

Natanko pred letom dni, ob avtomobilskem salonu v Ženevi, je svet dočakal prvi luksusni avtomobil nižjega razreda: lancio Y 10. Zanj so pri Lancii združili Fiatov hišni posluh za majhne avtomobile, nekaj od nekdanjega Autobianchija podedovanih izkušenj ter lastno tehniško znanje in že desetletja značilen smisel za elitnost.

Očem je bilo takoj jasno: lancija Y 10 je avtomobil, kakršne smo pred tem videvali na deskah v prihodnost zagledanih risarjev. Ta avto je odločna ločnica med danes in jutri: še tolikanj bolj, ker je skromnih mer, kar že vnaprej zahteva veliko oblikovalske in konstruktorske spretnosti.

NAVPIČNI ZADETEK

Rezultat te spretnosti je na moč ugoden: 3,4 metra dolga in 1,5 metra široka kombilimuzinica s tremi vrati in s prostorom za štiri do pet potnikov. Bočni liniji potlačene in z velikima oglatima žarometoma poudarjenega nosu so podaljšali v spodnja roba bočnih oken, vse do navpično odsekanega zadka. Ta vam je lahko takojci všeč, ali pa tudi ne. Tovarna se je odločila, da bodo imele vse lancie Y 10, ne glede na barvo in različico motno črna zadnja vrata. In trik je uspel: zadnja stena vozila je na ta račun sicer očitnejša, a za oči manj oglati kot je v resnici. Seveda je avto od spredaj in od zadaj obrobjen s skrbno h karoseriji pritisnjenima plastičnima odbijačema, ki sta po volji ne le videzu, ampak tudi aerodinamičnim lastnostim. In aerodinamika te lancie je rekorderske sorte: že s količnikom zračnega upora ($C_w=0,31$), še prepričljiveje pa z množkom te številke in presečne površine 1,76 kvadratnega metra, ki znese 0,55 in pomeni najugodnejšo številko te vrste pri serijskih avtomobilih z vsega sveta. Jasno: takšen dosežek je možen le ob vetrovniško obdelani karoseriji



Lancia Y 10 fire

Čista desetka

Evropska uspešnica med »miniji« in jugoslovanski avtomobil leta 1985



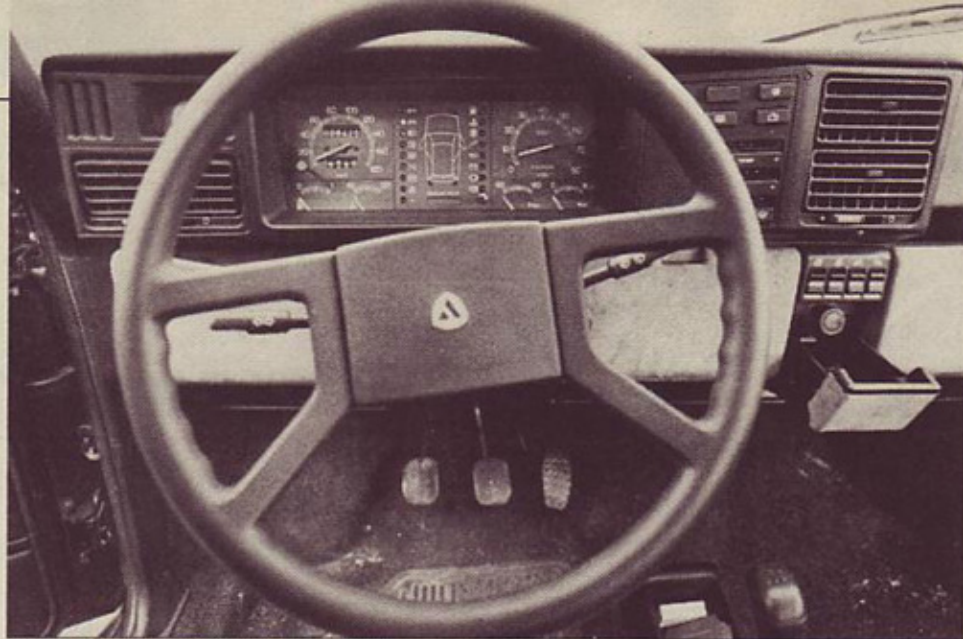
Prtljažnik: majhen, a kombijejsko povečljiv

ji z neobrobjeno streho, z vrati, ki se zarezujejo vanjo, z natančno zatesnjenimi žarometi, s tesnimi spoji med posamičnimi karoserijskimi kosi, s prilepjenimi šipami in tako dalje.

Rekorderstvu navkljub aerodinamika ne škodi potnikom. Že karoserijska oblika sama po sebi omogoča visoka in nasploh razkošno izrezana bočna vrata, ki omogočajo netelovadno vstopanje (ob pomoči trapezasto premakljivih prednjih sedežev) tudi k zadnji klopi. Navpičnico pri zadnjih vratih pa so – priročnosti na ljubo – prikrili s pecljastimi tečaji, ki segajo v streho in omogočajo hkraten vzdigni in vzdolžni odmik vrat. Hkrati z njimi se privzdigne polica nad 150-litrskim prtljažnikom. Polico je mogoče tudi povsem sneti, prtljažnik pa – z zgibanjem zadnje in za doplačilo po polovici deljive klopi – povečati na skoraj 800 litrov praznine. Toliko o Y 10 kot »kombiju«.

Kaj pa Y 10 kot »limuzina«? Zelo dobro za te mere in za ta avtomobilski razred, to takoj povem. Kajti: prednja šipa z močnim nagibom sega daleč

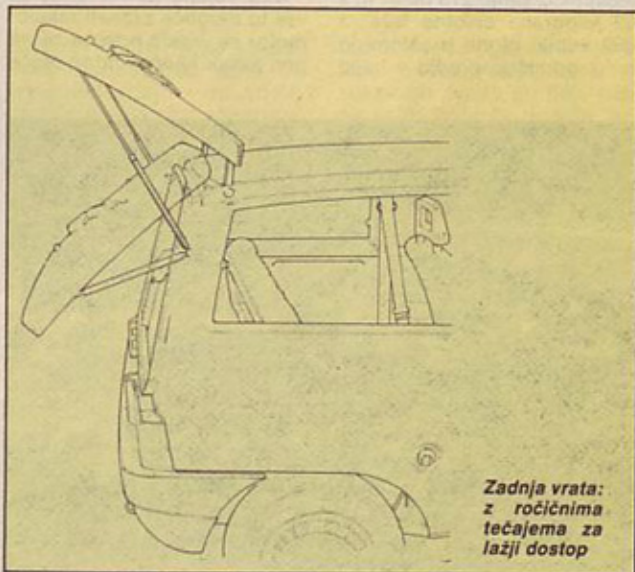
pred voznika, to pa so oblikovalci izrabili za prostor, namenjen vozniku in njegovemu desnemu sopotniku. Armaturna plošča sega le za pedale daleč izpod spodnjega steklenega robu, pa je notranja dolžina vozila tako močno naklonjena sproščenemu počutju. Zraven sodijo še dovolj pomična in prilagodljivo nastavljiva prednja sedeža, vdrine za komolce ob straneh, majhen volanski obroč (ki zna biti v napoto le izrazitemu dolgonogežu) in dovolj daleč pred sedež nameščena pedala tako da so razdalje med njimi, volanskim obročem in prestavno ročico povsem zrele za zrelo »limuzinsko« vožnjo.



Za zrelo počutje: voznikov delovni prostor

Prednja sedeža sodita v novo Lanciino generacijo, tako po višini naslonjal kot po bočnem oprijemu. Bi bilo pa neuteemeljeno pričakovati enako razkošje tudi na zadnji klopi, ko pa človek ve, da gre za izrazito nižji avtomobilski razred, predvsem na račun mer vozila. Torej je zadaj prostor za dva ali tri otroke, v skrajni sili tudi za dva odrasla nezahtevneža; pri tem je v napoto le skromna kolenska prostornost, ne pa višina vozila. To so namreč znotraj še povečali, z vdrino v strešni oblogi. Pa je mogoče v tem majhnem avtu sedeti morebiti celo s klobukom na glavi.

Notranjost v celem je lična in večidel odeta v alcantaro, ponaredek semiša. Blago na sedežih, preproge na tleh in kopica drobnih pozornosti, namenjenih potnikom pa sodijo k elitnosti, s katero Lancia hoče postreči in streže. Na primer s predalom pred desnim sedežem, v katerega pokrov so vtisnili vdrine za kozarca in ločen predalček za drobnarije



Zadnja vrata: z ročičnima tečajema za lažji dostop

ali pomembnejše dokumente; ali pa avtomatska varnostna pasova ob zadnji klopi; ali električni pomik zadnjih bočnih šip; ali zaprt predal za ra-

dijski sprejemnik, s prostorčkom za zvočni kaseti; ali pa možnost, da zadnja vrata odprete tudi od znotraj. In tako dalje. Spisek opreme pri tem

avtu je skorajda prestižen: levo zunanje ogledalo z notranjim nastavljanjem, halogenska žarometna, ogrevanje zadnje šipe in brisalnik zanj, zadnja meglenka, luči za vzvratno vožnjo in tako naprej. Ter za doplačilo: električno vodeni šipi v prednjih vratih, lahka platišča, čistilna naprava za žarometna, pomična (sončna) streha, osrednja ključavnica in kovinska barva.

Serijsko vgrajeni sta tudi luč za branje in digitalna ura, k doplačilom pa sodi testna plošča s kontrolnimi lučmi za sedemnajst tekočin in naprav v vozilu. Ne glede na to pa so vozniku namenili: merilnike hitrosti (z dvema kilometrskima števcema), motornih vrtljajev, goriva, temperature hladilne tekočine in olja ter pritiska olja, ekonometer in električno krmiljenje (z zelenimi in rdečimi signalnimi lučmi) ne preveč natančnega gretja iz zračenja notranjosti. Do popolnosti v tem avtu smo si želeli le višja zglavnika na prednjih naslonjalah, predala namesto žepov na prednjih vratih in nastavljiv volanski obroč.

Za voznika sem že rekel: da se lahko sproščeno namesti (tudi zavoljo k sedežu pričvrščenega zaklopa varnostnega pasu) in se za volanom tudi takojci dobro počuti. Vidljivost je ob velikih steklenih površinah zelo dobra, lahko pa bi bila še boljša, če bi bil prednji brisalnik temeljitejši in, če se zunanje ogledalo ne bi stresalo. To pa je tudi vse, kar utegne voznika v tej Lancii kdaj pa kdaj od nejevolje stresti.

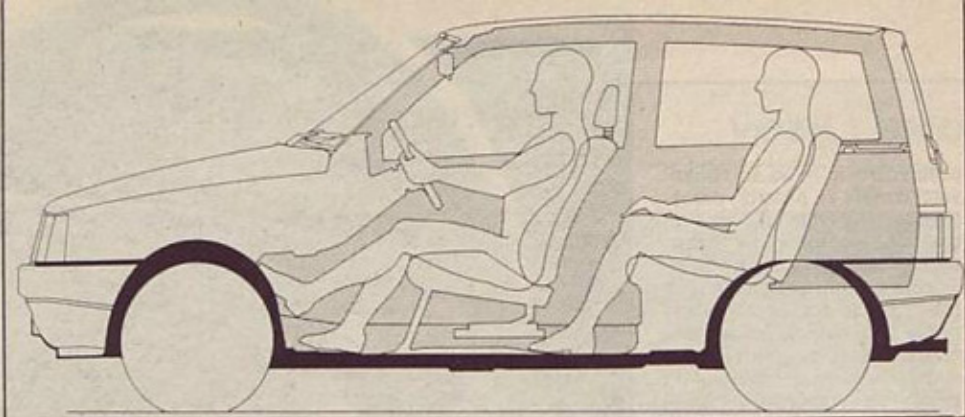




»OGENJ« V MOTORJU

Lahko bi se tako reklo, ampak »fire« v tem primeru ne pomeni »ogelj« temveč »fully integrated robotized engine«.

Celoten motor je Fiatova domisljica in izdelek Fiatove tovarne v južnoitalijanskem Termoliju, sodi pa med najsodobnejše motorne ponudbe zdajšnjega časa. Odlikuje se z znatno manjšim številom sestavnih delov in (zaradi tega ter zaradi sodobnih materialov) tudi z znatno manjšo težo kot smo je bili vajeni doslej pri izdelkih podobne velikosti in podobnih zmogljivosti. Obenem pa je »fire« tudi izredno nezahteven, ko gre za vzdrževanje. Primer: nadzor krmilje-



Prostornost: dovoljšnja, a ni za košarkaše

nja ventilov je potreben le na vsakih 100.000 prevoženih kilometrov.

Okroglih 600 milijard lir, ki jih je Fiat vložil v razvoj tega motorja, ni bil proč vržen denar. Ta prečno nameščeni štirikavaljni iz samo 273 delov in s 69 kilogrami celotne teže, z 999 kubiki gibne prostornine ter z odmično gredjo v lahki

glavi se hvali s tremi upadljivo dobrimi lastnostmi: z zelo kultiviranim tekom, z ugodnim navorom, ki je jamstvo za prožnost, in z nizkimi porabami goriva, ne da bi to kvarilo končne zmogljivosti vozila.

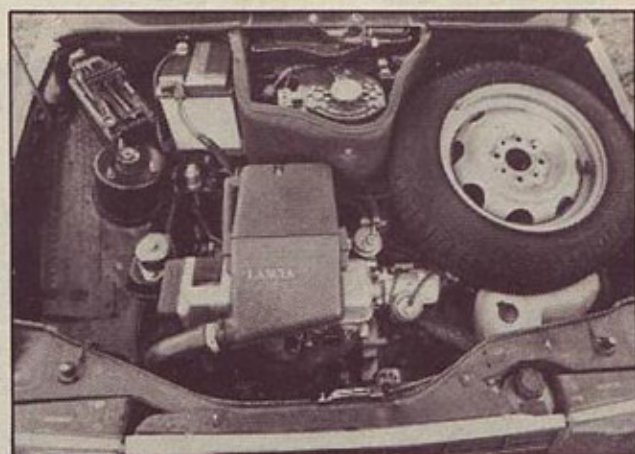
Izza volana lancie Y 10 je vse to mogoče zaznati takole: motor se vsakič odzove že na prvi zasuk ključa, mirno steče

in tudi v višjih območjih vrtljajev človeka ne vznemirja s pretiranim hrupom. Motorju naklonjen petstopenjski menjalnik s četrto skorajda direktno prestavo in s peto, ki je varčevanju primerno daljša, prispeva k možnemu pretikanju tudi pri vrtljajih pod številko 2000, ne da bi bilo pospeševanje avtomobila zaradi tega opazno oklevajoče. Tako je priganjanje motorja do števila 6300, pri kateri se na merilniku vrtljajev začne rdeče prepovedano polje, ali celo čez to mero, brez smisla za lahkotno in tekočo vožnjo. Motor »fire« je sam po sebi dovolj zmogljiv za suvereno vožnjo in obenem za zmožnost sprotnega odzivanja ukazom s pedala za plin, pa je z njim mogoče voziti neprisiljeno in zelo varčno, a tudi ostro in po okusu zahtevnejših voznikov. Vse te lastnosti grede zelo dobro v korak z aerodinamičnostjo te lancie, pa smo največjo hitrost – med našimi meritvami – dosegli v peti prestavi, pri 4350 vrtljajih v minuti in zabeležili: 150 kilometrov na uro.

Z mesta do hitrosti 60 kilometrov na uro je testni avtomobil pospešil v 6,6 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na



Dodatek višjega razreda: večnamenski pokrov pedala



Fire 1000: motor najmlajše generacije



uro v 11,1 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 17,3 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 31,5 sekunde. Ob tem smo vsakič preticali natanko pri 6300 še dovoljenih motornih vrtljajih.

Okroglih 4000 testnih kilometrov smo prevozili brez prizanašanja avtomobilu in motorju ter brez izrazitejših varčevalnih namenov z gorivom. Testno povprečje porabe goriva je bilo vseeno dovolj vabljivo: 6,4 litra na 100 prevoženih kilometrov. Pri tem je motorna žerjava nihala od najmanj 5 do največ 8 litrov na 100 kilometrov – gledano v povprečju za posamične in različno zahtevne vozne etape. To obenem pomeni, da je 47-litrska posoda za gorivo v tem avtu dovolj razkošna, pa je mogoče prevoziti okroglih 700 kilometrov brez vmesnega ustavljanja na obcestnih črpalkah.

VARNO UDOBJE

Jasno: čeprav v marsičem ekstravagantna, Lancia Y 10 vseeno noče biti potovalna limuzina. To sicer ne pomeni, da bi dolgim potovanjem ne zmožla biti kos, hočem le reči, da se je ta Lancia rodila za drugi avtomobil pri hiši, ob kakšni prepričljivejši, prostornejši in zmožljivejši limuzini, pač. Če tudi v takšni, pomožni vlogi pa je ta avtomobil v celem kos izpolniti vse želje – najsi gre za udobje in počutje v njem, ali za varno lego na cesti.

Lanciini konstruktorji so mojstri za podvožja in to se

tudi pri Y 10 takoj izkaže. Prednji koljasi so oprli ob vzmetni nogi s prečnimi vodili, zadnja prema, s tovarniškim imenom »omega«, pa je poltoga, s obliki črke »U« in natančno na sredini gibljivo speta s karoserijo, na obeh straneh pa učvrščena z vzdolžnima vodiloma in oprta ob kratki vijaki vzmeti. S takšno zasnovo so spretno premostili prostorske težave v kratkem lanciinem

zadku, ne da bi skvarili njeno lego na cesti. Vsa štiri lanciina kolesa so čvrsto pri tleh, tudi na ostro voženih ovinkih, pri čemer je vzmetenje zelo dobro kos različnim kolesnim podlagam. Kvečjemu zelo kratke in ostre cestne gube so lahko krive, da zadnji kolesi na kratko in povsem nenevarno poskočita, vsakršnim drugačnim okoliščinam pa zna Y 10 brez težav kljubovati.

Volan s 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je nadvse pripraven za hitra vijuganja, a tudi še dovolj lahkon za počasne parkirne manevre. Prednjemu pogonu pripada tudi pri tem avtu nežna želja, da bi nos vozila zdrknil proti zunanjemu robu ovinka. Ampak Y 10 se naravnost vzorno odzove na kratek odvzem plina ali zavorni staccato, ko se z zadkom sam postavi v željeno smer. Če prištem zdaj še zanesljivo (spredaj kolutne) zavore z ojačevalnikom moči ter dobre Pirellijeve gume, v kakršne je bil obut testni avtomobil, rečem: če se na avtomobilsko vožnjo spoznate, boste to Lancia hitro vzljubili.



Lancia Y 10 fire je torej čista desetka. Deset za opremo in počutje v njej; deset za motor in njegove lastnosti; deset za njene vozne lastnosti. Kakšno točko manj od najvišje ocene si prisluži le na račun cene. Kajti Lancia Y 10 je dražja od večine vrstnikov svojega razreda. Elitnost je pač v čvrsti zvezi z žepi kupcev in tu ni pomoči. Pa so to – očitno upoštevali tudi drugi jugoslovanski časniki, ko so, pred dnevi, prav Lancia Y 10 oklicali za jugoslovanski avtomobil leta 1985.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib 70,0x64,9 mm – gibna prostornina 999 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 33 kW (45 KM) pri 5000/min – največji navor 80,4 Nm (8,2 kpm) pri 2750/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotlačni uplinjač weber, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 30 Ah – alternator 630 W – elektronski vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,055; III. 1,344; IV. 0,987; V. 0,780; vzvratna 3,727; diferencial 3,733 – platišča 4 1/2 B x 13 – gume 135 SR 13 (pirelli P4). **Voz in obese:** kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sede-

žev – samonosna karoserija – **Cw = 0,31** – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne opore, stabilizator – zadaj poltoga prema (»omega«), sredinsko vpeta, vijajne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levitvijo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,392 m – širina 1,507 m – višina 1,425 m – medosna razdalja 2,159 m – kolotek spredaj 1,281 m, zadaj 1,277 m – rajdni krog 9,3 m – teža praznega vozila 720 kg dovoljena skupna teža 1120 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 800 kg – prtljažnik (normno) 150/785 litrov posoda za gorivo 47 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 16 s – poraba goriva (ECE): 4,2/5,8/6,3 litra goriva super na 100 km.

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL