



Primerjalni test:

Med seboj lahko primerjamo le take stvari, ki imajo skupno iztočnico. No, boste rekli, ti dve lancii pa res nimata pravnič skupnega. Vendar ni tako. Oporekamo vam lahko že z malenkostjo, ki se skriva v vašem stavku.

LANCIA Y 10 SELECTRONIC AV

VOŽNJA

Seveda: oba avtomobila, ki ju primerjamo, prihajata iz Lancie. To pa še ni vse. Lancia pomeni Fiat, kar pa v nasprotni smeri nikakor ne velja. Ekskluzivnost je namreč v Fiatovi hiši privilegij znamke Lancia in novinca na našem testu sta to ves čas dokazovala.

Čas gre nezadržno naprej, z njim pa se spremenjata tudi okus in moda, zato sta bili obe lancii deležni večjih (Y 10) ali manjših (them) lepotnih popravkov. To že kot po pravilu pomeni spremenjen "nos" avta, ki obsega nove žaromete, ki so sedaj nižji, masko, ki je novih oblik in bolj prefinjeno kromirana, ter odbijače, ki zaočirujejo celoten videz. Vsi popravki so nekoliko bolj opazni pri Y 10, vedeti pa moramo, da je niso spremnili vse od predstavitve davnega (glejano z avtomobilskega stališča) leta 1985. Zato je dobila tudi drugačne zadnje luči, po novem pa tudi peta vrata niso ved crna: odslej so v barvi avtomobila, le da so za nekaj barvnih odtenkov temnejša. Tudi themi, ki jo poznamo že od leta 1984, so namenili še nekaj manjših sprememb zunanjosti, ki pa v celoti glejano, tako kot pri Y 10, bistveno ne spremnijo že znanih in še vedno svežih kar-





NUE IN THEMA 3.0 V6 LS

VŠTRIC

Iz oči v oči: salonski malček in (športna) limuzina



Oprostite prosim, ampak lancia Y10 ni moj tip avta. Raje bi imela fiat cinquecento! Pri themi V6 pa me je prevzela njena oprema. Na primer senzor v vzvratnem ogledalu. In gumbi. In ročice. In krasno umetno usnje. In tako dalje.

Sara

serijskih oblik italijanskih oblikovalcev.

Eleganca ni opazna le od zunaj. Tudi ko sedete v avtomobil, naj bo to Y 10 ali thema, si ne morete kaj, da se ne bi počutili nekaj več. Alcantara, povsem nerazpoznavno umetni semiš na sedežih, armaturni plošči in oblogah je tisto, kar daje notranjosti svoj ton. Če temu dodamo še kakovostne talne obloge (pri Y10 v barvi karoserije), pri katerih človek nehote pomisli, da bi si moral za avto omisliti copate, ter premišljeno malo motne črnegoplastike (predvsem armaturna plošča, ki je obakrat prenovljena), je vtis popoln. Da ima taka limuzina, kot je thema, meritnik vrtljajev, električno pomicne

Kolikor dodate plina, toliko se zvišajo motorni vrtljaji.

stranske šipe, električno nastavlji zunanjii ogledali, spet električno nastavljiv snop-žarometov, po višini nastavljiv volanski obroč in daljinsko osrednje zaklepanje, ni treba posebej poudarjati, da pa s tem streže tudi mala Y 10 (tudi zadnji bočni okni se odpirajo s pomočjo elektrike), si je že skoraj težko predstavljati. Je pa res.





Pred voznikovimi očmi: pregledno in popolno (zgoraj: thema)



Prostorsko in po motorju se seveda močno razlikujeta. Zaradi bistveno manjših zunanjih mer je temu primerno manjša tudi notranjost Y 10. Saj ne da bi v njej primanjkovalo prostora na prednjih sedežih (razen za visokorasle voznike), pač pa je zadnja klop precej skopodolmerjena. Thema je s tega stališča veliko bolj velikodusna. Tako spredaj kot zadaj je v njej dovolj prostora tudi za večje potnike, nastaviti prednjih sedežev, kar za voznika poleg drugega pomeni tudi višino in nagib sedala dela, pa seveda tudi tokrat streže elektrika.

Tudi motorja sta povsem različna. Po prostornini gre za najmanjšega (Y 10: 1,1 litra) in največjega (thema: 3 litre) prilancii, kar pa ne velja za moč. Res je motor fire v Y 10 najšibkejši, themin, oziroma od Alfa romea sposojeni V6, pa je drugi z vrha; močnejši je le dvolitrski turbo motor. Motorja poganjata obakrat prednji kolosi, vendar je razlika v vmesnem členu. Menjalnik v themi je petstopenjski sinhronizirani, z mehkimi in kratkimi gibi



Na ogled: prestiž in ekskluzivnost (zgoraj: thema)



prestavne ročice, v kombinaciji s 126 kW pa med vožnjo ponuja dovolj športnih užitkov, kar pomeni odlično pospeševanje, veliko prožnost in visoko končno hitrost. Testna Y 10 je bila opremljena z brez stopenjskim samodejnim menjalnikom ECVT in elektromagnetno sklopko, katere delovanje nadzira elektronika. Princip delovanja je enak, kot pri nekdanjem Daftovem variomaticu: moč se prenaja prek dveh koničnih jermenic spremenljivima premeroma, s pomočjo jermenja. Z vozniskoga sedeža je to zelo

Tudi ko sedete v avtomobil, si ne morete kaj, da se ne bi počutili nekaj več.

zanimiv občutek: kolikor namreč dodate plina, toliko se zvišajo motorni vrtljaji, vendar le do vrednosti 5250 vrtljajev na minuto. Nad to vrednost bi narasli šele v končnem prenosu, vendar je zaloga moči (37 kW) za to premajhna. Pri spe-



Motorizacija: Alfin V6 in Fiatov fire



Ijevanju s hladnim motorjem pa je značilno, da avto nekoliko cuka. Delno je za to kriv motor, ki hladen nerad deluje, delno pa sklopa, ker magnetni prah v njej še ni enakomerno porazdeljen. Sploh pa je še pred speljevanjem slišati menjalnik kot zelo tiho civiljenje, kar spominja na zvok reaktivnega letala. A ne bojte se, zvok je tako tih, da ga tudi dobro uho komaj zazna.

Y 10 je zaradi svoje majhnosti in okretnosti namenjena predvsem mestnim vožnjam, njene zmogljivosti pa dovoljujejo tudi neutrujajoče daljše vožnje. Tu se izkaže skoraj neobčutljiva za bočni veter, pa tudi vztrajanje v ravni smeri pri večjih hitrostih je za to velikost avtomobila prese netljivo. Thema meri drugam. Po zaslugi servojačevalnika volana je sukanje volanskega obroča zelo lahko, vendar je vožnja po mestu zaradi njenih zunanjih mer nepriporocljiva. Posebej še, ko želite sredi mesta parkirati. Čim pa se znebite mestne gneče, zna biti tema vzoren prijatelj, ko gre za zmogljivosti (na račun motorja), lego na



Prtljažnik: v themi velik (550 l), v Y 10 majhen (195 l)



esti (na račun podvozja), zaviranje (na račun kolutnih zavor, opremljenih z dodatkom ABS), pa celo porabo goriva, če ste le nekoliko prizanesljivi, s pedalom za plin. Pri tem se ne ozirajte na testno porabo: ta je bila zaradi priganjanja precej večja (pri obeh lanciah), kot bi bila pri normalni vožnji.

Čim se znebite mestne gneče, zna biti tema vzoren prijatelj.

Vzporedno vožnjo sta ti dve lancii pri nas uspešno prestali. Med seboj se razlikujeta ravno toliko, da se dopolnjujeta. Da sta obe Fiatovi, spretno skrivata; da sta ekskluzivni, elegantni in prefinjeni, ve vsak, ki prisega na Lancio; naše mnenje pa je, da je pri hiši dobro imeti obe hkrati. Y 10 zanjo, themo pa zanj!

VINKO KERN
Foto: IGOR MODIC

Naše meritve

Lancia Y 10 Lancia thema

Največja hitrost: 143 km/h 222 km/h**Pospeski:**

0 - 60 km/h	6,7 s	3,7 s
0 - 80 km/h	10,9 s	5,8 s
0 - 100 km/h	17,3 s	8,1 s
0 - 120 km/h	28,4 s	11,6 s
0 - 140 km/h	-	15,9 s
0 - 160 km/h	-	22,8 s
0 - 180 km/h	-	38,2 s

Prožnost:1000 m od 40 km/h (IV.): -32,5 s (169 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): -36,5 s (146 km/h)**Zavorna pot:**od 150 km/h - 108,4 m
od 100 km/h 56,9 m 46,8 m**Natančnost meritnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično	
60 km/h	56,2 km/h	56,8 km/h
80 km/h	76,1 km/h	73,4 km/h
100 km/h	97,2 km/h	97,9 km/h
120 km/h	116,9 km/h	116,4 km/h

Poraba goriva:testno povprečje
(lit/100 km) 7,8 13,4

Tehnični podatki

	Y10 ELECTRONIC	THEMA V6 LS
motor (zasnova/namesnilov)	Številjeni, širokimi, vrtlj. / spredaj, predno	Številjeni, širokimi, V 60°/spredaj, predno
vrtilna in giblji (mm)	70x72	93x72,6
gibna prostornina (cm ³)	1108	2959
kompresija	9,6	9,5
največja moč (kW/km pri 1/min)	37/51 pri 5250	126/175 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	84 pri 3000	245 pri 4500
odmična gred (pogon)	1 v glavi [zobati jermen]	2x1 v glavi [zobati jermen]
it. ventilov za valj. št. ležajev ročicne gredi	2/5	214
položenje z gorivom, včig	Bosch monomotronic MA 1.7	Bosch motronic MA 1.7
blagovje	vodno; 4,6 litra	vodno; 10 litrov
menjalnik (itevilo prestava)/pogon	brezstopenski samodeljni/spredaj	peto stopenski/spredaj
prednja prema	posamečne obese, vzmeti nogi, predna volila, nastrene opore, stabilizator	posamečne obese, vzmeti nogi, predna volila, stabilizator
zadnja prema	topa prema isteggal s sedmim steklenim vložnim vzmeti, teleščki blazmiki, potne opore, stabilizator	posamečne obese, vzmeti nogi, predna volila, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, servo	kolutne, zdravlj. nosilje, servo, ABS
zavore zadaj	zbocnice, servo	kolutne, servo, ABS
volan: it. zavrtljajev	z zabolato levojo, 3,4	z zabolato levojo, servo, 3,2
platičica	4,58x13	6x15
gume	155/70 R 13 (Michelin Mx1) 195/60 VR 14 (Michelin MxV2)	195/60 VR 14 (Michelin MxV2)
teža praznega vozila (kg)	815	1330
dovoljena skupna teža vozila/prikolice (kg)	1215/900	1830/1400
medosna razdalja; koloteka S/Z (mm)	2159, 1281/1278	2660, 1494/1484
dolina x širina x višina (mm)	3423x1507x1430	4605x1752x1433
petrljnik (litri)	195/830	550/1000
posoda za gorivo (litri)	43	65
največja hitrost (km/h)/prestava	145/-	220/V
pospešek 0 - 100 km/h (s)	18,1	8,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,0/6,4/7,6	7,7/9,7/14,5
vresta goriva (benzin)	neovrhčeni, super (95 ROZ)	neovrhčeni, super (95 ROZ)

LANCIA Y10 SELECTRONIC AVENUE

Hvalimo

- menjalnik (ECUT)
- oblika
- opremljenost
- notranjost

Grajamo

- visoki sedeži
- neučinkovito ogrevanje
- prostornost na zadnji klopi

LANCIA THEMA 3.0 V6 LS

Hvalimo

- motor, zmogljivosti
- počutje
- prostornost
- opremljenost

Grajamo

- glasen piš vetra
- (pre)mehka naslonjala
- zasilno rezervno kolo

Cena:

ITL 17,760.00 (Lancia Torino)

Cena:

ITL 53,881.000 (Lancia Torino)

Končna ocena

Ceprav vsaka v svojem razredu, ti Lancii predstavljata ekskluzivnost vsaka na svoj način. S svojimi zmogljivostmi in merami se močno razlikujeta, prav zato pa se dopolnjujeta. Zaradi eleganca daje thema vtis avtomobila poslovnega človeka, iz istega vzroka pa bi za Y 10 lahko rekli, da je damska avto. Zaradi vseh lastnosti sta tisto, kar vsaka lancia hoče biti.