sprejem ni.

Lancia Trevi volumex je bila prvič javno prikazana aprila letos v Torinu, najprej pa jo bodo začeli prodajati doma v Italiji in v Franciji, kasneje pa tudi drugod po Evropi, zato so jih tudi razstavili na letošnjem pariškem avtomobilskem salonu.

Čeprav bi tudi pri nas zagotovo našli kupce za to lancio, pa pri Zastava impeks, zastopniku Fiata, v katerega sklopku je tudi Lancia, za sedaj razmišljajo le, kako bi uvozili autoblanchi A 112, prav tako iz programa tovarne, o katerem bomo v kratkem tudi pisali, kajti tudi to vozilo so po nekaterih izboljšavah pred kratkim prikazali novinarjem.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiriknji – nameščen poprek nad prednjim premo – vrtina in gib  $84 \times 90$  mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 7,5:1 – največja moč 99,3 kW (135 KM) pri 5500/min – največji navor 206 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – dve odčimni gredi v glavi motorja (zobati jermén) – glava iz lahke litine – dvojni Webrov upišnjač – volumetrični polnilnik tipa Roots s prostornino 1130 kubikov, pritisk 1,4 bara – električna črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom – hladilnik olja – vodno hlajenje, električni ventilator s termostatom – akumulator 12 V 45 Ah – alternator 65 A – elektronski vžig

**Prenos moči:** motor sprejai poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – sinhronizirani 5-stopenjski menjalnik – ročica menjalnika na tleh –

platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/65 HR (Pirelli P 6)

**Voz in obese:** iluzurna s štirimi vrti – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obesena – spredaj vzmetenje tipa McPherson z nihajočim premom s stabilizatorjem, zadaj McPherson s prečnim vodilom in stabilizatorjem – dvokrilih zavori sistem, na vseh štirih kolesih kolutne zavore, servo in omejevalnik moči zadaj – mehanična ročna zavora deluje na zadnjih kolesih – volan z zobato letvijo in hidravliko, rajdni krog 10,9 m, 3,13 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,355 m – širina 1,706 m – višina 1,400 m, medosna razdalja 2,540 m – kolček sprejai 1,406 m, zadaj 1,392 m – teža praznega vozila 1195 kg, dovoljena skupna teža 1595 kg – posoda za gorivo 52 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarna) največja hitrost 190 km na uro – pospešek od 0 do 10 km na uro 9,6 sekunde – poraba goriva (ECE): 7,7 (9,6) 13,5 na 100 km prevožene poti.