

Vozili smo: (NOVI) LANCIA Y10
in LANCIA THEMA

HIŠNI STIL

Lanciino uradno besedilo pravi: »Hkratna predstavitev na novo obdelanih theme in Y10 ni naključje, temveč priložnost, da se ekskluzivnost te znamke znova izkaže. Eleganca, prefinjena tehnologija, udobje in zmogljivosti so pri Lancii na voljo na obeh koncih njene palete: pri najmanjši Y10 in pri največji temi.«

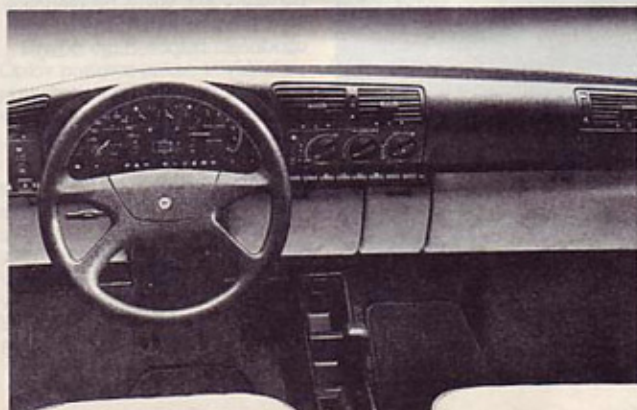
Ta trditev nedvomno drži in z najnovejšo pomladitvijo obeh modelov so jo kvečjemu vnovič dokazali. Lancia je pač imenitnejši del orjaškega Fiata in takšen status hoče na vsak način obdržati.

Nalogi obeh modelov sta pri tem enaki, pa vendarle različni. Majhna lancia Y10 mora še prepričljiveje dokazovati, da avtomobilski luksuz ni vprašanje gibne prostornine v motorju, velika tema pa, da njena zunanja podoba še ne potrebuje popravkov – ker so že mere in vsebina dovolj, da ostaja vodilna in dovolj prestižna italijanska limuzina.

Samo navzven je bila Y10 manj vzdržljiva. Zdaj so ji spremenili nos in jo tako (s pomočjo nove maske pred motornim hladilnikom) »poenotili« z drugimi modeli iste znamke, dobila pa je tudi širše gume na spremenjenih platiščih, sveže oblikovani zunanji ogledali, nova brisalnika (spredaj in zadaj) ter nove, predvsem pa širše zadnje luči.

Za katero od različic nove lancia Y10 gre, piše odslej večidel le na njihovih nosovih, ne na zad-

*Y10 1.1 avenue: nežna,
a temeljita notranjost*



kih, vseh različic pa je sedem: 1,1 i.e., 1,1 elite, 1,1 elite selectronic, 1,3 elite, 1,1 avenue, 1,1 avenue selectronic in 4WD. Številke oznanjajo velikosti motorjev, elite in avenue pomenita opremljenost z elektronskim menjalnikom (ECVT) in 4WD je štirikolesni pogon.

Nekdanji motor fire 1000 so zamenjali s fire 1100, na voljo pa je tudi Y 10 s fire 1300. Oba so opremljena z Boschovim elektronskim vbrizgavanjem goriva, pri



Y10: novo prodajno obdobje, nov zadek

LANCIA Y10	1,1 i.e.	1,1 elite	1,1 elite selectronic	1,3 elite	1,1 avenue	1,1 avenue selectronic	4 WD
gibna prostornina (kubiki)	1108	1108	1108	1297	1108	1108	1108
največja moč (kW/KM pri vrt/min)	37 (51) 5250	37 (51) 5250	37 (51) 5250	53 (74) 5750	37 (51) 5250	37 (51) 5250	37 (51) 5250
največji navor (Nm pri vrt/min)	84 3000	84 3000	84 3000	100 3250	84 3000	84 3000	84 3000
največja hitrost (km/h)	150	150	145	170	150	145	142
0-100 km/h (s)	15,8	15,8	18,1	12,5	15,8	18,1	18,9
poraba goriva (ECE mix, l/100 km)	6,1	6,1	6,3	6,9	6,1	6,3	6,4

čemer je 1,1-litrski agregat modernjši: ne le zaradi monomotronica, ki nadzira vbrizgavanje goriva, vžig in sondo lambda ob katalizatorju, ampak tudi zaradi dodatno povečanih sesalnega in izpušnega sistema, novih ventilskih sedežev in vodil ter oljnih brizgalk za hlajenje batov. Da je manjši motor bolj kultiviran in »lahkotnejši« od večjega, je mogoče takoj opaziti tudi izza volana.

Samodejni selectronic poznamo že od prej. Zdaj je nov petstopenjski ročni menjalnik: z dvojno togo povezavo med zobniki 1. in 2. prestave) na sekundarni gredi in 3. in 4. prestave (na primarni gredi), z integriranim diferencialom ter s prenosom do ročice s pomočjo drogov in pletenice. Novi menjalnik je opazno tišji od prejšnjega, natančnejši in hitrejši za pretikanje, z lahkotnostjo pa še bolj po meri nežnejšim rokam voznic. Stari menjalnik je ostal le v kombinaciji s (prikjučljivim) štirikolesnim pogonom, a so ga z daljšimi razmerji prilagodili uporabnejši porabi goriva na daljših vožnjah.

Lancia Y10 ima odslej tudi lah-



Thema S.W.: na sliki kot 3.0 V6 LX

kotnejši uporabi prilagojene mehanizme pedal, zmogljivejšo električno, na novo nastavljeno vzmetenje in blaženje (za boljše udobje in zanesljivejšo lego na cesti) ter v marsičem novo notranjost. Povsem nova je armaturna plošča elegantnih oblik, z dobro vidnimi in preglednimi merilniki,

z novimi stikali in sprožili ter s skladnejšo obdelavo glede na celotni potniški prostor. Sicer pa je tudi na oči vidna vsebina te majhne lancie odvisna od paketa opreme, ki ga izbere kupec. Popolna izvedba pomeni tudi dobro oprijemljiva prednja sedeža, klimatsko napravo, radijski kase-

tofon z glavnimi (podvojenimi) stikali med volanskimi prečkami (da se počutiš kot Mansell med pretikanjem), alcantaro na sedežih, pred njimi in ob njih, in še celo vrsto potankosti, zaradi katerih je Y10 predvsem prijeten in luksuzen, in šele potem majhen mestni avtomobil. Žal se z nastavljenim volanskim obročem (po višini, za 56 mm) le delno oddolži za odločno prekretek vzdolžni pomik voznikovega sedeža; ob razmeroma zamotanem plezanju k zadnji klopi pa ostaja tolažilna nagrada: ročaja s katerima je moč povleči naslonjali prednjih sedežev, sta hkrati tudi v oporo prednjima varnostnima pasovoma da ponju ni treba segati predaleč nazaj. Ampak: na boljšem sta spet potnika, ki sedita spredaj.

Lancia Y10 je torej še bolj tisto, kar hoče biti že od rojstnega leta 1985 sem: majhen, okreten, že skorajda damski in tudi zato zelo luksuzen avtomobil za pretežno dve osebi in nekaj vsakdanje (mestne) prtljage. Kot takšen zmora odlično odigrati vlogo drugega avtomobila pri hiši, ali pa svojega voznika vpeljati v nadaljnji Lanciini program. Na primer k Lancii temi, če že govorimo o luksuzu in o udobju te znamke.

In Lancia tema je, vidite, zdaj prav tako nova in sveža: ne le zaradi kromiranih pokončnic v prednji maski, zaradi spremenjenih odbijačev, novih pozicijskih luči, več-

jih zračnih rež, črnih okenskih okvirov ter kljuk na vratih ali pa zaradi zunanjih ogledal s po le enim pecljem; nova je predvsem zaradi vgrajene mehanike, ta pa obsega: od Alfa Romea sposojeni trilitrski motor V6, Boschev motoric za vse bencinske motorje po vrsti, modularni sesalni sistem



za dvolitrski bencinski šestnajstventilnik, zmogljivejšo kombinacijo tega motorja s turbinskim polnilnikom, uglajen in »ekološki« 2,5-litrski turbodizel, »viscodrive« za različici turbo 16v in 3.0 V6, nov štiristopenjski samodejni menjalnik ZF (ki sodi k doplačilom), lamelne blažilnike, trše vzmeti in stabilizatorje, nove gume ter pri večini različic serijsko vgrajeni zavorni ABS.

Nova tema ima novo sedežno oblažinjeno, novo obliko zadnje klopi, mikrofilter za klimatsko napravo, več notranje razsvetljave, preglednejšo armaturno ploščo, za doplačila pa še zračno vrečo pred voznikom, tempomat, elektriko zoper vlome, na novo zasnovano električno pomičnost prednjih sedežev in radijski sprejemnik.

Celotna ponudba lancie theme sloni na dveh karoserijskih oblikah (limuzina, station wagon), na štirih motorjih (16v, turbo 16v, 3.0 V6 in turbo ds) ter na štirih zalogah opreme: standardna, LE (line executive), LS (line style) in LX (line luxury).

Motor 16v pomeni štiri valje v vrsti, dva litra gibne prostornine, dve odmični gredi v glavi, po štiri ventile za vsak valj in dve dodatni gredi zoper tresljaje. Modularni sesalni sistem (V.I.S. – Variable Induction System) omogoča veliko pržnost tega agregata tudi ob nizkih vrtljajih njegove ročične gredi. Sistem deluje s pomočjo dolge in ozke ter kratke in široke sesalne cevi, ki ju izmenično odpira in zapira ventil, občutljiv na zračni tlak. Celotni management prevzema motronic in, če gre za motor turbo 16v, nadzira motronic tudi turbinski polnilni tlak (glede na motorne vrtljaje), »over-boost« in

navor med vožnjo v prvi prestavi (zoper zdrsanje gnanih koles).

Od Alfe sposojeni motor V6 ima vrsti valjev razmaknjeni za 60 stopinj, lahke glavo, blok in oljno kad ter zelo skrbni termični obdelavo in opremo. Čeprav po velikosti največji v temi, skrbi za »sredino« moči med motorjem 16v in turbo 16v, streže pa predvsem z lepim obnašanjem in z limuzinsko-motornim počutjem;

tudi v kombinaciji z novim samodejnim menjalnikom.

Obema močnejšima bencinskima motorjema so pritaknili viskozno sklopko med prednjima kolesoma »Viscodrive« smo spoznali že pri dedri 2000 turbo, njegovi prednosti pa sta: da se motorji navor progresivno »zli-va« k pogonskima kolesoma, ne da bi pri ostrih pospeških odveč-

no zdravali, in da omogoča vgradnjo zavornega ABS.

Hkrati z motorji in prenosom moči so novo temo oplemenitili tudi s temeljitejšim podvozjem. Lamelni blažilniki (z lamelnimi opnami namesto ventilov) so se izkazali že v delti integrale 16v, trše vzmeti so tudi zdaj dovolj prilagajene udobju, ki ga človek v temi pričakuje, nova stabilizatorja in nove 15-colske gume pa ob močnejših motorjih odlično dopolnjujejo celotno vozno značilnost avtomobila. Navsezadnje je pri temi na voljo tudi aktivno vzmetenje, pa še cela vrsta podrobnosti, ki jo uvrščajo v prestižnejši limuzinski razred. In kdor bi namesto limuzine raje kupil limuzinski potovalnik, pač seže po različici S.W. (station wagon = kombi). Ta je mnogim najbolj všeč s turbodizlom v nosu, zdaj moderniziranim s hidravliko za Boschevo razdelilno črpalko, na novo optimiranimi predkomorami in izgorovalnimi prostori ter z novimi batnimi obroči (zoper znižano oljno porabo in zato manj sajasti izpuh).



Thema LX: usnje, les in merilniki

LANCIA THEMA	16v (autom.)	turbo 16v	3.0 V6 (autom.)	turbo ds
gibna prostornina (kubiki)	1995	1995	2959	2500
največja moč (kW/KM pri vrt/min)	112 (155) 6500	148 (205) 5750	126 (175) 5500	85 (118) 4100
največji navor (Nm pri vrt/min)	178 3500	298 3750	245 4500	245 2400
največja hitrost (km/h)	205 (204)	230	220 (215)	192
0–100 km/h (s)	10,1 (13,9)	7,2	8,1 (9,3)	11,5
poraba goriva (ECE mix, l/100 km)	9,3 (9,2)	9,2	10,6 (11,3)	7,2

Torej je jasno: novi lancii – tema in Y10 – imata hišni stil. Obe sta – ne glede na razreda, ki jima pripadata – predvsem luksuzna avtomobila z veliko všitega in na oči ne takoj vidnega napredka. In obe imata isti Lanciin značaj. Ta namreč številnim kupcem zelo ugaja.

Martin Česenj