



Simbolika in imidž

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič, Vinko Kernc

Ko pomislim na Lancie in še bolj, ko sedem v eno od njih, mi misli uidejo k starim Rimljanom. K Latincem. K tistemu narodu, ki je izumil latinščino in pravo. In, jasno, k tistemu, ki je menda res znal uživati. Pravijo, da še preveč.



Ste se kdaj vozili po Italiji in imeli oči odprte? Tam po podeželskih cestah tu in tam naletite na razkošne vile, skrite za visokimi, pogosto negovanimi ograjami iz drevesja ali še raje okrasnega grmičevja, za njimi pa so parki s starimi drevesi in z vijugajočo, do vile razpotegnjeno urejeno makadamsko cesto. Čisto na koncu, ob vznožju stopnic v vilo, pod dvema ogromnima, iz kamna izklesanima levoma je parkirana Lancia Ypsilon.

Gospod vozi Thesisa, morda Maseratija Quattroporte, Ypsilon je njen. Dama, gospa v najlepših letih, gospa, ki pusti neomejene količine denarja pri kozmetičarkah, frizerjih, v fitnessih, pri Trussardiju, pri Gucciju, pri Armaniju. Gospa ve, kaj hoče.

Kadar s prstom pokažeš na gospo ali damo ali žensko nasploh, vedno tvegaš razpravo o šovinizmu. Zato naj bo: gospa in gospod iz gornjega odstavka imata sina, mladeniča v zgodnjih dvajsetih z brezhibno urejeno bradico, s

Zunanost? Verjetno bi si ga zaželela tudi Elisabeth Taylor, Cindy Crawford ali celo gospa Al Capone. Krasna zmes romantike in nostalgije.

srednje dolgimi, lesketajočimi lasmi in z okusom izbrano obleko. Mladenič zna uživati življenje; pridno posluša predavanja na filozofski fakulteti, skrbno goji svoj imidž in Ypsilon je njegova izbira. Punto je zanj preveč plebejski.

Lahko je seveda povsem drugače, Evropa nasploh nima

ravno posluha za Lancie, ampak če se kje kdo kdaj ozre za tovrstnimi avtomobili, je nekaj gotovo: ta natanko ve, kaj išče, in da veliko na svojo zunanost. To mu pomeni največ v življenju; za enak denar bi se domov pripeljal s Stilo-

jem, ampak le Ypsilon mu osmišlja položaj v družbi, ki mu pripada. Ali vsaj za katerega si želi, da bi mu pripadal.

Lancia, tudi Ypsilon, ni za vsakogar. Kdor razmišlja racionalno, je takoj v štartu opelel. Poglejte Ypsilon: za enak denar lahko kupite bistveno zmogljivejšega in da

ne omenjam uporabnejšega Punta ali karkoli drugega, podobnega. Zaradi tega tipičnega Nemca in vse, ki si zavestno ali podzavestno želijo to biti, takoj izločim. Krog ljudi se (vsaj v našem kotičku tega planeta) hitro krepko zoži.

K sreči! Kako bi bil svet dolgočasen, če bi bili vsi takšni kot tipičen kupec Lancie. Kdo bi izstopal? Zato ne pričakujte, da bom našteval Ypsilonove sicer tehnično korektno dobre lastnosti. Vse, kar je za prednjima sedežema, je prostorsko podpoprečno. Že vstop tja je neroden, še posebej ker se naslonjalo prednjega sedeža, ko ga preklopitate, kar samo vrne v osnovni položaj. Potem ko vam uspe priti na zadnji klop, ki ima, mimogrede, »le« dva sedeža, ugotovite, da je tam bore malo



Ypsilon je frajerski, do neke mere kar kulten avtomobilček. Imate ga, da izrazite svoj aristokratski duh.



Drugo mnenje

Peter Humar Italijani vedno znova dokazujejo, da znajo oblikovati svoje avtomobile. Zunanjo prikupnost dopolnjuje tudi všečna notranjost. Za mestne potepe je motorček 1.2 povsem dovolj, za kaj več pa ne. Bi jo imel? V bistvu ne, saj preživim veliko preveč kilometrov na poteh zunaj mest, da bi lahko cenil njeno majhnost.



Matevž Korošec Na pogled je simpatična, ni kaj, ampak prestižnosti, ki jo želijo v tem avtu poudariti Italijani, vsaj v tej »Ypsilonki« nisem zasledil. Materiali in motorne zmogljivosti me pač niso prepričali.



Dušan Lukič Da je navzven zelo prikupna, so se strinjali skoraj vsi, ki so jo videli. Tudi navznoter ji oblikovno nič ne manjka, toda plastika spodnjega dela armaturne plošče, okolice menjalnika in ročajev na vratih je eno veliko razočaranje. Tudi v Puntu je lepša in kakovostnejša na pogled.



Škoda, kajti preostanek avtomobila je (kljub slabotnemu motorčku) odličen.

prostora. Za paglavce do metra in pol, ki jim je gimnastika še v veselje, prostor je, pa tudi damin pudelj se bo počutil dobro, odrasle mu pa bo prav nelagodno. Lahko se celo zgodi, da ne bo imel kam dati nog.

Prtljažnik? OK, veste, da je tehnika pod kožo Ypsilon Puntova, kar dandanašnji ni (več) noben izvirni greh, saj to srečujemo tudi pri znamkah (oziroma koncernih), ki so v Sloveniji bolj čislane, ampak zato domnevam, da nekako pričakujete, da bo tudi tisto, kar vidite in uporabljate, približno na ravni Punta. Pa - saj ste se kaj naučili iz gornjega odstavka - ni. Prtljažnik se lahko meri s Pandinom, Panda pa - načelno - meri na čisto druge ljudi. Predvsem pa je že v osnovi oziroma po (tehnični) zasnovi za številko manjša od Ypsilona.

Ypsilona morate dojeti z njegovo pojavo in z njegovim imidžem ter od njega zahtevati izključno dobro tehniko, s katero »komunicirate«. In tu zamere, vsaj bistvene, ni. Če izberete tako, kot smo v tem trenutku mi, ste se odločili za najcenejšega Ypsilona, kar najverjetneje pomeni, da nimate vile in da oblačila kupujete v Intersparu ali prek Neckermanovega kataloga, ampak nekje globoko v vas je vsaj sled aristokracije, ki vas neustavljivo sili, da si privoščite vsaj košček prestiža.

Niste izbrali slabo, čeprav takšen Ypsilon ni tisti, ki bi se pokazal v pravi luči. Prav, morda vas bo (najmanjši možen) motorček zadovoljil, saj navsezadnje čisto spodobno poganja čedno majhno kočijo v mestu in zunaj njega, ampak če jemljete Ypsilona kot luksuz, bo vožnja po avtomobilski cesti vse prej kot to. Malce nerodno bo, če se bo mimo vas - na primer - povsem brez težav odpeljala Mazda B2500 Pickup. Ampak še vedno se lahko naredite, da vam je vožnja s 110 kilometri v vrhniški avtocestni klanec pravzaprav v užitek.

Če prevozite veliko večino poti v mestu in redko blizu zunaj njega, bo 1.2 povsem dovolj. Dobro, živahno spelje z mesta, kar pomeni, da vam ne bo treba biti nerodno pred drugimi udeleženci

v prometu, tudi prožnost pri mestnih in primestnih hitrostih vas bo vsakokrat prijetno presenetila, sedeli pa boste v okolju, ki bo na vas blagodejno vplivalo. Prednjima sedežema je prostor razkošno (vsaj za ta razred) odmerjen in okolica daje prestižen videz. Vsaj na prvi in drugi pogled. Vidnejši del plastike je bolj kakovostnega razreda in tkanino, ki jo sicer pričakujete predvsem na sedežih, boste imeli tudi na armaturni plošči. Tam na njeni sredini, čisto na vrhu, je (še vedno, kot pri predhodnici) blok z merilniki, ki so (tokrat) bistveno prestižnejšega videza. Rahlo arhaični, z barvo podlage in s ciframi, a kljub temu dobro vidni in dobro pregledni, vsebujejo tudi merilnik vrtljajev in potovalni računalnik. Merilnika temperature hladilne tekočine ni, a ga najverjetneje tudi ne boste pogrešali, malce bolj se boste jezili nad nerodnostjo upravljanja potovalnega računalnika. Če ga boste seveda sploh hoteli uporabljati.

Upravljanje, kot velja zdaj za vse majhne Fiate in njegove derivate, je izjemno lahkotno. Volanski obroč lahko nastavite v globino in po višini, voznikov sedež tudi po višini, zato je lahko položaj za volanom prijeten. Čisto spodobne so stopalke skupaj z oporo za levo nogo in prestavna ročica je zelo blizu volanskega obroča. Seveda, saj je postavljena kar na armaturno ploščo in čeprav vam to morda v začetku vzbuja dvom, bodo že prvi kilometri ta dvom povsem razblinili. Njeni gibi so lahkotni in natančni, če pa si bi morda slučajno tega za hoteli, tudi zelo hitri.

Iz Punta izhajajoč je tudi volanski mehanizem z električnim servom, ki omogoča dvostopenjsko ojačenje; za normalno vožnjo si ponavadi omislite »tršo«, za parkiranja in podobne vragolije pa »mehkejšo« možnost s pritiskom na gumb, lahko pa se odločite seveda tudi po svoje. Kakorkoli že, (tudi) z Ypsilonom v vožnji ne boste trpeli, če pa že, za to ne bo kriva mehanika avtomobila.

Ker sedite v enem cenejših Ypsilonov, vas vseeno utegne



zmotiti nekaj drobnarij. Proti ceneni plastiki med sedežema in okrog vratnih kljuk sicer ni zdravila v obliki doplačil, nedvomno pa obstaja zdravilo za vrtljiva gumba klimatskega dela. Tema zaradi materiala in videza namreč nikakor ne bi prisodil mesta v prestižnem avtomobil(čk)u, zdravilo pa se imenuje »doplačilo« za samodejno klimatsko napravo. Ampak če greste lahko prek tega, vas menda delovanje klimatizacije ne bo razočaralo; prav presenetljivo učinkovito zmore ohladiti ogret avtomobil, odrositi zarošene šipe v vlažnih dneh pa tudi ogreti prostor v hladnem vremenu.

Če si Lancie predstavljate podobno kot ljudje iz začetka te-

ga zapisa, boste najbrž v takšnem Ypsilonu pogrešili še nekaj malenkosti: merilnik zunanje temperature, več prostora za drobnarije, natančnejše (predvsem zunanje, torej karoserijske) spoje, samodejni pomik šip v vratih, bočni pomik zadnjih šip, električni pomik zunanjih ogledal, osvetljen (in hlajen), predvsem pa vsaj malo večji predal pred sovoznikom, bolj učinkovita mesta za pločevinke ter žepa na sedežnih naslonjalih. Tolažite se s tem, da del tega lahko doplačate, da večino tega dobite z izbiro bogatejšega paketa opreme (ali v kombinaciji z zmogljivejšim motorjem) ali da pač vsega na tem svetu ne morete imeti.

Če ste slučajno Fiatovec po lastništvu, se boste pri takšni Lancii gotovo razveselili dejstva, da za odpiranje zadnjih vrat in za odvijanje pokrovčka posode za gorivo ne boste potrebovali ključa, kar pri avtomobilih torinskih avtomobilskih znamk ni ravno v navadi. Presenetljivo dober je tudi radijski sprejemnik, čeprav njegovi gumbi niso najbolj ergonomski, ampak vsakokrat bo nedvomno najprijetnejše to, da se boste zavedali, da bivate v Lancii. Jasno, če vam to kaj pomeni.

Dama bo verjetno še posebej hvaležna motorčku, ki vselej, hladen ali ogret, v trenutku steče, pa njegovi porabi, ki tudi pri

priganjanju, če vas recimo hitra Mazda B2500 ujezi, ne znese toliko, da bi bil domet takšne Lancie majhen. Najmanj 500 kilometrov boste lahko prepeljali pa še takrat boste šli po gorivo bolj zaradi lastne kaprice. Motor se namreč zadovolji tudi s šestimi litri na 100 kilometrov in bistveno prek osem ga tudi nam ni uspelo spraviti, čeprav smo se močno trudili.

Toda vzrok, da se odločite za Ypsilon, gotovo ni ekonomija. Če ste vsaj za silo prebrali ta zapis, veste, da vse prej kot to. Ypsilon bo vselej na neki simboličen način izražal vaš imidž, ki si ga zaslužite ali pa le želite. Pa - saj je vseeno, ne? ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Klimatska naprava	262.900
Radjski sprejemnik s CD-jem	91.800
Deljiva zadnja klop	38.200
Električno nastavljeni in ogrevani zunanji vzratni ogledali	25.100
Kovinska in mikalizirana barva	68.100
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	37.800
Prednja meglenka	21.200
Prednji odbijaj	53.700
Prednja maska	26.300
Prednja šipa	64.800
Znak	5.000
Prednji blatnik	25.000
Zadnji odbijaj	51.000
Zunanje ogledalo	23.800
Lahko platišče 15"	66.100

Tabela konkurence				
Model	Lancia Ypsilon 1.2 Ypsilon	Citroën C2 1.1i SX	Fiat Punto 1.2 Actual	Nissan Micra 1.0 Visia
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1242	1124	1242	998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	44/60 pri 5000	44/60 pri 5500	44/60 pri 5000	48/65 pri 5600
največji navor (Nm pri 1/min)	102 pri 2500	94 pri 3500	102 pri 2500	90 pri 3600
dolžina × širina × višina (mm)	3778 × 1704 × 1530	3666 × 1659 × 1461	3840 × 1660 × 1480	3715 × 1660 × 1540
največja hitrost (km/h)	153	158	155	154
pospešek 0-100 km/h (s)	16,8	14,4	14,3	15,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,7/5,0/6,0	7,6/4,9/5,9	7,3/4,8/5,7	7,1/5,1/5,8
cena osnovnega modela (SIT)	2.495.000	2.181.000	1.999.000	2.162.000

Lancia Ypsilon 1.2 Ypsilon

CENA: [Avto Triglav]
OSNOVNI MODEL: 2.495.000 SIT
TESTNO VOZILO: 3.091.000 SIT
Moč: 44 kW (60 KM)
Pospešek: 19,0 s
Največja hitrost: 152 km/h
Povpr. poraba: 6,8 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 8 let garancije za prerjavenje, 1 leto mobilne garancije FLAR SOS
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 20.000 km
sistematični pregled na 20.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:

redni servisi, delo:	58.080	obvezno zavarovanje (2):	502.600
material:	78.340	kasko zavarovanje (2):	651.000
gorivo:	1.309.680		
gume (1):	462.400	Skupaj:	5.532.100
izguba vrednosti po 7 letih:	2.470.000	Strošek za prevoženi km:	55,3 SIT/km

(1) - upoštevati smo 2 kompleta letnih gum in 2 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 7 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški s

0-100 km/h: 19,0

402 m z mesta: 20,7 (106 km/h)

1000 m z mesta: 38,7 (130 km/h)

Prožnost s

50-90 km/h (IV.): 17,1

80-120 km/h (V.): 35,2

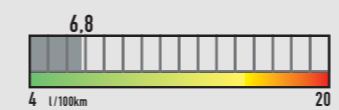
Največja hitrost 152 km/h (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje 6,1

največje povprečje 8,4

skupno testno povprečje 6,8



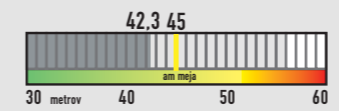
Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	57	57
90 km/h	64	62	61
130 km/h	70	68	67
Prosti tek			37

Zavorna pot m

od 100 km/h: 42,3

(AM meja 45 m)



Napake med testom

-brez napak

Diagram menjalnika:

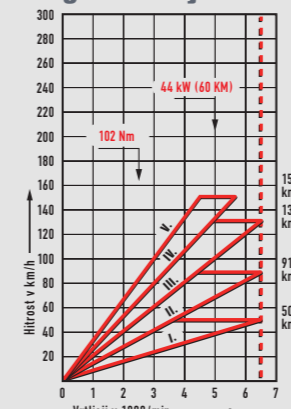
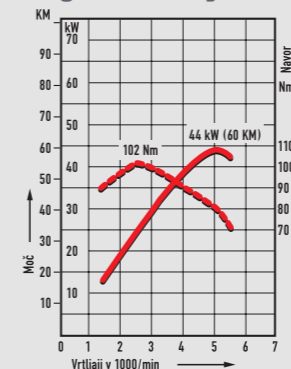


Diagram motorja:



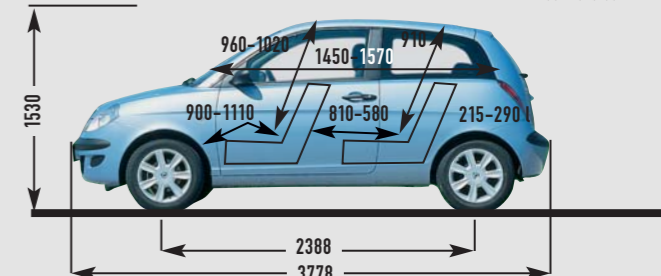
Užitek v vožnji:

Je dovolj pripriljiva v tistem, kjer to hoče biti: v dvigovanju samozavesti in imidža tipičnega kupca. Pa še voziti jo je zelo prijetno. Nič pa ji ne bi manjkalo, če bi imela kakih 20 »konj« več.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 70,8 × 78,86 mm - gibna prostornina 1242 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,1 m/s - specifična moč 35,4 kW/l (48,2 KM/l) - največji navor 102 Nm pri 2500/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - večtočkovni vbrz. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,909; II. 2,158; III. 1,480; IV. 1,121; V. 0,897; vzvratna 3,818 - diferencial 3,562 - platišča 6J × 15 - gume 195/55 R 15 H, kotalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,7 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilni, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,7 za-suka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 945 kg - dovoljena skupna masa 1475 kg - dovoljena masa priklole za zavoro 1000 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 153 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,8 s - poraba goriva (ECE) 7,7/5,0/6,0 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1704 mm - kolotek spredaj 1450 mm - zadaj 1440 mm - rajdni krog 9,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1440 mm, zadaj 1400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 440 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 47 l.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): Zadnja klop pomaknjena nazaj: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l) - Zadnja klop pomaknjena naprej: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - električni dvostopenjski servo volan Dualdrive - osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem - električni pomik prednjih šip - po višini nastavljen voznikov sedež - potovalni računalnik.

ocena

Zunanost (15)	11	Zunanost je čedna, od daleč prepoznavna in prijetno nostalgijna. Izdelava pa precej površna.
Notranost (140)	101	Na prednjih sedežih je prostora in udobja dovolj, tudi ergonomija je zelo dobra. Slabost je zadnji del avtomobila: zadnja sedeža in prtljajnik.
Motor, menjalnik (40)	26	Po zmogljivostih in po uporabljeni tehniki je motor le povprečen. Menjalnik je rahlo dolg, a z odličnimi lastnostmi.
Vozne lastnosti (95)	78	Ypsilon se zelo lahko pelje in ima zlahka nadzirljive vozne lastnosti tudi na fizikalnih mejah. Dober občutek na zavori.
Zmogljivosti (35)	18	Motorju ne uspeva iz avtomobila narediti športnika. Posebej slabi sta potovalna hitrost na avtomobilskih cestah in prožnost pri večjih hitrostih.
Varnost (45)	32	Ima varnostne zavesne, ne pa tudi bočnih blazin. Ustavlja se povprečno in na desno stran je mrtvi kot precejšen. Sicer je vidljivost OK.
Gospodarnost (50)	31	Motor se oddolži z zelo majhno porabo in domet je zelo velik. Je pa cena dokaj visoka, čeprav gre nekaj na račun pridobljenega imidža.

Skupaj 297

OCENA avto triglav 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk - ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunanosti
- ▲ imidž
- ▲ lahkotnost vožnje
- ▲ motor pri mestnih hitrostih
- ▲ menjalnik, ročica
- ▲ počutje na prednjih sedežih
- ▼ izdelava (zunanost)
- ▼ mesta za drobnarije
- ▼ nekaj nekakovostne plastike
- ▼ zlaganje sedežnih naslonjal
- ▼ skopa oprema
- ▼ težka vrata