

Vozili smo

LANCIA Z
LANCIA DEDRA SW

KOMBINACIJA

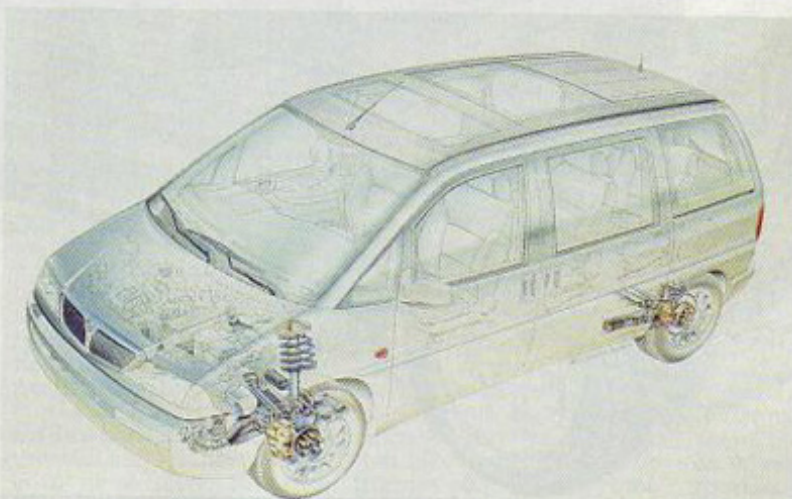
Fiat ima ulyse in tempro SW. Lancia je del Fiata. Torej je logično, da se del programa teh dveh znamk podvaja: s podobnimi bistvi, a z različnimi podrobnostmi in z različnimi znakoma na avtomobilskih nosovih. Takšna kombinacija ceni razvoj in proizvodnjo, prija različnejšim okusom ter širi krog kupcev. Zato ima Lancia zdaj lancio Z in dedro SW: kombija z različnimi zasnovama in z različnimi željami.

Lancia Z LIMUZINSKI KOMBI

Če je res, da je Lancia (še vedno) Fiatov elitni del, potem je ta tovarna prva izmed imenitnejših avtomobilskih hiš, ki je postavila na cesto limuzinski kombi: lancio Z. V italijanskem govoru se Z podaljša v "Zeta", pravilno izgovorjeno "dzeta", gre pa za hišnega dvojčka (če šteje zgolj fiat ulyse) oziroma za četvorčka (če štejejo tudi partnerstvo s francoskim PSA ter njegova peugeot 806 in citroën evasion).

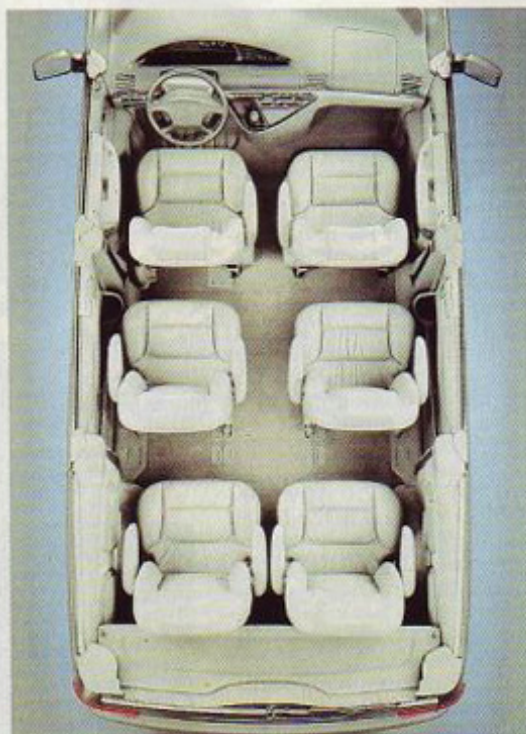
Kakorkoli že, lancio Z ni več nov avtomobil, je le povsem nova Lancia. Zato velja zanjo večidel tistega, kar smo zapisali ob krstu Fiatovega ulyse (AM 13/1994), le da so ponudbo tokrat poenostavili: lancio Z je ena sama, z enim samim možnim motorjem, brez uradno oznanjenih različic in z dokaj kratkim spiskom doplačilne opreme. Elitna Lancia ponuja elitno lancio Z: s šestimi (komfortnimi) ali sedmimi sedeži, v treh pastelnih in sedmih kovinskih barvah, z alcantaro ali z usnjem na sedežih ter z imenitnim spiskom serijske opreme, ki obsega tudi zračno blazino za voznika, zavorni ABS, po

višini nastavljive (vse) zglavnike, lahka platišča, klimatsko napravo, brizgalke žarometov, vrtljiva prednja sedeža, potovalni računalnik, zatemnjene šipe, nadzorstvo nad zapiranjem vrat, merilnik količine motornega olja, servoojačevalnik volana in še precej pripravnih podrobnosti: od "etuija" za sončna očala do predalov pod sedeži, podstavkov za pločevinke in tako dalje. Doplačati pa je treba na primer za pro-



Lancia Z:
limuzinsko
udobje v
kombiju

Lancia Z:
Peugeotov
motor, prednji
pogon, varna
zasnova



Lancia Z: šest "kapitanskih" sedežev

tivolno zaščito (tudi v obliki kodne številčnice), za dve električno pomični strehi, za telefonsko napeljavo, za radio, kasetofon in CD igralnik z osmimi zvočniki, za električno pomično in ogrevana prednja sedeža ter za podobne reči.

S 4470 mm celotne dolžine je Z krajša od velikih limuzin iste (ali pa Fiatove) znamke in to je po svoje dobro: ko gre za tesno odmerjene manevre in za mestna parkirišča. Je pa jasno, da je v njenem zadku premalo dolžine, da bi za tremi vrstami sedežev mogli dobiti kaj več kot zgolj 340 litrov prtljažne prostornine. Sele postopno odstranjevanje sedežev (s pomočjo prikladnih zaklopov) poveča prtljažnik do končne prostornine 3300 litrov, seveda zgolj ob prednjih dveh sedežih v avtu. Ampak lancia Z je vednar limuzinski kombi, ne pa poltovornjak, torej - kolenski utesnjenosti v zadnjem delu navkljub - namenjen predvsem poslovnim, zasebnim, hitrim in dokaj udobnim prevozom, brez pretirane natančnosti o tem, kako dolga je pot. Tudi vozniku se v Z zelo dobro godi: sedi sproščeno, brez motečih vzdolžnih sedežnih omejitev, pred moderno, a pregledno armaturno ploščo, zelo blizu izredno pripravne prestavne ročice in z vidljivostjo, ki je že zdaj ugodna, ob malce večjih zu-

nanjih ogledalih pa bi bila še dosti ugodnejša. Ker sta moderna tudi vsita varnost (programirano zmečkljiva karoserija in volanski drog, samozategovalni varnostni pasovi, samodejni protipožarni sistem, bočne ojačitve itd.) in podvozje (spredaj vzmetni nogi, zadaj natančno vodena poltoga prema), je lancia Z dosti bolj limuzina kot kombi - tudi ko gre za vožnjo samo po sebi, in z lego na cesti, zaviranji ter delom z volanom vred.

In limuzinski je v tem primeru tudi (Peugeotov) motor, natanko takšen, kot poganja že zmogljivejšo od obeh različic Fiata ulysse. To je dvolitrski štirivaljni z dvoventilsko tehniko, z Boschevo elektroniko (MP 3.2), s tipalom zoper klenkanje ter s turbinskim polnilnikom, s samodejno regulacijo polnilnega tlaka in s hladilnikom polnilnega zraka. Zato so zmogljivosti enake kot pri fiatu ulysse 2.0 turbo (največja hitrost 195 km/h, 0-100 km/h: 10,1 s), enaki pa sta tudi normni porabi goriva: 7,6/9,8/12,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km. Skorajšnja enakost teh dveh vozil pa, kot rečeno, ne sme motiti: Lancia pomeni (Fiatov) prestiž, lancia Z pa - tudi po ceni - več kot zgolj fiat ulysse. Jasno?

Lancia dedra SW IZ LIMUZINE: KOMBI

Izpeljanka je razumna in velikokrat v navadi, povrh tega pa se v srednjem avtomobilskem razredu zelo uporabno prileže. Torej so dedri limuzini postavili ob bok še dedro kombi (SW = Station-Wagon). Poseg je načelno preprost, oblikovalsko pa dokaj zahteven, saj zahtevajo kombijeovski zadki še poseben smisel za lepoto, ne da bi bila njihova uporabnost s tem preveč prizadeta. Pa tudi aerodinamika zahteva svoje.

No, dedre so se tokrat lotili

tudi v celem, čeprav z malenkostmi. Vse različice po vrsti (tudi limuzinske) so dobile nove notranje obloge, sodobnejšo (tudi po tehnološki plati izdelave) armaturno ploščo s sredinsko konzolo vred, nekaj več usnja v notranjosti in nekaj več kroma na nosu vozila, elegantnejše zadnje luči ter bočne oznake posamičnih različic in motornih prostornin. Hkrati so na spisku novosti tudi dva nova motorja (1,6 MPI in 2.016v),



Vozili smo

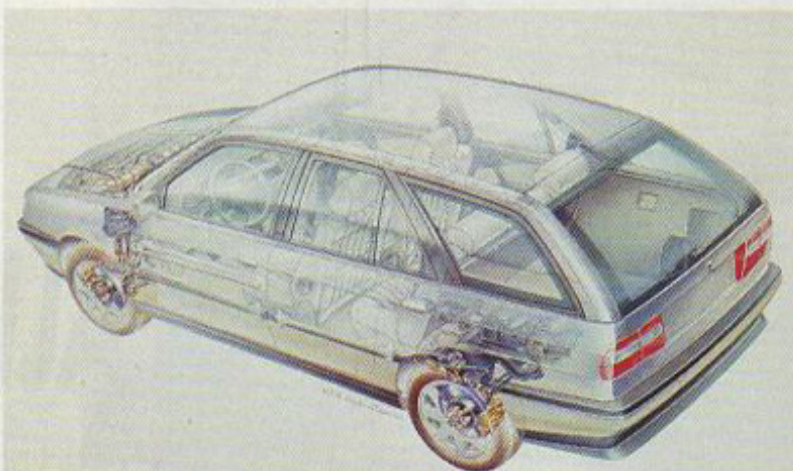
voznikova zračna blazina, samozategovalni varnostni pasovi, protipožarni sistem, večja naklonjenost čistemu okolju, hidravlična sklopka za motorja 2.0 16v in turbodiesel, ABS (pri najdražjem paketu opreme), dodelano podvozje, serijski servoojačevalnik in protitoplotne šipe.

Vseh dedrinih različic je zdaj 18: 9 limuzin in 9 kombijev. Seštevek gre tudi na račun petih motorjev (1.6 MPI: 66 kW/90 KM; 1.8 MPI: 74 kW (101 KM); 2.0: 83 kW/113 KM; 2.0 16v: 102 kW/139 KM; 1.9 turbodiesel: 66 kW/90 KM), treh paketov opreme (LE, LS, LX) ter limuzinske različice z 2.0-litrskim motorjem in samodejnim menjalnikom ter kombijevske različice 2.0 16V integrale, ki pomeni najzmogljivejši motor v kombinaciji s stalnim štirikolesnim pogonom, z viskozno sklopko zanj ter s pettipalskim ABS (za doplačilo).

Ampak večidel in v celem nova je pri dedri le SW: glede na limuzino z nespremenjenimi zunanji merami, s proti zadku rahlo padajočo streho, s trapezoidnima zadnjima bočnima oknom, z dokaj oblim zadkom ter s precej poševno šipo na njem. Zadnja vrata se odpirajo varno daleč nad glavo tistega, ki sega v prtljažnik, dno prtljažnika je 460 milimetrov od tal, pros-

Lancia dedra SW integrale: stalni štirikolesni pogon

(Nova) lancia dedra: tehnološko nova armaturna plošča



tornina zadka pa je - ob deljivo zložljivi zadnji klopi - povečljiva od osnovnih 448 na končnih 1338 normnih litrov prostornine. Zasilno

rezervno kolo so postavili ob levo bočno steno, tovor v zadku je moč skriti pod zložljivo roletno, na voljo pa sta tudi mreži do tal in do stropa, zo-

per tovor v potniškem prostoru. V "kleti" je tudi predalnik za drobnejši tovor, pod ugrezljivimi nastavki v obrobah strehe pa se skrivajo pričvrstvena mesta za strešni prtljažnik.

Gledano od zadaj dedra SW ni nikakršen oblikovalski čudež, je pa prijetno skladen in skorajda preveč (japonsko) ličen kombi. Toda z dokaj luksuzno lancievsko opremo se ponudbi te hiše prav lepo poda.

Kombinacija je torej dvojna: z limuzinskim in klasičnim kombijem, ko gre za Lancio, in za dvojnost (v elitni podobi), ko gre za celo Fiatovo hišo hkrati. Kombinacije marketinških številka za dokazujejo, da gredo kombiji spet vse bolj v denar.

MARTIN ČESENJ

