

POMEN (GRŠKE) ABECED

Spet se spomnim šolskih klopi in učenja. Na pamet! Ampak ne smem biti krivičen: grške abecede se nam ni bilo treba naučiti. Prišla je sama od sebe. Pri predmetu, ki smo ga vsi potihem najbolj cenili: pri matematiki, seveda.

Tam nam je črk venomer zmanjkovalo, zato smo se pač, kot vsi drugi, zatekli h grški abecedi. In, pogledaj ga, črka z ali Z sploh ni na zadnjem mestu, kot bi pričakovali. Že na šestem mestu je, torej skoraj na začetku.

Pri Lanci so šli z grško abecedo po vrsti: alfa, beta, gama, delta, no, epsilon so preskočili in tu je Z. Preprosto ime za en motor in eno opremo v limuzinskokombijevski karoserijski različici. Zgodba je seveda znana, zato je ne bi pogrevali še enkrat; moda in povpraševanje po tovrstnem

izdelku sta rodila četverke iz naveze Fiat - PSA. In gotovo so tudi takšni ljudje, ki želijo na enakem avtomobilu videti pač Lancin znak.

A Lancia ne bi bila Lancia, če ne bi zakrivila še nekaj sprememb na zunanosti sicer enotne karoserije. Maska motorja in prednje luči, ki so domena vsake znamke posebej, so drugačne tudi pri zeti, le da je kromirana maska višja in zato je drugače oblikovan motorni pokrov. Razlika je tudi na zadnjih vratih, saj so opremljena z dvojnimi, precej čvrstim zunanjim ročajem in gumbom za odpiranje na sredi. Če sem prištejem še tipično Lancina lita lahkokovinska platišča in nekaj več zlahtnega in spet modernega kroma, je zunanja podoba zaokrožena.

Različnost enakosti je opazna tudi znotraj, saj so sedeži obloženi v alcantaro in že osnovna oprema je bogata. Elektromotorji pomikajo (sicer daljinsko vodeno) osrednjo ključavnico, vseh šest bočnih šip, zunanji ogledali (z njunim zlaganjem vred), zadnjo sončno streho in žaromete za nastavitve višine njunega sno-



Različnost enakosti je opazna tudi znotraj.

pa. Žarometoma so namenili tudi pranje, motorju oziroma vžigu zanj kodirni sistem, voznikovega udobju pa še potovalni računalnik, ročno klimo, avtoradio z gumbi na volanskemu obroču, po višini nastavljiva sedež ter volanski obroč in servoojačevalnik volana. Seveda pa pri vsem udobju lastnosti te karoserijske različice ostajajo nespremenjene: visoko sedenje (skupaj z vzbujanjem večvrednostnega kompleksa), ravno dno (z vsemi dobrimi in slabimi lastnostmi), univerzalnost in uporabnost notranjosti (misleč predvsem na vse možne sedežne kombinacije), pa tudi oviran pogled skozi notranje (zaradi zgornjnikov na vseh sedežih) in zunanji vzvratni ogledali (zaradi njune premajhnosti) ter slaba okretnost (zaradi velike medosne razdalje in zunanjih mer nasploh). Res je, da bi pri vsem udobju, ki ga Z ponuja, pričakoval mehko povračanje pedala sklopke ter usnje na volanskem obroču in prestavni ročici, pa vseeno velja, da je Z po udobju limuzina in po zunanjih merah (skoraj) kombi. To se seveda pozna tudi v notranjosti, saj tam najde bolj ali manj udoben prostor (odvisno od tega, kje sedijo) sedem potnikov ali pa do 3300 litrov velik kos prtljage. Z vozniškega sedeža so za voznika, vajenega osebnega avtomobila, prvih nekaj kilometrov prednji del karoserije in predvsem njuna vogala neznano kje, ves šas nerazumljivi pa so nesi-



metrična namestitve volanskega obroča glede na lego merilnikov ter podnevi povsem nevidni kontrolni lučki kroženja zraka in vklopa klimatske naprave.

Toda kombijevsko poslanstvo je koristno in kljub višini gre Z v vsako standardno garažo. Takšen avtomobil, kot je Z, pa mora zaradi svojih zmogljivosti tudi zanesljivo sedeti na tleh. Spredaj povsem limuzinska, zadaj pa preprosta poltoga preprosta skrbita za zelo dobro lego na cesti, pa vendar so prečna nagibanja zaradi mehkega podvozja ter stabilizatorjev, ne ravno športno nizkih gum in navsezadnje tudi zaradi višjega sedenja občutna in opazna.

Se vedno zanimiva namestitve prestavne ročice, ki ujezi le pri pretikanju v vzvratno prestavo, mehko krmili menjalnik, ta pa na prednji kolesi prenaša navor in moč (v zetinem primeru) izključno najmočnejšega, torej dvolitrskega prisilno polnjenega motorja. Ta je ravno prav živahen in prožen, da zadovolji tudi

Zanimiva namestitve prestavne ročice ujezi le pri pretikanju v vzvratno prestavo.

A Lancia ne bi bila Lancia, če ne bi zakrivila še nekaj sprememb na zunanosti.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriklatni - vrtni - gibna prostornina 1998 kubičkov - kompresija 8,5:1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 5300/min - ročna gred v 5 letajih - 1. odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - elektronski točkovni vbrizg in vžig (bosch MP 3.2) - turbinski polnilnik garet T25, nadtlak polnjenja 0,7 bara, hladilnik polnilnega zraka - vodno hlajenje 8,5 litra - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,417; II. 1,818; III. 1,250; IV. 0,969; V. 0,767; vzvratna 3,154 - diferencial 4,214 - gume 205/65 R 15 H (pirelli P.4000)

Voz in obese: 5 vrat, 7 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj poltega prema na vzdolžnih vodilih, panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolone (znotraj hlajenje), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato levjavo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4470 mm - širina 1832 mm - višina 1714 mm - medosna razdalja 2824 mm - kalotek spredaj 1534 mm, zadaj 1540 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: dolžina 2410 mm - širina 1570/1600/1410 mm - višina 920/950/920/870 - vzdolžnica 880/1050/980/620/580/730 mm - prijaznik (norma) 340/3300 l - posada za gorivo 80 l

Teže: prazno vozilo 1575 kg - dovoljena skupna teža 2340 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,1 s - poraba goriva (ECE) 11,9/7,7/10,1 l neosvinčenega bencina na 100 km

Naše meritve
Največja hitrost

190 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h:	5,1 s
0 - 80 km/h:	7,7 s
0 - 100 km/h:	11,7 s
0 - 120 km/h:	17,0 s
0 - 140 km/h:	23,5 s
1000 m z mesta:	33,0 s (154 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV):	34,4 s (154 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	39,6 s (142 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	102,4 m
od 100 km/h:	45,0 m

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na

60	57,6 km/h
80	77,3 km/h
100	96,5 km/h
120	115,9 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	58	58	56
100 km/h	65	64	62
150 km/h	72	72	71
prosti tek		50	

Poraba goriva:

Testno povprečje 15,7 litra/100 km

Hvalimo

- Prostornost in udobje
- Vsestranska uporabnost
- Prožnost motorja
- Velikost posode za gorivo
- Motor
- Prednja žarometi

Grajamo

- Rajdni krog
- Poraba goriva
- (Prejdlj) menjalnik
- Izdelava

Končna ocena

Lancia Z je avtomobil, ki zadovolji zahtevnejšega očeta večje družine, voznika, ki sem ker tja vozi priljaga večje prostornine ali pa, kar je še najbolje, nekoga, ki ustreza obema opisoma. Lancia znak na nosu pa ob vsem poskrbi še za nekaj več zlahčnosti.



Z je po udobju limuzina in po zunanjih merah (skoraj) kombi.

zahtevnejšega voznika ali večjo obremenitev avtomobila, čeprav bi se, če smo ravno pri Lanci, v tem okolju gotovo dobro znašel tudi hišni pet- ali celo šestvaljnik. No, tudi francoski štirivaljnik zasluži vse pohvale, saj se rad zavrti vse do oznake 6400 na merilniku vrtljajev (rdeče polje pa se prične pri 6600/min; kako to?), teža in aerodinamika, nekoliko pa tudi težka testna noga pa prispevajo k razmeroma neugodni porabi goriva.

Drobne razlike, ki lancio zeto ločijo od drugih treh zelo podobnih kombijev, so torej tisto, kar ji daje nekaj več osebnosti. Vse skupaj pa je, kot vedno, pri Lanci zajeto v abecedo. Grško, seveda, da se ne izneverijo drugačnosti.

VINKO KERNČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK



Motor: zmogljiv in prožen



Par sončnih streh: uporaben, pa tudi ličen



Zadnji bočni šipi: bočno odpiranje za boljši zračni pretok