

**Vozili smo: LANCIA Y10 SELECTRONIC**



**ECVT, FIRE 1100 i.e. i LX**

Kratko in jedrnat: kdor je avtomobilistično razgledan, je že iz naslova izvedel vse. Kdor ni, mora pač brati dalje. Beseda teče o najnovjši različici lancie Y10. V Torinu so ji nadeli oznako **selectronic** ter brz pritaknili: »To je idealni mestni avtomobil!«

Idealni so bili tudi kraji, kjer smo ga mogli prvič voziti: Beaulieu, Nica, Monte Carlo in bližnja okolica.

Y10 je Lanciini čudežni otrok. V štirih in pol letih so prodali 530.000 teh avtomobilov, pri čemer se prodajna krivulja iz leta v leto dviga: najsi bo na italijanskem ali na mednarodnem diagramu. Seveda so tudi ta model po ženevski predstavitvi leta 1985 dovolj sproti in vestno pomlajevali: z novimi paketi opreme, s priključivim štirikolesnim pogonom, z ekskluzivnimi različicami fila, martini in missoni, z novimi motorji in – tokrat – še z menjalnikom ECVT.

ECVT je samodejni brezstopenjski menjalnik nizozemskega porekla (DAF), do zdajšnje stopnje (črka E na začetku kratic) pa so ga elektrinizirali pri japonskem Subaruu in ga ponudili kot dodatno možnost prenosa motorne moči pri svojem justyju 4WD ECVT (o tem avtomobilu pišemo v isti številki revije, na strani 10). Obenem so sklenili posej z Lancio. Torinčani so menjalnik odkupili, ga malenkostno prilagodili svojim zahtevam in ga vgradili v lancio Y10 selectronic.

CVT je višja stopnja od že prej znanih menjalnikov z jermenicami in jermeni zanje. Tokrat gre

## MESTNI PROMET

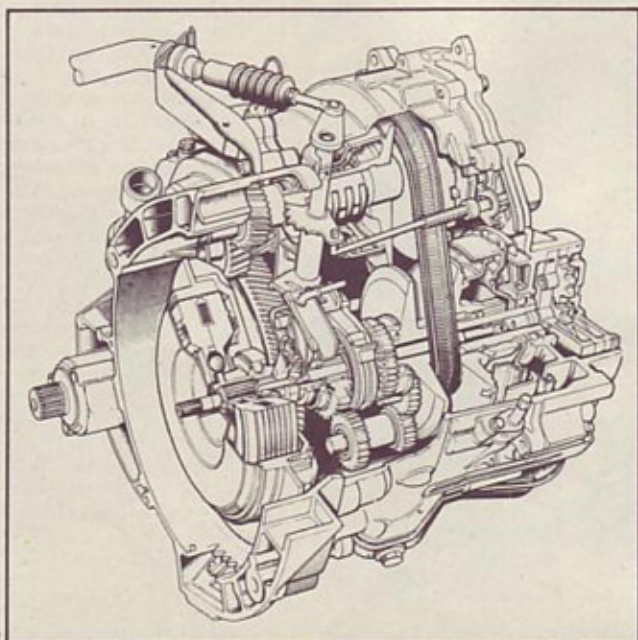
za dve jermenici s spreminjajočima se obodoma ter za en jekleni, približno 280-členski jermen med njima. To omogoča praktično neskončno število prestavnih razmerij ter njihovo brezstopenjsko in sprotno prilagajanje voznim

zahtevam. Zraven sodijo še elektromagnetna sklopka, ki deluje s pomočjo elektronsko-računalniškega nadzora, električnega priključka in magnetnega prahu; poševno ozobljeni zobniki za možno izbiranje med vožnjami na-

prej-nazaj (s sinhronizacijo vred); diferencial med prednjima (to je pogonskima) kolesoma; in hidravlični sistem z zobniško oljno črpalko za mazanje ter hkrati hlajenje jermenic in vseh vitalnih delov menjalnika.

Prednosti brezstopenjskih smodejnih menjalnikov so splošno znane: manjša izguba motorne moči, ugodne zmogljivosti in razmeroma nizka poraba goriva (pri Y10 selectronic napoveduje tovarna le za 3 odstotke večjo motorno žejo kot pri enako motorizirani lancii Y10 z običajnim menjalnikom). Spreminjanje premerov jermenic (oziroma velikosti njihovih obodov) ni odvisno od motornih vrtiljajev, temveč od pritiska na pedal plina. To pomeni, da je spreminjanje prestavnih razmer moč doseči le z manjšimi ali večjimi premiki tega pedala. Do tal pritisnjen pedal plina (kickdown) sproži – po logiki tega sistema – največjo motorno moč, najkrajše prestavno razmerje in v isti sapi tudi najugodnejše pospeške. Na račun prihranka časa, ki ga voznik sicer izgubi med pretikanji pri običajnem menjalniku, utegnejo biti pospeševalni časi avtomobila z ECVT celo krajši kot pri običajnih izvedbah menjalnika.

Položajev prestavne ročice v lancii Y10 selectronicu je pet:



**ECVT: elektronika za brezstopenjsko samodejnost.**

P (za parkiranje vozila in zaganjanje motorja), R (za vzvratno vožnjo), N (za prosti tek, lahko tudi zaganjanje motorja), D (za običajno vožnjo) in L (za vožnjo z višjimi motornimi vrtljaji, za krajša prestavna razmerja, za motorno-zavorni učinek in za ugodnejše pospeške).

Vožnja s selecto je silno preprosta: voznik ali voznica (v Lancii ne skrivajo, da je ta različica zelo namenjena tudi, morebiti celo predvsem, voznicam) izbere željeni položaj prestavne ročice, ne da bi bilo potrebno pri tem pritiskati na zavorni pedal – kot je to v navadi pri klasičnih samodejnih menjalnikih. Če je ročica v položaju R, D, ali L je potrebno pritisniti le še na pedal plina in avtomobil se zgane. Čim odločnejši je pritisk na pedal, tem živahnější so pospeški. Pri tem se zdi ušesom rahlo motljiv le zvok motorja, ki se vrti razmeroma hitro (in vzbuja občutek zdrsanja sklopke pri običajnem, ročnem menjalniku).

Iz pravkar zapisanega je tudi razumljivo, zakaj je Lancia svoj selectronic oznanila za odličnega mestni avtomobil. Ne le zato, ker je Y10 med najkrajšimi avtomobili svojega razreda (segment B), kar mu zagotavlja pripravno okretnost v prometnih gnečah, ampak tudi in predvsem zaradi udobja, ki ga ECVT zagotavlja vozniku: obe roki na volanskem obroču, nikakršnega mučenja s pedalom sklopke in izbiranjem prestav, enakomerno pospeševanje, bolj nemoteno zaviranje, v zvezi s tem pa manjša psihična



Notranjost: oprema LX in svojstvena prestavna ročica.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – vrstni – vrtina in gib 70,0 x 72,0 mm – gibna prostornina 1108 kubikov – kompresija 9,6:1 – največja moč 41 kw (57 KM) pri 5500/min – največji navor 88 Nm pri 3000/min – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch monojetronic) – vodno hlajenje

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – elektronsko vodena elektromagnetska sklopka – samodejni brezstopenjski menjalnik (z jeklenim jermenom), prestavna ročica na tleh (položaji: P–R–N–D–L) – prestavna razmerja: brezstopenjsko od 3,397 do 0,674; vzvratna 3,359; diferencial 4,353 – platišča 4,5 B X 13 – gume 135 SR 13

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 3 vrata – spredaj posamične obese, zadaj poltoga prema – spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore (servo) – volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 3,392 m – širina 1,507 m – višina 1,440 m – medosna razdalja 2,159 m – teža praznega vozila 810 kg – dovoljena skupna teža 1210 kg – prtljažnik (normno 195/830 litrov – posoda za gorivo 46 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 150 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 17,5 s – poraba goriva (ECE): 4,6/6,1/7,3 litra bencina super (tudi neosvinčenega) na 100 km

obremenitev in ugodnejša zbravnost, potrebna za sproščeno in varno vožnjo.

Menjalniku ECVT zelo dobro pristojata tudi fire 1100 i. e., motor z elektronskim vižigom in elektronskim vbrizgavanjem goriva (gre za posamično vbrizgavanje, oziroma za Boschov monojetronic), pa s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu, s samodejno regulacijo prostega teka, s samodejnim čokom za čas ogrevanja in z delno samodejno optimizacijo delovnih pogojev ob določenih motnjah. Obenem je ta motor naklonjen tudi čistemu okolju in izpolnjuje izpušne zahteve po normah USA 83.

Izmed v podnaslovu naštetih kratik ostane še LX. To je že znani Lanciapaket opreme, ki pomeni pri Y10 alcantaro kot prevleko armaturne plošče in notranje obloge vrat, nastavljiv volanski obroč, digitalno uro, halogenska žarometna in nekaj ostalih podrobnosti. Pri selecti pa je moč doplačati še za klimatsko napravo, za odmični zadnji bočni okni, za čiščenje žarometov, za osrednjo ključavnico z infra-rdečim sprožilom in za alcantaro tudi na sedežih.

• • •

Ne pretirano dolga preskušnja v obmorsko mestni gneči in na bližnjih hribovskih cestah je dokazala »meščansko« naravnost selecte. Splošne lastnosti lanice Y10, všteti ugodno podvozje in luksuzno opremo, pa namigujejo tudi na možnost daljših, čeprav hitrostno in pospeševalno ne vrhunskih voženj. Ko gre za zmogljivosti, med krstno vožnjo ni bilo vzroka, da bi dvomili v tovarniško objubljenе številke. Te smo pa, za boljše obveščeno, zapisali k tehničnim podatkom. Selektivno, kot se za selecto spodobi.

MARTIN ČESENJ

