



Lancia Y 10 4WD

NAČELNO VPRAŠANJE

O muziki in o denarju

Muzika je v tem primeru štirikolesni pogon. Z njim se je Lancia Y 10 zapisala med najmanjše tako gnane avtomobile na svetu; in, v isti sapi, tudi med najdražje izdelke svojega razreda. Sej se na koncu vsaka muzika spreminj v denar!

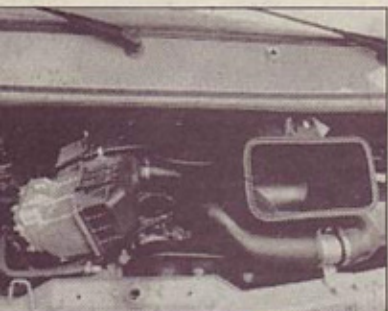
pri pandi 4x4), pri čemer so klasiki takšne zasnove pritaknili nekakšno »tretjo dimanzijo«. 4 WD deluje v tem primeru namreč takole: motor v nosu poganja ves čas (tako je pri Y 10 pač v navadi) prednji kolesi. Kdor hoče sprožiti štirikolesni pogon, mora pritisniti stikalo, ki je

In denarja, ko gre za Lancio Y 10 4 WD, res ni mogoče prezreti. Ta avtomobil stane v Italiji debelih 15 milijonov lir, kar je znatno več kot staneta njegova najneposrednejša tekmeča fiat panda 4x4 in subaru justy 4 WD, saj je ob tolikšni ceni mogoče govoriti že o opazno večjih avtomobilih. Je pa ob enem res, da cena, čeprav visoka, ni privlačna za lase. Lancia Y 10 hoče biti že sama po sebi prestižnejše sorte majhen avtomobil. Zato streže z moderno obliko, moderno zasnovano, moderno prostornostjo in moderno opremo. Štirikolesni pogon je pri tem le nadaljevanje imidža o »nekaj več«. In tudi ta štirikolesni pogon – čeprav priključljiv po voznikovi volji – ni ravno navadne vrste.

Snovati so ga pomagali strokovnjaki avstrijskega Steyrja-Pucha (njihovo delo je tudi prenos moči



Ročni dvizna vrata na navpično odsekanem zadku



Tesno odmerjeno: dizel v nosu

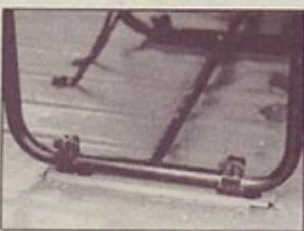
zmogljivosti teče motor tega renaulta večidel v zgornjem delovnem območju. To pa vpliva tudi na porabo goriva. Med našo preskušnjo smo izmerili povprečje: 9,8 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Z izjemo potrpežljivosti ki jo zahteva od voznika glede pospeškov in hitrosti, je trafic diesel micro-bus nezahtevno vodljiv avtomobil. Volan na primer nima servojačevalne naprave, a je s 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke navkljub dizelski teži v nosu dovolj lahkoten tudi za počasnejše manevre; In obenem še dovolj neposreden tudi za naglejše in zahtevnejše ovinkne. Pač pa je hitremu vijuganju teže kos toga zadnja prema, oprta na listnate vzmeti: notranje kolo (glede na ovinek) namreč zelo hitro izgubi stik s cestiščem, kar samo po sebi še ni nič hudega, nevarno pa postane, če se ovinki zvrstijo v slalom. Zaporedno menjavanje smeri utegne kombi spraviti iz ravnotežje.

Dosti bolj ukročena je prednja prema, oprta ob vzmetni nogi in pomožni karoserijski okvir. Prezgodnje blokiranje zadnjih koles ob tudi čisto nežnem zaviranju pa nismo šteli med konstrukcijske



Zunanje ogledalo: velika »silka« na dolgem peclju



Primitivno: sedeži na goli pločevini

napake, ampak med slabo opravljeno delo servisnih mehanikov. Z omejevalnikom zavorne moči na zadnja kolesa je bilo očitno nekaj zelo narobe.

• • •

Renault trafic je torej že rahlo ostarel model moderne dobe. Kot mini-bus s standardno opremo je namenjen kombiniranemu prometu: njegova notranjost se zdí celo bolj primerna za prevoz tovara kot pa ljudi. Ampak: sedeži so in na njih je mogoče sedeti. Vse drugo je stvar okusa in človeške razvujenosti. Pa tudi temeljite računice: kje, kdaj in zakaj hočete tako vozilo imeti.

**MARTIN ČESENJ
SRDJAN ŽIVULOVIC**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 86,0x89 mm – gibna prostornina 2068 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 43 kW (60 KM) pri 4000/min – največji navor 118 Nm pri 2000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – visokotlačna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 700 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 Jx4 – gume 175 R 14 (michelin X).

Voz in obesa: mini-bus – 9 sedežev – 4 vrata – samonosna karoserija z nosilnim okvirjem – prednji kolesi na posamičnih obesah,

vzmetni nogi, trikotna prečna vodila – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo omejevalnik moči zadaj – mehanska ročica na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,434 m – širina 1,905 m – višina 2,054 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,560 m, zadaj 1,520 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1360 kg – dovoljena skupna teža 2400 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 680 kg – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 110 km na uro – poraba goriva (ECE): 9,2/-/11,4 litra plinskega olja na 100 km.





s kolesno shemo in z dvema kontrolnima lučkama vred namešče-
no v levem kotu armaturne plošče
in namenjeno voznikovi levici.
Zgornja kontrolna luč oznanja
prednji pogon in gori vedno, ka-
dar je avtomobilski vžig vključen.
Spodnja se odzove na vključitev
štirikolesnega pogona, ko seže
pogonska moč tudi k zadnjima ko-
lesoma. Pritisk na stikalo zga-
ne elektro-pnevmatske elemente: va-
kuumsko napravo, povezano
s servoojačevalnikom zavor, mag-
netni ventil, ki bdi nad pravnim
tlakom ter pnevmatske dele, ki

sinhronizirano spojijo menjalnik
s tridelno kardansko gradjo in po-
losi iz zadnjega diferenciala s pri-
padajočima jim zadnjima koleso-
ma. Večvrednost te pogonske zas-
nova je ravno v tem, zadnjem spo-
ju. Zadnji kolesi sta namreč – ob
samo prednjem pogonu – prosto
vrteči, kar pomeni da kardanska
gred, zadnji diferencial in obe
zadnji polosi mirujejo. To je v prid
manjši obrabi teh delov, manjše-
mu trušču, manjšim tresljajem in
manjši porabi goriva. Vsi ti deli se
zganejo torej šele takrat, ko voz-
nik s proži pogon na vsa štiri kole-



Vse potrebno za voznika, dovolj prostora tudi za sopotnika



sa. To opravilo je v končni fazi
zaupano razmeroma robotnim stož-
častim zobnikom – najsi bo za
spoj med menjalnikom in kardans-
ko gredjo, ali za spoja med polo-
sema in zadnjima kolesoma. Dol-
go življenje teh zobnikov so za-
jamčili z zaporo, ki preprečuje, da
bi štirikolesni pogon lahko sproži-
li pri hitrosti nad 55 kilometrov na
uro. Je pa potem, ko ga sprožita
ob manjši hitrostni številki, moč
voziti poljubno hitro. Seveda
s predpostavko, na katero v prilo-
ženih navodilih za uporabo vozila
opozarja tovarna: da so vsi deli za
prenos moči vključno z gumami
ob večjih hitrostih tudi izdatneje
obremenjeni in tako podvrženi iz-
datnejši obrabi.

Jasno: če ste sprožili stikalo za
vkllop 4 WD nad hitrostjo 55 kilo-

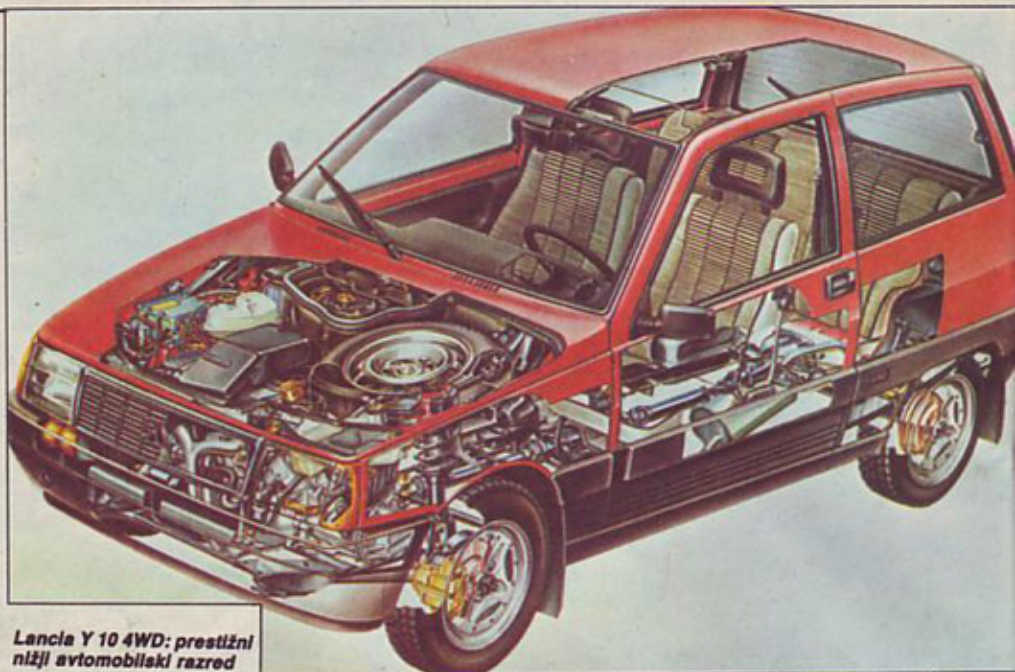
metrov na uro, bosta avtomobil
gnali le prednji kolesi, dokler hi-
trost ne bo upadala pod to mero.
Potem se bo štirikolesni pogon
sprožil sam od sebe. Samodejno
pa se 4 WD vključi tudi vsakič, ko
voznik ugasne motor. To je mogo-
če tudi povsem različno slišati: če
motor ugasnete preden vozilo po-
vsem obstane, je vklop moč zaz-
nati v obliki dobro slišnega udarca
izmed zadnjih koles. Ko motor
vnovič zažene, se štirikolesni
pogon samodejno izključi, če
pred tem niste pritisnili stikala
zanj. Samodejno vključevanje pre-



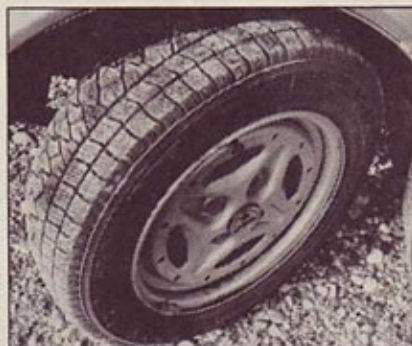
nosa moči k zadnjima kolesoma – ob vsakičnem ugašanju motorja – služi k poglavju o zanesljivosti. Tako se vam zjutraj ne more zgoditi, da bi v primeru takojšnje potrebe (na primer sredi močno zasnežene zime) ostali brez štirikolesne pomoči.

Pogonska temeljitost je od konstruktorjev zahtevala tudi nekaj drugih temeljitih posegov. Zadnja prema na primer ne more biti več poltoga (imenovana »omega«) kot pri običajni lancii Y 10. Zamenjali so jo s togo, namesto vijčnih pa so vstavili listnate vzmeti, opremljene z dvojno delujočima teleskopskima blažilnikoma. Milimetrsko drugačni so tudi medosna razdalja in oba koloteka, tovarna Pirelli pa je prispevala povsem na novo zasnovane gume »4x4« z vzdolžno različnim profilom: zunanji del je namenjen prednjemu pogonu in vožnji po običajnih tleh, notranji pa štirikolesnemu pogonu in izraziteje terenskim okoliščinam. Med popravke v zadku pa sodi žal tudi manjša, komaj

Lancia Y 10 4WD: prestižni nižji avtomobilski razred



Zadnje okno: odpiranje s pomočjo elektrike



Pirelli 4x4: guma z dvojnimi profilom



Po tretjini deljiva zadnja klop: od 150 do 785 litrov prtljažne prostornine



35-litrska posoda za gorivo, ki mora biti taka zaradi prostorske stiske.

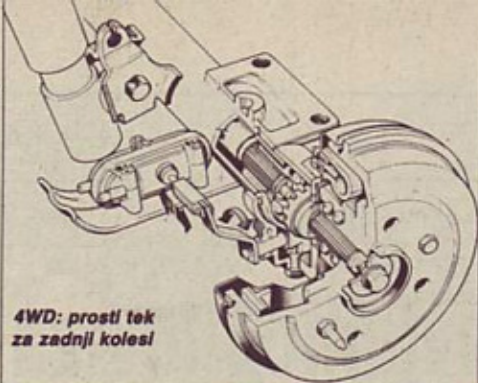
Jasno: čisto zares terenski avtomobil lancia Y 10 4 WD noče in ne more niti. Čeprav je za okrogle 4 centimetre višja od svojih običajnih sester, je še vedno prenizka za plezanja po razritih brezpotjih. In čeprav se zna z vsemi štirimi kolesi zelo dobro odpraviti od tal, je v celem prenežna, da bi se lotevala »džipovskih« opravil. Motor »fire« v nosu so večjim željam po zmogljivostih in večji teži vozila sicer okrepili, da zmore ob zvišanih vrtljajih 5 KM več (zdaj: 37 kW oziroma 50 KM pri 5500/min) pa tudi petstopenjski menjalnik z diferencialnim razmerjem vred so novim nalogam primerno skrajšali. A kljub temu: tale Y 10 ostaja prijetna igrača za vsakovrstne žele, za vrhunska »plezanja« pa ne. S ceste oddaljevati se velja le ob temeljitem premisleku in ob zadostni skrbi o tem, da kakšno in kako divje okolje gre.

V prenosu moči ni sredinskega diferenciala, togo vez med prednjima in zadnjima kolesoma – ko je 4 WD vključen – pa je na čvrstih

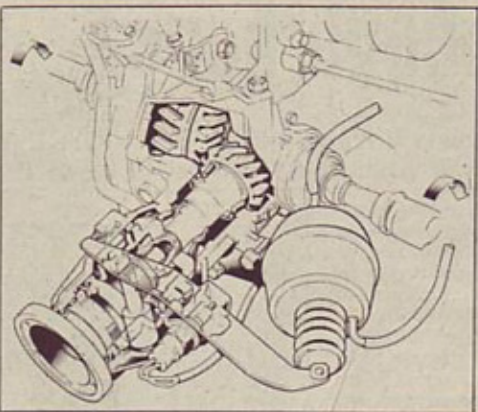
tleh moč zaznati med vsakim prostorsko utesenjenim meneviranjem: volan otrdi in lahkotno kolesno kotaljenje se sprevrže v robato kratkotrajno zdrsanje. Štirikolesni pogon pride na vrsto resda le tedaj, ko so vozne okoliščine pač močno poslabšane.

Pa, saj zna biti tudi ta Y 10 samo s prednjima kolesoma gnan avtomobil. Tako smo opravili tudi naše meritve in pospeševali z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,4, do hitrosti 80 km na uro v 10,9, do hitrosti 100 km na uro v 17,7 in do hitrosti 120 km na uro v 38,5 sekunde. Največjo hitrost doseže v peti prestavi: 147 kilometrov na uro. Ob samo prednjem pogonu je poraba goriva ugodno zmerna: 7,3 litra na 100 kilometrov (da je višja kot pri običajni lanciiu Y 10 z motorjem fire in 45 KM) so krivi večja teža, krajši prestavni prenosi in višji motorni vrtljaji za večjo motorno moč. Odločno pa naraste med vožnjami s štirikolesnim pogonom, najsí bo na običajnih in še bolj na zahtevnejših poteh. Številka za motorno žejo se v takšnih okoliščinah povzpne do 10,5 litra na 100 kilometrov. Pri nas izmerjeno testno povprečje (približno četrtina vseh voženj z vključenim 4 WD) je znašalo 8,4 litra bencina za vsakih prevoženih 100 kilometrov poti.

Davek za štirikolesno pogonsko zasnovano pa ni le v privzdignjeni porabi goriva: ta lancija Y 10 je tudi trše vzmetena od ostalih različic, kar pomeni še dovolj ugodno premagovanje dolgih cestnih valov, pa močno neudobne sunke na kratko grbastih voziščih. Za to neudobje se oddolži z zelo prepričljivo neodvisnostjo od stanja vozišča pod kolesi. Saj se ve: lancija Y 10 je že sama po sebi avtomobil, ki je zlahka kos zahtevnejši in varni vožnji po običajnih, tudi mokrih cestah. S pogonom na vsa štiri kolesa pa se ta njena lastnost razširi tudi na močno poslabšane vremenske okoliščine, pa na makadamsko podlago in nasploh na vozišča, kjer kolesni oprijem ni več povsem zanesljiv. Z vključenim 4WD se ta najmanjša lancija obna-



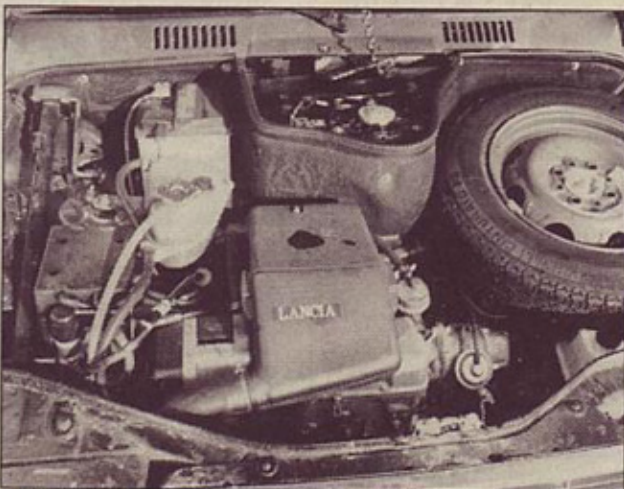
4WD: prosti tek za zadnji kolesi



Prenos moči: iz menjalnika do kardanske gredi



Za voznikovo levico: stikačo za 4 WD



Fire 1000: 999 kubikov s privzdignjenimi zmogljivostmi

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 70,0x64,9 mm – gibna prostornina 999 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 37 kW (50 KM) pri 5500/min – največji navor 78 Nm pri 3000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – padotočni uplinjač (weber) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 30 Ah – alternator 630 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani

menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: II. 3,909; III. 2,055; IIII. 1,344; IV. 0,978; V. 0,731; vzvratna 3,727; diferencial 5,455 – elektropnevmatika za štirikolesni pogon, zadnji kolesi s prostim tekom in zobniki – platišča 5 Bx13 – gume 155/70 R 13 (pirelli 4x4)

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne opore, stabilizator – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj koluktna, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med se-

dežema – volan z zobato letvijo, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: 3,392 m – širina 1,537 m – višina 1,460 m – medosna razdalja 2,178 m – kolutek spredaj 1,272 m, zadaj 1,278 m – rajdni krog 9,3 m – najmanjša razdalja od tal 0,18 m – teža praznega vozila 850 kg – dovoljena skupna teža 1250 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 900 kg – prtlačnik (normno) 150/785 litrov l – posoda za gorivo 35 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 17,5 s – poraba goriva (ECE): 5,2/7,0/7,0, litra bencina super na 100 km

ša zelo dolgo skoraj povsem nevtralnno, pa tudi v mejnih okoliščinah, ko kolesa zdrsejo, se zgodi to tako zelo hkrati in enakomerno, da je voznik spodnašnju igraje kos. Ko gre za vsestransko končne zmogljivosti, je seveda motor tisti, ki se izkaže za še vedno prešibak pogonski agregat; podvozeje premore namreč še zadostno rezervo za tudi ostreže, hitreše in še bolj tvegane vožnje. Seveda pod pogojem, da so tudi voznik in potniki za to.

In, ker je v tej lancii mogoče dovolj dobro sedeti (prostorska stiska je očitna le na zadnji klopi), ker je vozniku na voljo tudi temeljito opremljen kokpit, pa tudi vsa druga oprema prerašča ta avtomobilski razred, se zdi lancija Y 10 4WD zelo kompletan avtomobil. Pač takšen, za vsakršne vozne razmere in – z malce nedirkaške potrpežljivosti – tudi z dovolj radodarnimi končnimi zmogljivostmi.

• • •

Tako ostane le še načelno vprašanje: ali je lancija Y 10 resda avtomobil, ki nujno potrebuje štirikolesni pogon, oziroma, ali je v kombinaciji Y 10 4WD zares vreden zahtevanega denarja? Odgovoriti mora vsak kupec sam: upoštevajte svoje zahteve, želje po prestižu, vsakdanje potrebe in finančne zmožnosti.

MARTIN ČESENJ
foto: JANEZ ZRNEC