

Lancie Y 10 so tri: fire, touring in turbo. V enakem zaporedju se dvigajo tudi njihove motorne moči. Torej je Y 10 turbo najzmožljivejša ponudba iz te majhne in nadvse zanimive Lancine vrste. Vroč avto za vročega voznika! Zato smo ga pre-skusili sredi vročega poletja.

Na avtu, ki smo ga dobili naravnost iz torinske tovarne, je sicer pisalo da je autobianchi. Ampak to vas naj ne moti. Najmanjše lancie se v Italiji in Franciji še vedno prodajajo pod imenom te nekdanje avtomobilske hiše, drugje na svetu pa kot lancie. Razen v označah med njimi ni nikakršnih razlik.

Značilno za vse Y 10 po vrsti je pa tole: da ne morejo povsem prikriti bližnjega sorodstva s fiatoma pando in unom, da so mnogim hitro, mnogim pa sploh ne všeč zaradi strmega nosu in črnih vrat na odsekanem zadku, da so močno podrejene dobit aerodynamiki in, da so v celiem gledano, z opremo vred ta hip najelitnej-



Lancia Y10 turbo

MDP!

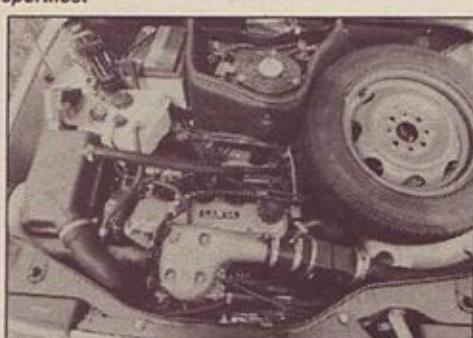
179 kilometrov na uro!



Kokpit: moderna športnost



Sončna streha: z gibom navzgor



Motor: 85 KM!

še predstavnice nižjega avtomobilskega razreda.

Težko je verjeti, a je res. Štirje normalno raščeni potnikи v Y 10 lahko čisto solidno sedijo. Nisem zapisal udobno, kajti to bi bil čudež. Toda, s pomočjo trapezasto pomičnih prednjih sedežev je mogoče dovolj preprosto in hitro zleti k zadnji klopi in če niste vajeni rolls-roycea, boste znali tam zadaj tudi sedeti. Pogoj za daljše potovanje je en sam: da imajo vsi potnikи v avtu le en kovček. Ne vsak svojega! Vsí skupaj enega! V tem primeru ostane v prtljažniku tudi nekaj malega prostora za štiri ali pet sendvičev. Ampak, saj lancia Y 10 sploh noče biti potovalni avto. Namenili so ga vsakdanjim opravkom za tiste ljudi, ki imajo tudi ob takšnih priložnostih radi moderno ugodje, ali bolje rečeno, ki jim ni čisto vseeno, v čem se vozijo. Različica turbo pa ponuja v isti sapi – hkrati z oblogami iz umetnega usnja (alcantara!), mehko obloženega volanskega obroča in popolne armaturne plošče – tudi vznemirljiv motor, da ste alfam. beemvejem in celo zaspanetom v porschejih skozi mestna križišča brez težav kos.

Povrh tega se – govorim za prednja sedeža – v tem avtu dovolj dobro sedi, da je športnim občutkom zadoščeno. Na voljo so tudi električno vode-



na stekla v vratih, ki jim gre očitati le predaleč od rok na meščena stikala. Je pa moč z njimi in s pomočjo elektrike odmikati tudi zadnji bočni šipi, kar je za vroče dni prav prijetna domislica.

Na armaturni plošči je vse, kar si lahko želite: merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, goriva, temperature (za vodo in olje) in oljnega pritiska; na sredini je kontrolna plošča za večino pomožnih naprav, levo pod robom pa kazalec, ki se odziva na polnilni pritisk v turbinskem polnilniku. Ta je japonske znamke IHI, opremljen s hladilnikom polnilnega zraka in izdatno prispeva k največji motorni moči 62 kW (85 KM) pri 5750 vrtljajih v minutni. Motor je Fiatov, brazilske izdelave in enak kot v različici touring. V zlo mu štejem, ker hladen ali vroč težko vžiga, ko pa steče je skoraj cestno dirkaški: voznik mora malce potreti do 2500 vrtljajev, ko se zgane polnilnik in ga sedež

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štititaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib $76,0 \times 57,8$ mm – gibna prostornina 1049 kubikov – kompresija 7,0:1 – največja moč 62 kW (85 KM) pri 5750/min – največji navor 123 Nm pri 2750/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni padotični uplinjač Weber – električna črpalka za gorivo – turbinski polnilnik na izpušne pline IHI RHB 52, s hladilnikom polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 630 W – elektronski vžig (digiplex)

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski synchronizirani menjalnik, prestavnica ročica na tleh – prestavnica razmerja: I. 3,909; II. 2,055; III. 1,344; IV. 0,978; V. 0,836; vzvratna 3,727; diferencial 4,077 – platišča 4, 1/2 B \times 13 (testni avto: iz lahke Kovine) – gume 155/70 HR 13

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna koroserija – prednji kolesi na posamičnih obeh, vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne opore, stabilizator – zadaj poltoga prema (=omega=), sredinsko vpeta, vijačne vzmeti, vzdolžna voda, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu – volan z zobato letvijo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,392 m – širina 1,507 m – višina 1,420 m, – medosna razdalja 2,159 m – kolotek spredaj 1,281 m, zadaj 1,277 m – rajdi krog 9,3 m – teža praznega vozila 790 kg – dovoljena skupna teža 1190 kgh – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 900 kg – prtljažnik (normno) 150/785 litrov – posoda za gorivo 47 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 180 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,5 s – poraba goriva (ECE): 5,8/8,4/8,6 litra bencina super na 100 km

sune v zadnjo plat. Navsezadnje pride na vsako konjsko moč manj kot 10 kilogramov teže vozila in to je izza volana zares mogoče občutiti. V naših rokah je Y 10 turbo pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 kilometrov na uro v 4,3 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na uro v 7,2 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 16,0 sekunde, do hitrosti 140 kilometrov na uro v 23,2 sekunde in tako naprej do največje hitrosti 179 kilometrov na uro, ki smo jo izmerili v povprečju štirih voženj. Žal je bil pri tem kazalec na merilniku vrtljajev že nevarno v rdečem polju, pa je plin za dolgotrajnejšo vožnjo potrebno odvzeti. Peta prestava je pač malce prekratka!

Vse drugo v avtu je motorju zadosti po meri, da ga je mogoče urenno gnati. Tudi podvozje, kratkemu vozilu navkljub! Ob ravnotežje ga utegne spraviti le zaporedje hitrih v ostrih ovinkov, če se jih voznik nedorno loti. In pri cestnih grbah je potrebno vedeti, da idealno udobnih in športno čvrstih avtomobilov v enem kosu ni.



Lancia Y 10 turbo je torej natanko takšen avtomobil, o kakršnem sanja veliko zagretežev: majhen in vražje zmogljiv. Ter hrkati: majhen, a prestižno opremljen. Zdaj boste rekli: in kaj pomeni kratica MDP v naslovu? Majhen Drveči Predmet!

Kaj pa drugega!

