

Na svetu so avtomobili s štirikolesnimi pogoni in avtomobili s štirikolesnimi pogoni. Ne, ni napaka! Takšni avti so zares različnih sort: s stalnimi in s priključljivimi pogoni na vsa štiri kolesa. Znotraj slednjih je Lancia, s pomočjo avstrijskega Steyr-Pucha, ubrala svojstveno pot. In zato velja tole prebrati do konca.

Vseh različic lancie Y10 je po- slej pet: fire, fire LX, touring, turbo in 4 WD. Zadnja, najnovejša ta hip, je na bežen pogled enaka kot nje- ne vrstnice. Navzven se kiti le z zajetnima bočnima oplatomata iz plastike (podobno kot hišna se- strična panda 4x4) z napisi »4 WD« na nosu, na zadku in na bo- kih ter z dragocenimi jeklenimi platišči ko gre za vsestranske voz- ne zmogljivosti, pa je njena vse- bina.

Lancini inženirji so družno z av- strijskimi mojstri za štirikolesne pogone (Steyr-Puch) zasnovali za- nimivo in za zdaj edinstveno vari- anto priključljivega prenosa moči k vsem štirim kolesom. Zasnova sama po sebi je klasična: motor v nosu poganja prednji kolesi, če pa voznik želi štirikolesni pogon, mo- ra pritisniti na stikalo, ki je nameš- čeno na levi strani armaturne plošče in namenjeno voznikovi le- vici. Ob njem je narisana shema vseh štirih koles, z dvema kontrol- nima lučkama. Zgornja gori ved- no, kadar je vžig vključen in ozna- nja moč na prednji kolesi. Spod- nja, za nadzor prenosa motorne moči k zadnjima kolesoma, zagori ob sproženem stikalu. Ukaz s sti- kala zgane elektro-pnevmatske elemente: vakuumsko napravo, priključeno k zaviralnemu servo- ojačevalniku, magnetni ventil, ki nadzira pravišnji tlak in pnevmat- ske dele, ki poskrbijo za sinhroni- ziran spoj med menjalnikom in (tridelno) kardansko gredjo ter med polosema iz zadnjega dife- renciala in zadnjima kolesoma. Zadnji kolesi sta vse do vključitve štirikolesnega pogona namreč prosto vrteči, ta »prosti tek« pa omogoča, da kardanska gred, zadnji diferencial in obe zadnji po- losi ob samo prednjem pogonu mirujejo. To je prijetna posebnost te zasnove, ki prispeva k manjši porabi goriva, k manjši obrabi teh delov, k manjšim tresljajem, k manjšemu hrupu v notranjosti vo- zila in – posredno, na račun tega – k ugodnejšemu počutju voznika in sopotnikov.

Spajanju menjalnika s kardans- ko gredjo ter zadnjih polosi z zadnjima kolesoma so namenili razmeroma robato odmerjene stožčaste zobnike, njihove more- bitne poškodbe pa so vnaprej pre- prečili s samodejno zaporo. V pri- meru, če voznik sproži stikalo za 4 WD pri hitrosti nad 55 kilometrov



Lancia Y10 4WD

## Tretja dimenzija

**Priključljiv štirikolesni pogon z elektropnevmatiko in »prostim tekom«**

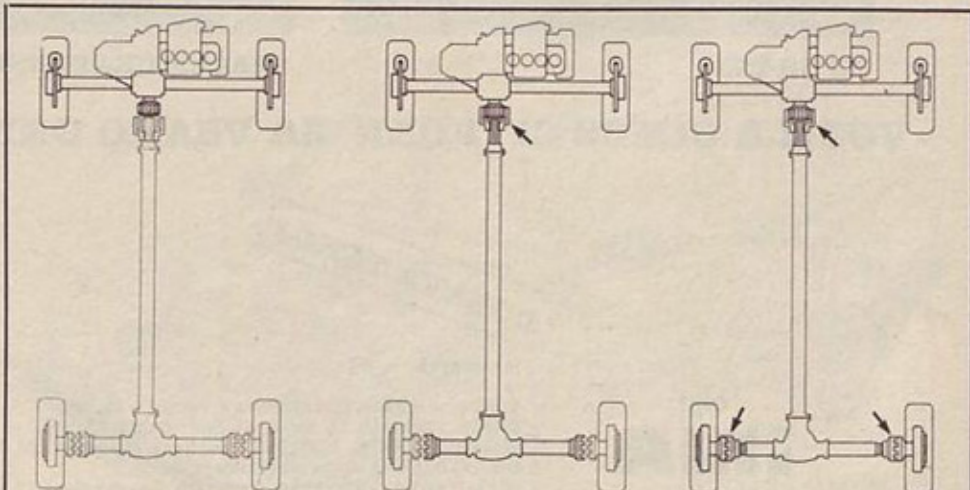
na uro, se mu želja ne uresniči, dokler hitrost ne upade pod to šte- vilko; potem se štirikolesni pogon

sproži, ne da bi bilo potrebno vno- vič pritisniti stikalo. Hkrati pa so zanesljivost štirikolesnega pogo-

na omogočili tudi s temle ukre- pom: vsakič, ko voznik ugasne motor, se štirikolesni pogon sa- modejno vključi. Ob vnovičnem zaganjanju motorja pa se prenos moči sam od sebe naravna le k prednjima kolesoma, seveda dok- ler voznik s pomočjo stikala ne ukaže drugače.

Konstruktivske obveznosti štiri- kolesnega pogona so zahtevale ne- kaj sprememb pri vozilu v celem.

Zadnja prema, ki je pri vseh dru- gih lanciah Y 10 poltoga (nadeli so ji oznako »omega«), sredinsko vpe-

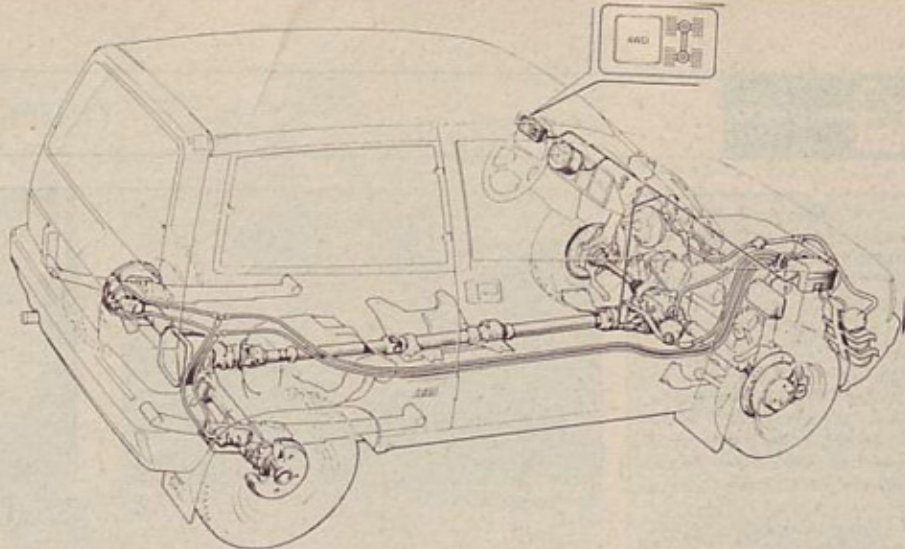


Shematično: od pogona na prednji do pogona na vsa štiri kolesa

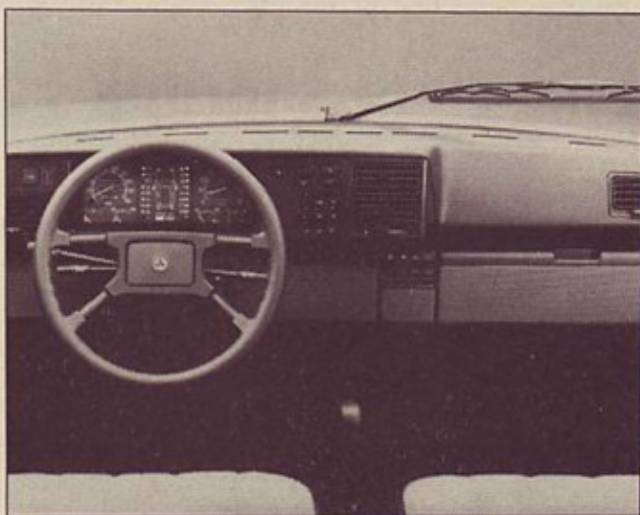
ta in z vijačnimi vzmetmi, je zdaj toga in oprta na listnati vzmeti z dvojno delujočima teleskopskima blažilnikoma. Posoda za gorivo je zaradi prostorske stiske v zadku vozila manjša, pa je v njej le za 35 bencinskih litrov praznine. In razdalja vozila od tal je pri tej različici večja pa je v celem višje tudi celotno vozilo. Milimetrskе razlike je mogoče opaziti tudi pri medosni razdalji ter obeh kolotekih, povsem nove pa so kolesne gume pirelli 4x4, ki jih je ta gumarska tovarna zasnovala posebej za to vrsto uporabe. Odlikujejo se z asimetričnim profilom, ki je oblikovan tako, da je zunanji rob gume namenjen dobremu oprijemu na običajnem vozišču, pri večjih hitrostih in v razmerah, ko ni potrebe, da bo motor poganjal vsa štiri kolesa hkrati, preostali del gume pa zahtevnejši kolesni podlagi ter vožnjam čez drn in strn, seveda ob vključenem prenosnem sistemu 4 WD.

Zahtevnejšim pogonskim nalogam so priredili tudi motor fire v nosu. Ob nespremenjeni gibni prostornini 999 kubikov zmore v tej različici največjo moč 55 KM (37 kW) pri 5500 vrtljajih v minuti, kar pomeni za petsto vrtljajev živahnjšo ročnično gred in za 5 KM izdatnejšo največjo moč kot pri lanciah Y10 fire in fire LX. Ugodneje enakomerna je tudi krivulja navora, ki doseže višek z 78 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Oboje hkrati pa prispeva k lažjemu premagovanju zmogljivostnih izgub, ki se jim pri štirikolesno gnani zasnovi pač ne da ogniti.

Istim težavam, pa hkrati optimalnejšim zmogljivostim vozila v celem, kljubujejo tudi prestavna razmerja: peto prestavo v menjalniku so podaljšali s 0,780:1 na 0,731:1, končno razmerje pa skrajšali s 3,733:1 na 5,455:1. Za primerjavo: hitrost v peti prestavi in pri 1000 motornih vrtljajih znaša pri različicah fire in fire LX 34,3 kilometra na uro, pri 4 WD pa le 25,1 kilometra na uro. Toda: tovarniško zapisana največja hitrost je obakrat enaka: 145 kilometrov na uro. Y10 fire ali fire LX jo doseže v četrti, 4 WD pa v peti prestavi. Tako prirejeno prestavno razmerje v celem omogoča boljše vzponske zmogljivosti v prvi prestavi, odločnejše pospeševanje v ostalih prestavah in večji zaviralni učinek motorja med vožnjami po strminah navzdol. Zato so vzponske zmogljivosti tega vozila omembe



4 WD: elektro - pnevmatika in »prosti tek«



»Civilna« notranjost s športnim volanskim obročem

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen poplek nad prednjo premo - vrtina in gib 70,0 64,9 mm - gibna prostornina 999 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 37 kW (50 KM) pri 5500/min - največji navor 78 Nm (8,0 kpm) pri 3000/min - ročnična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - glava iz lahke litine - 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 - platišča 5 B x 13 - gume 155/70 R 13, z asimetričnim profilom (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 zapore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,392 m - širina 1,537 m - višina 1,460 m - medosna razdalja 2,178 m - kolotek spredaj 1,262 m, zadaj 1,278 m - rajdni krog 9,3 m - teža praznega vozila 850 kg - dovoljena skupna teža 1250 kg - prtljažnik (normno) 150/785 dm<sup>3</sup> - 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

vredne: ob samo prednjem pogonu zmore 36, z vsemi štirimi gnanimi kolesi pa 43 odstotno strmino.

Zmogljivostne številke smo s preskusno vožnjo ob uradnem krstu tudi preverili. In v hipu spoznali: da je ta lancia enako kos hitremu vijugavemu asfaltu in terenu, ki jim še zdaleč ni mogoče reči cesta. Da je toga zadnja prema le komaj opazno skvarila lego na ravnih tleh in velikih hitrostih. In, da postane avto za potnike surov in preposkočen šele na zelo vegastih brezpotjih. Klancem in neravninam pod kolesi sta enako dobro kos motor sam po sebi in avtomobil v celem. In pritiskanje na gumb »4WD« je celo ob najbolj neusmiljenem vozniku mogoče zaznati le z zamoklim udarcem in rahlim sunkom izpod avtomobilskega zadka. Sicer pa: samo tisti, ki je na lastne oči videl pogon, po kateri smo gnali to najnovejšo lancio, utegne verjeti, kaj vse ta avtomobilček zmore.

• • •

**Tehniško in vozniško gledano je torej z lancio Y10 4WD vse v redu! Zatakne se pri roki v žepu: ta avtomobil stane v Italiji več kot 14 milijonov lir, kar je za polno tretjino nad ceno običajne lancie Y 10 fire. In v isti sapi: lancii Y 10, temu ličnemu, moderno oblikovanemu in po opremi damskemu vozilcu nikakor ne pristajajo džipovske vožnje po hribih in dolinah. Zato se mi je utrnila tale misel: pametneje bi bilo enako štirikolesno zasnovno nameniti prisi 4WD! V njej bi bil prostor za vso družino in prtljago hkrati. Ne glede na tla pod kolesi in na letne čase. Pa naj stane, kolikor bi pač morala stati. Tretja dimenzija bi bila tako še bolj vsestranska!**

**kemiskol**

v modernem strojništvu varuje vijake, pritrjuje elemente in tesni

61235 RADOMLJE,  
tel. (061) 722-941