



Lancia Y10

Kdor je v službi pri Lancii, ne more imeti dveh levih rok. Dobrega hišnega imena tam ne zapravljajo, pa mora biti vse, česar se lotijo, izdelano z elitnim priokusom. Noblesse oblige! Dokaz za to je tudi nova lancia Y10. Pravzaprav vse tri njene različice! Ob tem je bilo tudi ženevsko okolje ravno prav ugledno za uradno predstavitev.

Obenem je nova lancia, le dan po krstnih vožnjah, prevzela vlogo zvezde tamkajšnjega avtomobilskega salonja. Na odru in v bleščavi žarometov je pomenila svežo novost: svežo po obliku in zasnovi, po moderni tehnički in po opremi, ki jo je za ta avtomobilski razred neobičajno veliko. Novo vozilo so vrinili med A 112 (ki od dozdajšnjih autobianchijev edini še ostaja v programu) in delta, njegovo oznako pa so opredelili takole: v Italiji in Franciji je Y10 uradno autobianchi, povsod druge pa lancia, čeprav z majhnim Autobianchijevim

Novo razmerje

Luksusni nižji razred

znakom na nosu. Sicer pa »Y10« ne pomeni nič določenega, ostal je kot prototipno ime s konstrukcijskimi papirjev. Za kaj manj prozaičnega jim je torej zmanjkovalo navdaha, toda za avtomobil v celičnega tege zanesljivo ni mogoče reči.

ŽLAHTNOST

Oči potrebujejo kakšno minuto časa, da se nove lancie privadijo. Šele potem znajo ceniti dognanost oblike, ki je delo oblikovalskega centra tovarne. Komaj 3,4 metra dolga karoserija ni le optično za-

nimiv izdelek, ampak se ponosa tudi z zelo dobrimi aerodinamičnimi lastnostmi. Količnik zračnega upora $C_w=0,31$ je v tem razredu rekordno nizek, prispeva pa tudi k rekordno ugodnemu zmnožku s presečno površino 1,76 kvadratnega metra. Tolikšna aerodinamičnost zagotavlja vsaj tri dobre lastnosti: večje končne hitrosti, zmernejšo žejo po gorivu in odločno manjši hrup. Seveda vse to na račun prilepljenih šip, posebej zatesnjeni žarometov, izredno natančnih karoserijskih stikov in celotne oblike vozila: z zelo položno prednjo šipo, z močno potlačenim in zaobljenim nosom ter s skoraj navpično

odrezanim motno črnim zadkom. Zaradi bočnih krivulj se stranska okna očijo proti zadnjemu delu avtomobila, pa je ta predvsem za to in od strani videti daljši kot je v resnici.

Nenavadna in priročnosti naklonjena so vrata: bočna zaradi velikih izrezov in zato, ker se z zgornjima roboma zaledajo daleč v streho (ta je neobrobljena pa zato zavrhka na gumastih tesnilih preprečuje), da bi voda ob odprtih vrati curljala v notranjost, tista na zadku pa so s pečljastima tečajema zasajena daleč v zadnji del strehe, pa se med dviganjem pomaknejo naprej, da je dostop k prtljažniku znatno udobnejši.

Lancia Y10 je po karoserijski zasnovi čisto zaresna kombilimuzina. Zadnja klop je v celični ali deljivo zložljiva, torej je prtljažni prostor mogoč prilagoditi številu potnikov v vozilu. Oziroma ga od 150 dm³ povečati na največ 785 dm³ (tovarniško oznanjene) prostornine. A to je le uvod v rekordno ugodno razmerje med notranjimi in zunanjimi karoserijskimi centimetri.

Kajti v tem vozilu je prenenljivo veliko prostora. Ugod-

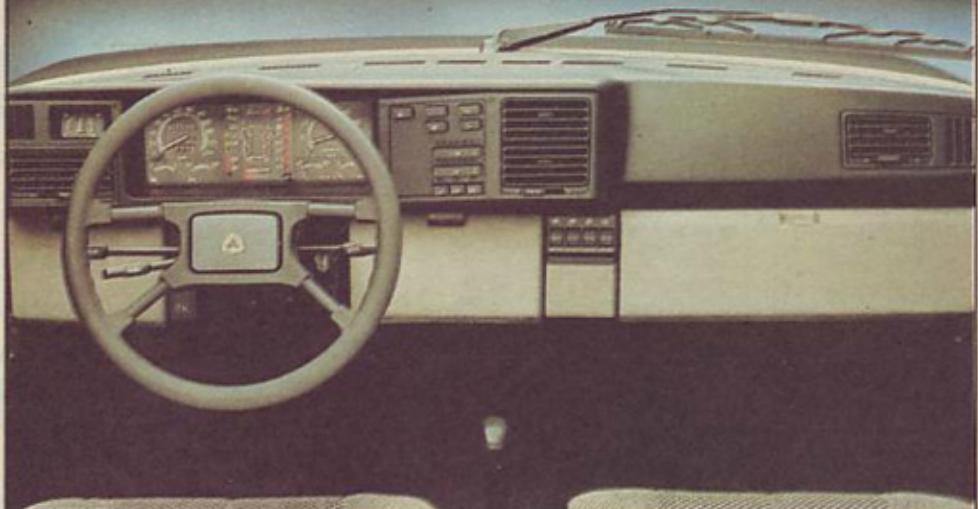
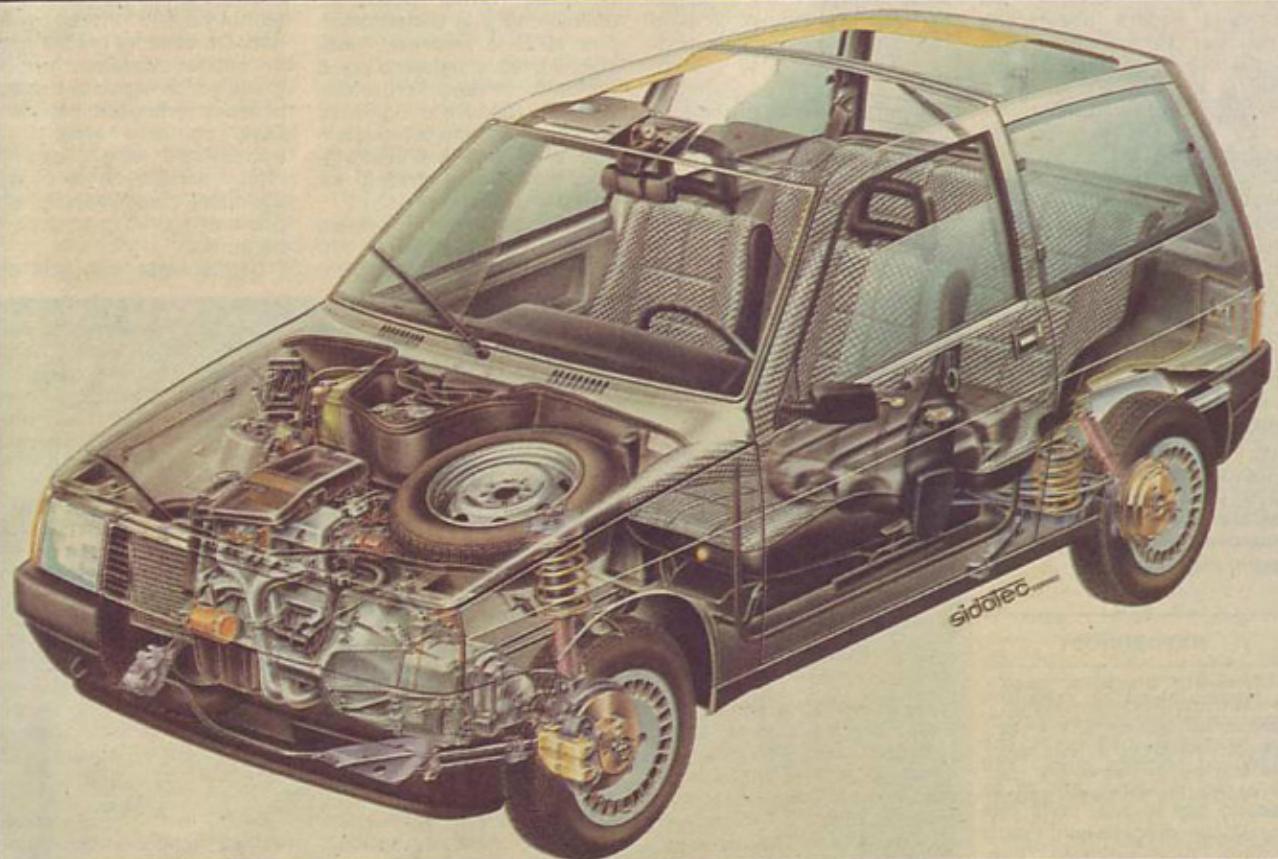
no notranjo dolžino so pridobili s prečno nameščenim motorjem, s povsem pod spodnji rob prednje šipe stisnjeno armaturno ploščo, s smotorno zasnovanima prednjima sedežema in s pravšnjima merama njenih pomikov. Morebitno ozkost potniškega prostora so prebrodili z vdrtinami v bočnih vratih in stenah na obeh koncih zadnje klopi. Tako sploh ni dvoma: prednja sedeža omogočata dovolj izbire za udobno sedenje, brez strahu za glavo pod stropom. Šele izraziti dolgonogež bo s koleni drsal ob volanski obroč, a ne v tolikšni meri, da bi ga to oviralo pri vožnji. Prostor na zadnji klopi je v gledano vzdolžno – močno odvisen od nameščenosti prednjih dveh sedežev, a za kratkotrajne vožnje zna biti Y10 povsem ustrezen avtomobil za štiri osebe. Tudi tovarniško sporočilo pravi: lancia Y10 je – ne glede na različico – moderen in pripraven avtomobil, namejen mestnim in primestnim vožnjam, predvsem pa tistim kupcem, ki znajo ceniti žlahtnost vozila. Zatorej so lancii – spet ne glede na različico

– pritaknili krepko mero vabilive opreme.

Različice so tri: fire, touring in turbo. V istem vrstnem redu pomenijo stopnjevanje motornih moči. Pri tem so paketi opreme praktično enaki. Voznik dobi vsakič majhen in obložen volanski obroč s štirimi prečkami, ki so le pri turbu športno olupljene, da je volan videti še tanjši. Tudi armaturna plošča je vedno enaka: z merilniki hitrosti vozila, mo-

tornih vrtljajev, oljnega pritiska ter temperatur olja in hladilne tekočine. Tam, kjer je pri fire in touringu ekonomometer, je pri turbu merilnik polnilnega pritiska. In medtem ko je notranjost touringa v celem odeta v alcantaro (usnj podobno) in zelo trpežno pregleko), so sedeži v fire in turbu oblečeni v blago. Naštavljamo dalje: tipala, ki elektronsko ukazujejo zračenju in gretju (pri fire so na voljo obi-

čajne ročice); testna plošča za kontrolo goriva, električne napetosti, motornega olja, luči na vozilu, zavorne tekočine, pozabljeno odprtih vrat, zavornega sistema, hladilne tekočine in tako dalje; računalnik, ki streže z uro, prevoženi kilometri, povprečno hitrostjo, časom vožnje, zunanjo temperaturo, zalogo gori-





va in datumom; možnost digitalnih merilnikov; predali za drobnarje in kovance, na prednja sedeža pričvrščena zaklopka varnostnih pasov, zglavnika in še dosti tistega, kar je mogoče srečati le pri večjih in dražjih vozilih.

Za doplačilo je moč Y10 oplemenititi še z osrednjim klučavnico (tudi za zadnja vrata), z električno vodenimi bočnimi šipami (posebnost: tudi ob zadnji klopi), brisalnim sistemom žarometov, dodatnim žarometnim parom pri turbu, sončno streho in podobnim. Spisek opreme je zares dolg, zagotovo pa nadvse prepričljiv, če to lancio primerjamo z njenimi tržnimi tekmaci. Pa se nazadnje izkaže, da je barvno vskljena notranjost z zunanjostjo vozila, v Y10 tako vsakdanja kot so skrbno odmerjene, že skoraj razkošne preproge. Pravi lukuzni nižji razred!

NAPREDNOST

Najzanimivejši od vseh treh možnih pogonskih agregatov je najmanjši med njimi: fire 1000, ki poganja lancio Y10 fire. Saj je jasno: gre za še skoraj nov in zdaj prvič tudi praktično predstavljeni Fiatov motor najsodobnejše kon-

strukcije, z močno okleščenim številom sestavnih delov in ob tem tudi s precej olajšano tezo. Ta izdelek je plod najnovejše tehnologije robotizacije obenem in je v čvrsti zvezi z okroglo porabljenimi 600 milijardami lir, odštetih za njegov razvoj. Zdaj streže z 999 kubiki gibne prostornine, s 33 kW oziroma 45 KM pri 5000 vrtljajih v minuti in z veliko prožnostjo, dobrodošlo za vsakdanje mestne vožnje, ki je plod izredno nizkega ob-

močja največjega navora. Odmična gred je v lahki glavi, polnjenje ravna padotočni uplinjač, vžig je tranzistorski. Fire 1000 je preprost, robusten, a izredno uglasjeno tekoč motor, ki se lancii Y10 odlično poda. Njegove zmogljivosti so, če verjamemo tovarniškim podatkom, približno enake tistim, s kakršnimi strežejo 1,2 do 1,3-litrski motorji.

Močnejša in zato v celiem zmogljivejša možnost je Y10 touring. Zanj so uporabili Fi-

atov »brazilski« motor s 1049 kubiki gibne prostornine, kar zadošča za 40 kW oziroma za 55 KM pri 5850 vrtljajih v minutu. Ob odmični gredi v glavi in petkrat vležajeni ročični gredi so za vgraditev v Y10 posebej prilagodili vžigalne čase, polnjenje motorja, in tranzistorski vžig. Tako se motor ponaša ne le z zelo ugodnimi zmogljivostmi, ampak tudi z zelo zmerno uporabo goriva.

Najmočnejša, skorajda dir-



Tehnični podatki

Različica	Y 10 fire	Y 10 touring	Y 10 turbo
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni
gibna prostorina (kubiki)	999	1049	1049
vrtina in gib (mm)	70,0×64,9	76,0×57,8	76,0×57,8
največja moč KW (KM) pri 1/min	33 (45) pri 5000	41 (55) pri 5850	62 (85) pri 5750
kompresija	9,8 : 1	9,5 : 1	7,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	80,4 pri 2750	81,4 pri 3000	122,6 pri 2750
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jer.)	1, v glavi (zob. jer.)	1, v glavi (zob. jer.)
polnjenje z gorivom	prečnotočni vplinjač	padotočni uplinjač	dvojni padotočni uplinjač turbinski polnilnik
menjalnik (število predstav)	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	poltoga prema »omega«, sredinsko vpeta, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, tel. blažilniki		
zavore spredaj	kolutne, servo		
zavore zadaj	bobnaste, omejevalnik moči		
platnišča	4,50 BX 13 H	4,50 X × 13 H	4,50 X × 13 H
gume	135 SR 13	135 SR 13	155/70 HR 13
teža praznega vozila (kg)	720	750	790
dovoljena skupna teža (kg)	1120	1150	1190
medosna razdalja (m)	2,159	2,159	2,159
dolžina × širina × višina (m)	3,392 × 1,507 × 1,425 (Y 10 turbo : 1,420)		
0–100 km na uro (s)	16,0	14,5	9,5
največja hitrost (km na uro)	145	155	180
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,2/5,8/6,3	4,9/6,6/7,2	5,8/8,4/8,6

kaška različica je Y10 turbo. Zanj so presadili motor iz touringa, mu pritaknili nove baterije z novimi obročki, odporniša tesnila, prilagojen izpušni sistem, električno črpalko za gorivo in Marellijev elektronski vžig digiplex ter seveda turbinski polnilnik na izpušne pline japonske znamke IHI s hladilnikom polnilnega zraka, dvojnim uplinjačem in zapiranje dotoka goriva ob odveztem plinu. Rezultat je močno športen in močno vabljiv: 63

kW oziroma 85 KM pri 5750 vrtljajih v minutu, 9,5 sekunde z mesta do hitrosti 100 km na uro in preko 180 kilometrov na uro največje hitrosti.

Celo za volanom tega štirikolesnega izstrelka pa nisem opazil niti ene sme napake, ki bi jo zdaj lahko pocítil podvozju. Kajti tudi pri podvozju so bili Lanciini možje tradicionalno temeljiti. Prednji kolesi se posamično opirata na vzmetni nogi in prečna vodila; zadnjima pa so name-

nili poltogo premo, imenovano »omega«, ki je v obliki črke »u« oblikovalcev, na sredini gibljivo speta s karoserijo, ob straneh pa z vzdolžnimi vodili in uprta na prostorsko povsem nezahtevni, vijačni vzmeti ter močno poševna teleskopska blažilnika. Tako so ubili dve muhi na mah: zadnja prema je odlično »stisnjena« pod kratek zadek, obenem pa tako temeljito uravnavana, da se zdi Y10, čisto vseeno s kakšnim motorjem, kot na

tračnicah. Ne le, da so vsa štiri kolesa tudi na najostreje vzetenih ovinkih zelo dolgo čvrsto pri tleh, tudi na hitrih ravninah in na cestnih grbah s tem avtom ni nikakršnih težav. Zraven štejem še spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste zavore, s servovojačevalnikom v dvokrožnem sistemu in z omejevalnikom moči na zadnji kolesi, ki jih med kratko a ostro preskušnjo nisem uspel niti enkrat spraviti iz ravnotežja (na račun pregrevanja, na primer). Zato lahko zatrdim: lancia Y10 kot fire kot touring in kot turbo je eden od najbolj posrečenih, zagotovo pa najuspelejši majhen avtomobil zadnjega časa. Žal je ta uspelost všteta v ceno, cene za posamične različice pa (predvsem pri nas) ne bojo ravno ugodne. Pri Lancii ne skrivajo: cilijo pač na premožnejše kroge!



Torej je lancia Y10 povsem na novo zastavljeno razmerje. To je avtomobil nižjega razreda, a prestižnih lastnosti. Pa je zato novo tudi njegovo razmerje do kupcev.

MARTIN ČESENJ