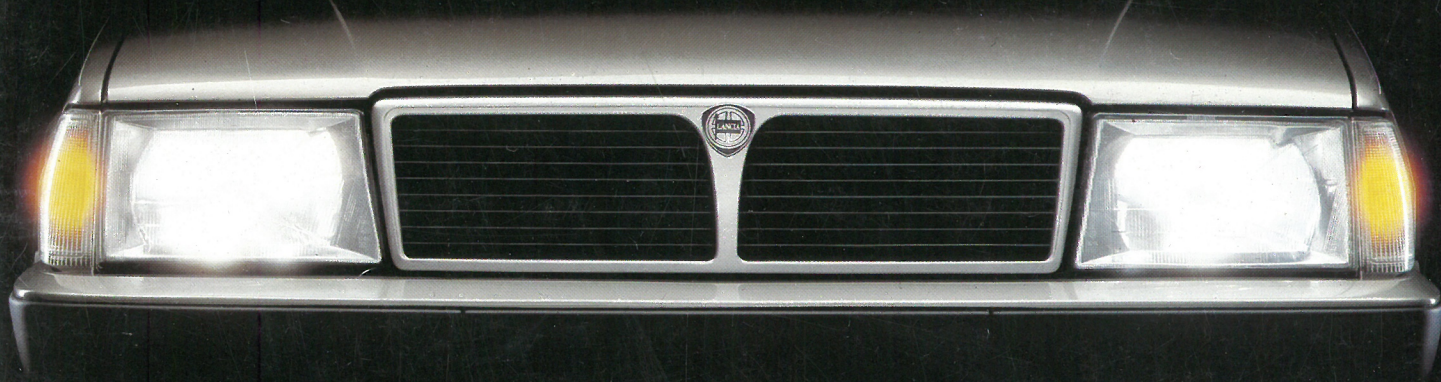


Lancia.
Mindst én gang i livet.



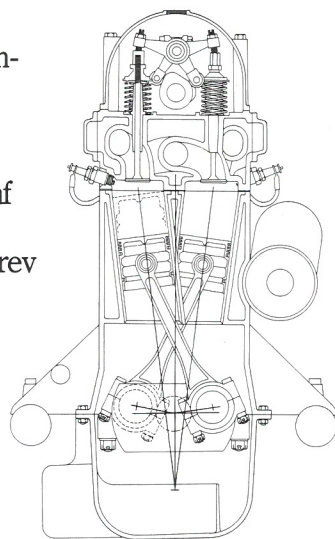
Få biler har skrevet historie som Lancia.

For mere end 80 år siden lagde Vincenzo Lancia grunden til et af de mest spændende afsnit i bilens historie.

Helt præcist grundlagde han sin fabrik den 27. november 1906. I en alder af kun 25 år.

1906 var også året, hvor han indskrev sig i historiebøgerne som en af datidens bedste racerførere. Bl.a. ved at være en af de toneangivende under det første Grand Prix løb nogensinde.

Lancia var ingen novice, da han begyndte at producere sine egne biler. Han havde allerede 10 års erfaringer både som mekaniker, konstruktør, racer- og testfører.

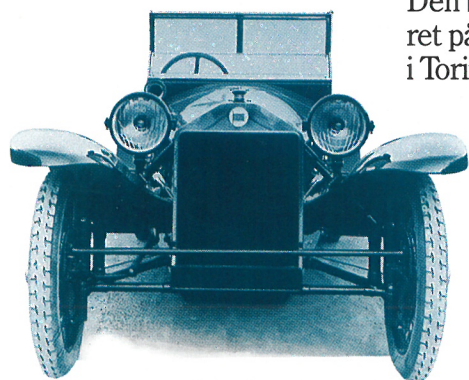


Lancias V-motor havde kun 13° mellem cylindrene i 1922.

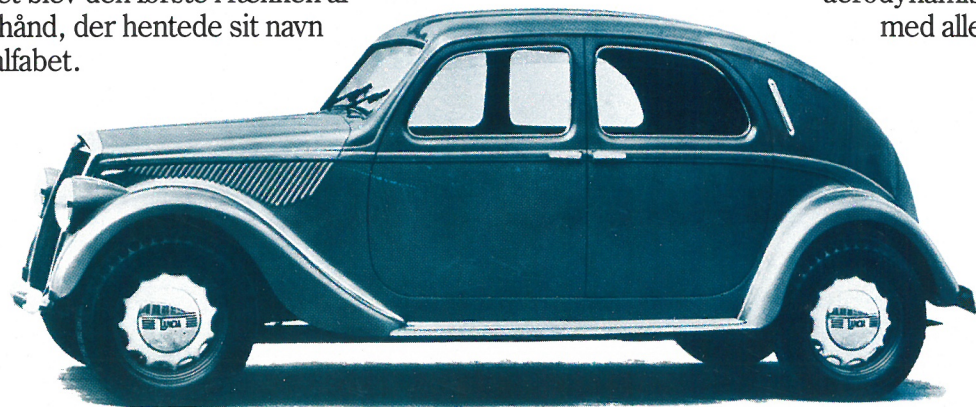
DRØMMEN GIK I OPFYLDELSE.

Hans drøm var at bygge en let bil med stor motorkraft. Prototypen på en sådan stod klar i 1907 med en motor på 24 HK og 1450 ccm. Hvilket var væsentligt mere end konkurrenterne dengang kunne præstere.

Den blev præsenteret på en biludstilling i Torino i 1908, men



først navngivet i 1919. Vincenzo Lancia gav den navnet Alfa, og det blev den første i rækken af biler fra hans hånd, der hentede sit navn i det græske alfabet.



Fem år senere, i 1913, slog Lancia til igen ved at introducere den første bilmodel med et komplet elektrisk system. Det skabte naturligvis opmærksomhed på et tidspunkt, hvor alle andre kørte med karbidlamper.

MOTOREN SKREV HISTORIE.

I 1922 strømmede en hel bilverden til Paris for at se Lancias nyeste model, Lambda. Det var i sig selv lidt af en begivenhed, at en bil havde bremses på alle fire hjul, uafhængigt forhjulophæng og selv bærende karrosseri. Men størst opmærksomhed

skabte motoren. Den var det første bevis på, at man kunne bygge en virkelig kompakt motor uden at det gik ud over effekten.

V-motorer havde dengang en vinkel på 60° eller 90° mellem cylindrene, men det var lykkedes Lancia at seriefremstille en 4 cylindret OHC letmetal-motor, hvor der kun var 13° mellem cylindrene. Med sine 39,4 cm var motoren meget kort, så der blev pludselig mere plads til passagererne inde i kabinen, ligesom motor og gearkasse kunne rykke ud under motorhjelm.

BILEN, DER ÆNDREDE EN HEL INDUSTRI.

Den sidste konstruktion Vincenzo Lancia nåede at se, inden han døde i 1937, var Aprilia. Ligesom Lambda havde den bl.a. selv bærende karrosseri og overliggende knastaksler. Men der var tale om en ny konstruktion, som skulle vise sig at få indflydelse på hele den europæiske bilindustri.

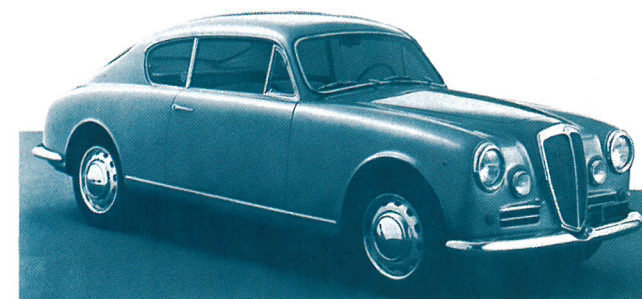
Karrosseriets opbygning og det aerodynamiske design brød med alle tidligere normer.

Dertil kom bl.a. uafhængig affjedring på alle hjul og indvendige bremses bagtil med differentiale. Som noget nyt havde motoren hemisfæriske forbrændingskamre, så brændstoffet blev udnyttet endnu bedre end tidligere. Motoren var desuden forsynet med ventilator, vandpumpe og dynamo.

Det kan forekomme som selvfølgeligheder idag. Men dengang var det milepæle. Og de var langt fra de sidste.

I 1948 præsenterede Lancia verdens første serieproducerede 5-trins gearkasse.

To år senere kom Aurelia, der i løbet af nogle år blev udviklet til verdens første GT-model.



Aurelia, verdens første GT-model.

Med sejren i Rally Monte Carlo har Lancia fra starten af 1988 lagt sig i spidsen endnu engang.



LANCIA 1988.

Idag bliver Lancia produceret på et af verdens mest moderne fabriksanlæg i Torino. De nye generationer bliver konstrueret ved hjælp af laserteknik, holografi, og robotter. Højt kvalificerede teknikere sørger for, at produktionen lever op til det eksklusive bilmærkes ry som en virkelig klassevogn. Intet andet bilmærke for-

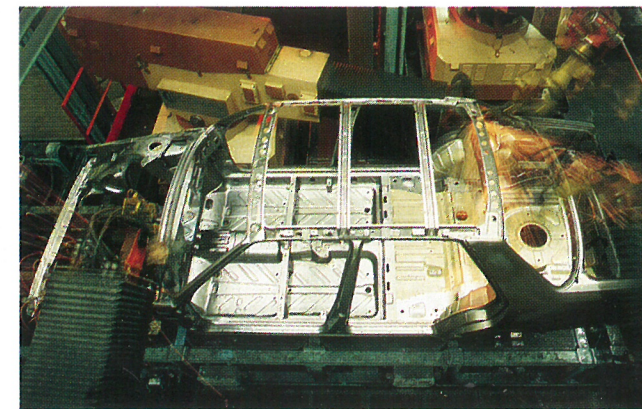
fortjener vel betegnelsen fuldblod bedre end Lancia. Den køreglæde, som Vincenzo Lancia lagde i sine første konstruktioner, lever videre i de nye teknisk avancerede og komfortable modeller, der idag bærer hans navn.

Lancia gik i 1954 i samarbejde med Ferrari om en formel 1 racer. Det var den legendariske D 50, der i 1956 vandt verdensmesterskabet under navnet Lancia-Ferrari. Vognen var epokegørende, bl.a. fordi benzintanken lå mellem for- og baghjul og dermed gav vognen en helt anden og bedre vægtfordeling.

LANCIA HAR SAT SIG PÅ RALLY-SPORTEN.

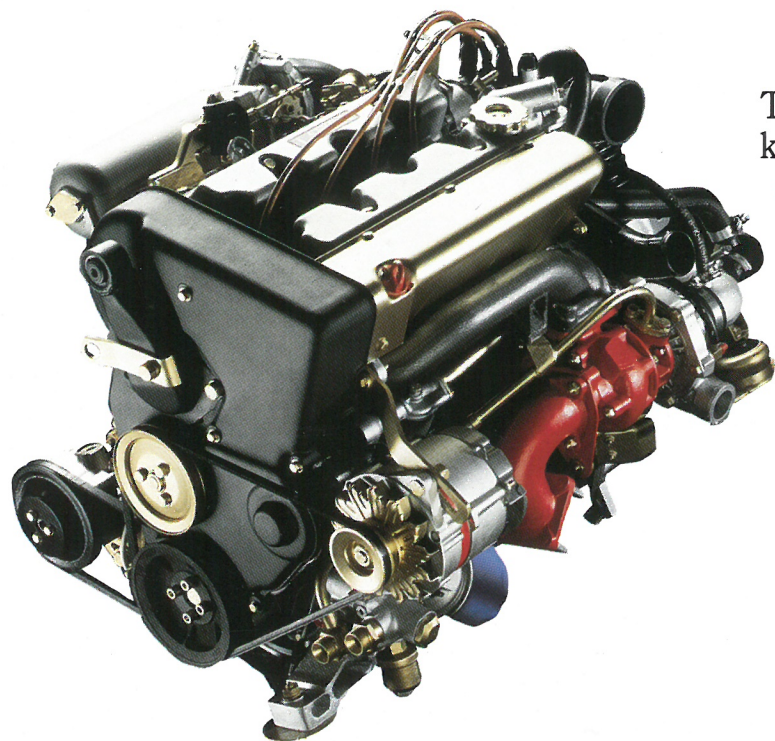
Lancia, der trådte ind i den eksklusive klub af forhjulstrukne biler i 1960, begyndte at interessere sig for rallysporten i midten af 60'erne.

Det kulminerede med Lancia Stratos i 1972, en 100% rallyvogn med V6 centermotor. Siden da har Lancia navnet nærmest været synonymt med rallysporten. 7 verdensmesterskaber og otte europamesterskaber er det blevet til. Det sidste VM i 1987.

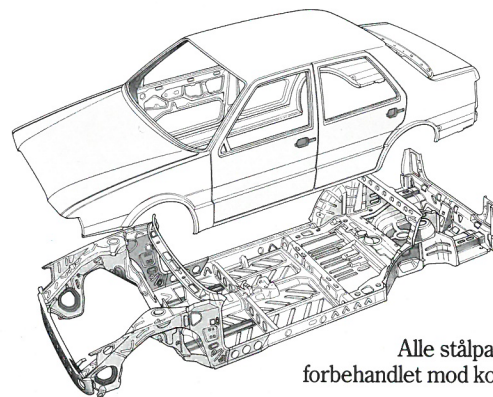


Lancia bliver bygget på en af verdens mest moderne fabrikker.

Lancia Thema 2,0 i.e. En ny klassiker



Trods bilens fordelagtige Cw-værdi har Thema en udstråling og personlighed, som kun få biler af idag kan fremvise. Og netop det er en af Giugiaros fornemste varemærker – en funktionel bil, der samtidig har en selvstændig identitet og udstråling.



Alle stålpaneler er forbehandlet mod korrosion.

MOTOREN.

Thema i.e.'s motor er udstyret med to overliggende knastaksler, Bosch LE 2 Jetronic benzinindsprøjtning og Marelli Microplex elektronisk tænding. Det giver den 1995 cm³ store motor en effekt på 120 HK/DIN, og en acceleration fra 0-100 km/t på 9,7 sekunder. Alligevel er benzinforbruget kun

Lancia Thema er designet af Giorgio Giugiaro. Han har på en udsøgt måde formået at kombinere det solide med det elegante. Læg mærke til, hvordan bilens karakter skifter fra den stærkt kileformede front til den kraftfulde hæk.

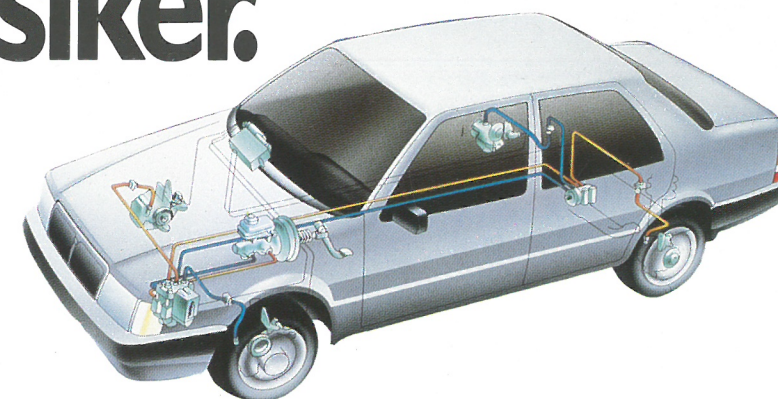
Men det er ikke æstetik alt sammen. Thema har således en meget lav luftmodstandskoefficient på 0,32. Det betyder lavere benzinforbrug ved høje hastigheder.

15,6 km/liter ved 90 km/t og 10,4 km/liter ved bykørsel, bl.a. takket være motorens evne til at sejtrække og det elektroniske benzin-cut-off-system.

KVALITETEN.

Kvalitet starter på tegnebrættet. Lancia Themas karrosseri har ca. 20% færre dele end det, der er normalt for biler af tilsvarende størrelse. Det betyder færre samlinger, som kan angribes af rust. Specielt udsatte karrosseridele som f.eks. motorhjelme, døre og gulv er fremstillet af galvaniserede stålplader. Selve svejseprocessen er automatiseret for at sikre en ensartet og høj kvalitet. Alle samlinger er forseglet med et plastmateriale.

Lancia Thema gennemgår et antirust- og lakeringsprogram med ialt 25 forskellige operationer.



ABS BREMSERNE.

Lancia Thema kan leveres med blokeringsfrie bremses (ABS), der jo er som skabt til danske forhold. Selv om du bremser hårdt i glat føre, vil hjulene aldrig blive blokeret, men hele tiden være i rotation og dermed beholde styreegenskaberne.

Hemmeligheden ligger i en elektronisk "hjerne", som regulerer bremseeffekten kontinuerligt 50 gange i sekundet. I praksis betyder det, at du får en "pumpe-bremse" effekt, som svarer til 50 tryk på bremsepedalen pr. sekund.

UNDERSVOGNET.

Alle Thema-modellerne har forhjulstræk og leveres med progressiv servostyring som standard. Med uafhængigt McPherson hjulophæng med krængningsstabilisatorer både foran og bagtil.



Lancia Thema 2,0 i.e. Turbo.

Størst og hurtigst i sin klasse.



Thema 2,0 i.e. turbo har en af markedets mest avancerede turbo-motorer. Her er både intercooler, overboost, banke-sensor samt elektronisk benzinindsprøjtning og tænding.

I stedet for blot at montere en turbo på en standardmotor, tog Lancia en modificeret 1995 cm³ motorblok og byggede to modsat roterende balanceaksler ind i den. Disse aksler absorberer de vibrationer, som normalt opstår i en 4-cylindret motor, og giver Thema turbo en meget blød gang, som man ellers kun finder i en V6-motor.

Kompressionsforholdet er reduceret til 8,0 : 1 for at give en god acceleration og smidighed ved lave hastigheder. Intercooler og Garrett T 3 turbolader med indbygget overtryksventil øger effekten til 165 HK/DIN ved 5500 omdr./min.

Effekten kan øges ved at tage overboost-funktionen i brug. Dette system, som nu for første gang introduceres i en personbil, blev oprindeligt benyttet af jagerfly under den

2.verdenskrig. Systemet kobles til ved at trykke gaspedalen helt i bund. Derved lukker overtryksventilen i max. 30 sekunder, således at ladetrykket øges. Det giver ekstra kræfter ved f.eks. overhalinger.

Disse avancerede løsninger giver Thema turbo en acceleration fra 0-100 km/t på bare 7,2 sekunder og en tophastighed på ca. 220 km/t.

Marelli Microplex elektronisk tænding sørger for, at motoren starter øjeblikkelig under alle vejrforhold. Og Bosch LE-2 Jetronic styrer benzinindsprøjtning og blandingsforhold elektronisk, så motorgangen går jævnt fra første omdrejning.

INTERIØRET.

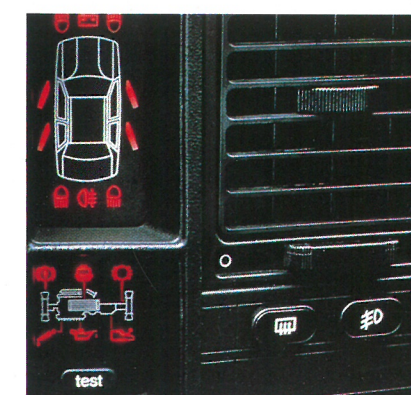
Giorgio Giugiaro har givet Thema tidløst elegante linier i karosseriet. Den tidligere chefdesigner hos Bertone og Ghia er en detaljernes mester. Dimensionerne er harmoniske og kompakte.



Indvendigt justerbart sidespejl er standardudstyr.



5 trins gearkasse og mulighed for eldrevne sidespejle.



Elektronisk checkpanel kontrollerer alle vigtige funktioner.



Alle kontakter er indenfor behagelig rækkevidde.

De klassiske linier i karrosseriet følges op i interøret, som er resultatet af et særdeles vellykket samarbejde mellem Lancias designafdeling og Ermenegildo Zegna – Itali-

Sikkerhedsseler på bagsædet er standard i Danmark.

ens Maestro della Moda. Instrumenteringen er overdådig, men samtidig overskuelig. Et kontrolpanel med microprocessorer registrerer og viser alle afvigelser og fejl, som har betydning for køresikkerheden og funktionsdygtigheden af bilens avancerede teknik.

Zegnas smagfulde tekstiler giver den rummelige kabine et præg af diskret elegance. Thema kan også leveres med indtræk af modestoffer eller i skind af en kvalitet, som man normalt kun oplever hos de mest eksklusive italienske møbelproducenter.

Themas interiør har alle de kvaliteter, man må forvente af en Lancia – og specielt af en model af denne klasse. Det er på en og samme tid sofistikeret, elegant og funktionelt.

Tekniske specifikationer Motor	Thema i.e.turbo	Thema i.e.
Antal cylindre	4 i række, tværstillet fortil	
Cylindervolumen, cm ³	1995	1995
Max. ydelse HK (DIN) omdr. i min.	165/5500	120/5250
Kompressionsforhold	8:1	9,8:1
Brændstofsysteem	Bosch LE-2 Jetronic	
Tænding	Marelli Microplex elektron. tænding	
Transmission		
Kobling	Tør enkeltplade,	
Antal gear	5	5
Præstationer		
Tophastighed, km/t	218	195
Acceleration, 0-100 km/t (sek.)	7,2	9,7
Acceleration 0-1000 m (sek)	28,2	30,9
Brændstoføkonomi		
Ved 90 km/t (km/liter)	15,6	15,6



Instrumentpanelet giver føreren fuld overskuelighed.

Ved 120 km/t (km/liter)	11,9	11,9
Bykørsel (km/liter)	10,1	10,4
Brændstoftankkapacitet, liter	70	70

20.000 km mellem service eftersyn på benzin-modellerne. 6 års garanti mod rustgennemtæring.



Lancia Thema 6V Automatic.



Automatgear er standard.

Thema 6V Automatic er Lancias absolutte flagskib. Den avancerede ZF-automatgearkasse er standard og gi'r sammen med den 6-cylindrede V-motor et

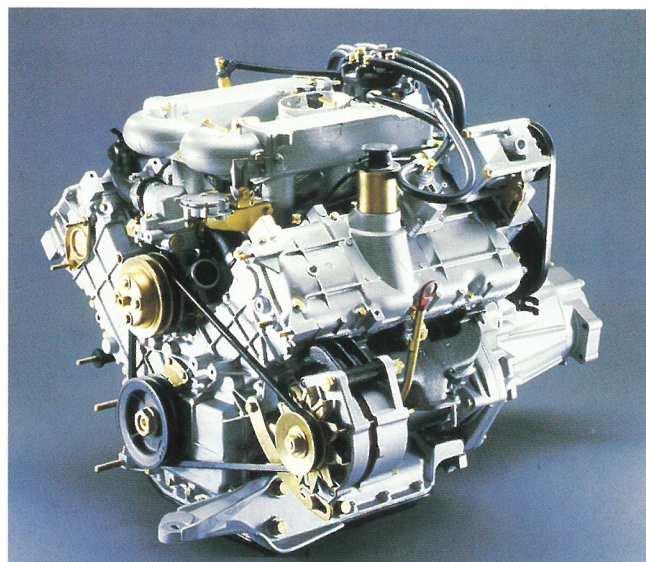
hurtigt og blødt gearskifte.

Accelerationen fra 0-100 km/t sker på 9,2 sekunder og tophastigheden ligger et godt stykke over 200 km/t.

Thema 6V Automatic har en motor på 2849 cm³, som yder 150 HK/DIN. Og allerede ved 2700 omdrejninger udvikler motoren et drejningsmoment på hele 24.5 kgm. Typisk for Lancia er også, at accelerationen er lige så kraftfuld, som den er silkeblød – en oplevelse som er sjælden i en automatgearbil.

Udstyrmæssigt er 6V overdådigheden selv. Ud over det imponerende udstyrsni-

veau, som findes i Thema i.e., byder 6V Automatic på standardudstyr som for eksempel el-soltag, el-drevne sideruder for og bag, ABS bremses, tågelygter foran og termostat-



styret varmeanlæg med digital-programmering. Og så har modeskaberer Ermenegildo Zegna nok engang sat sit mesterlige præg på indtrækket.

Thema 6V Automatic er endnu et eksempel på perfekt samspil mellem rige håndværkstraditioner og moderne bilteknologi.



Lancia Thema Station Wagon.



Med Thema Station Wagon 2000 i.e. turbo har samarbejdet mellem Lancia og Pininfarina-fabrikken endnu en gang udmøntet sig i en prestige bil af dimensioner. Her er ganske enkelt tale om en ener i sin klasse.

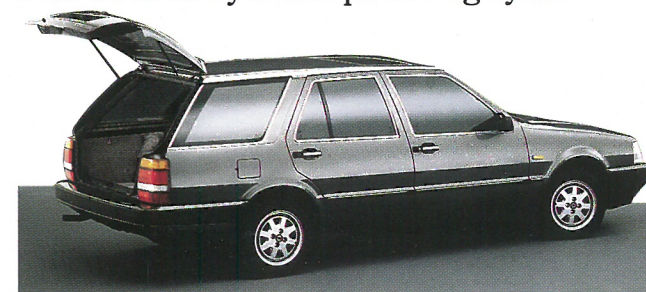
Thema Station Wagon er forkælet som få med en af markedets mest sofistikerede turbomotorer, med intercooler, overboost samt elektronisk benzinindsprøjtning og tænding. Den kraftfulde motor yder 165



HK/DIN og klarer en acceleration fra 0-100 km/t på 8 sekunder og fra 0-1000 på blot 29 sekunder. Dertil kommer en tophastighed på 210 km/t – marke-

dets hurtigste station car – samt et interiør der naturligvis er lige så indbydende som i de andre medlemmer af Thema-familien.

Bagagepladsen er imponerende i sig selv. Med en nyttelast på 600 kg byder



Thema Station Wagon på en kapacitet, der strækker sig fra 440 liter med 5 mennesker om bord. Og med plads til hele 1600 liter med nedfældet bagsæde. Bagagerummets længde kan således varieres fra 105 cm til 175 cm med en bredde på 122 cm. Den store bagklap åbner helt ned til vognbunden og gør det behageligt nemt at komme til bagagerummet. De sikkerhedsfremmende ABS bremses er standardudstyr på Thema Station Wagon.

Tekniske specifikationer		Thema Station Wagon ABS	Thema 6V ABS
Motor			
Antal cylindre		4 i række, tværstillet fortil	6V, 90 tværstillet fortil
Cylindervolumen, cm ³		1995	2849
Max. ydelse HK (DIN) omdr. i min.		165/5500	150/5750
Kompressionsforhold		8:1	9,5:1
Brændstofsysteem		Bosch LE-2 Jetronic	Bosch K-Jetronic
Tænding		Marelli Microplex elektronisk tænding	Bosch Elektronisk tænding
Transmission			
Kobling		Tør enkeltplade	
Antal gear		5	3 trins automatic
Præstationer			
Tophastighed, km/t		210	203
Acceleration, 0-100 km/t (sek.)		8,0	9,2
Acceleration, 0-1000 m (sek.)		29,0	31,0
Brændstoføkonomi			
Ved 90 km/t (km/liter)		14,1	12,0
Ved 120 km/t (km/liter)		10,6	9,5
Bykørsel		9,5	6,5
Brændstofkapacitet (liter)		70	70

Lancia Prisma 1600 i.e. Et sporty kraftværk.

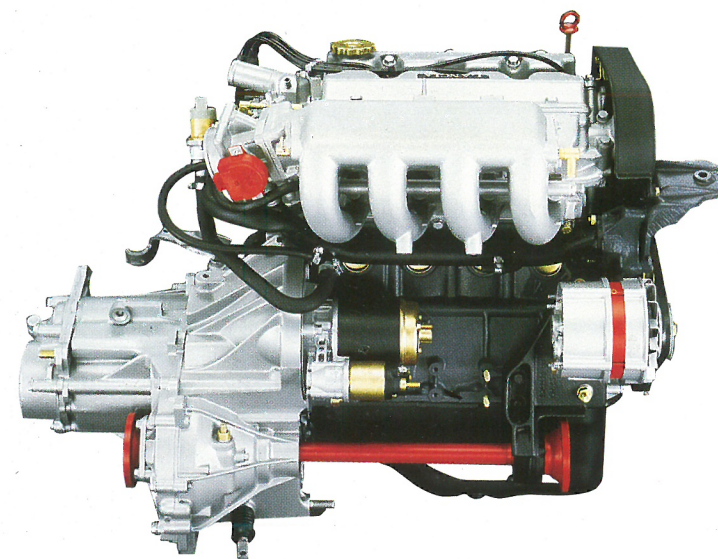


PRISMA 1.6 i.e.



Lancia Prisma er en mellemstor familiebil med udpræget italiensk temperament og design. Har man en Prisma må man finde sig i, at folk vender sig om efter bilen.

Giugiaro – manden bag bl.a. Lamborghinis og Maseratis succesmodeller – er ude af stand til at designe en kedelig bil. "Det er de indre kvaliteter, der tæller" siger han. I så fald har Prisma ikke mange konkurrenter.

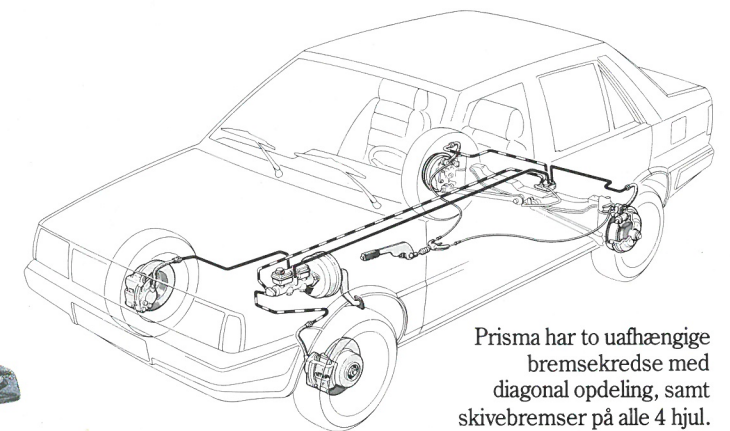


TwinCam motoren med 2 overliggende knastaksler er temperamentsfuld og har et kraftigt omdrejningsmoment. 108 HK, med en acceleration fra 0 - 100 km/t på 10 sekunder rent. Og 5. gearet kan bruges allerede ved moderate hastigheder.

MOTOREN.

At der er lagt stor vægt på køreegenskaberne, kommer næppe som nogen overraskelse for dem, der kender til Lancia. McPherson forhjulsophæng, en 108 HK/DIN motor med to overliggende knastaksler (Twin Cam) og kraftige skivebremser på alle hjul gør en køretur med Prisma til mere end en fornøjelse. Det betyder frem for alt også

driftssikkerhed under alle forhold. De vil opleve en sjælden balance mellem præstationerne og den måde, de kontrolleres og udnyttes på.

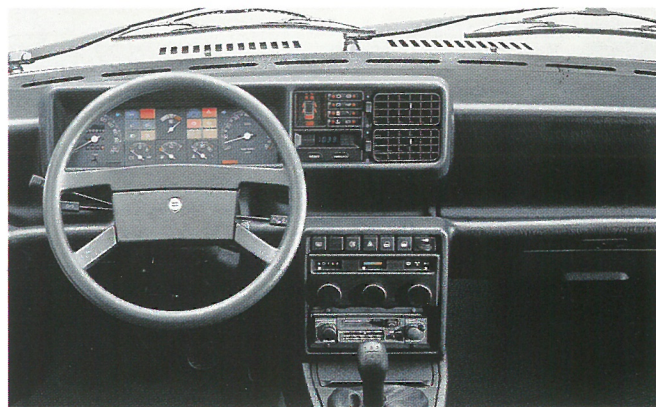


Prisma har to uafhængige bremsekredse med diagonal opdeling, samt skivebremser på alle 4 hjul.

Prisma 1600 i.e. har Weber Marelli integreret elektronisk indsprøjtning og tænding. Systemet optimerer forholdet mellem ydelser og forbrug, og reducerer samtidig luftforureningen betydeligt. Det giver endvidere Prisma 1600 i.e. en motoreffekt på 108 HK/DIN, en tophastighed på 185 km/t og en acceleration fra 0-100 km/t på 10,0 sekunder.

Alligevel er benzinformbruget ved 90 km/t kun 16 km/l.





Så overskueligt kan det gøres.

KOMFORTEN.

Prisma er den mest solgte Lancia gennem tiderne. Prisma 1600 i.e. er nu blevet endnu mere lydløs, efter at Lancia har

Sikkerhedsseler på bagsædet er standard i Danmark.

forbedret hjulophængene, brændstofsyste-
merne og kabineudformningen.

Standardudstyret omfatter checkpa-
nel, eldrevne sideruder foran, elektronisk
omdrejningstæller, indstilleligt rat og central-
lås. Og som den eneste bil i sin klasse kan
den fås med et automatisk varme/ventila-
tionssystem styret af microprocessorer som
ekstraudstyr.

De nye sæder er blevet til gennem
ergonomiske studier og designet for mak-
simal komfort. Kronen på værket er
Ermengildo Zegnas fornemt designede
stof.

Alt hvad De ser, viser ikke blot stræ-
ben efter det ultra-funktionelle. Det vidner
også om eksklusiv smag.

Tekniske specifikationer Motor

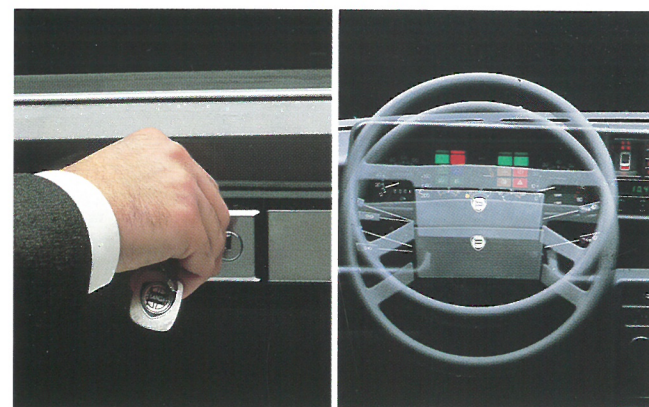
Antal cylindre	4 i række, tværstillet fortil
Boring x slaglængde	84 x 71,5
Cylindervolumen (cm ³)	1585
Kompressionsforhold	9,7:1
Max. ydelse HK (DIN) omdr. i min.	108/5900
Max. ydelse KW/omdr. i min.	79,4/5900
Max. drejningsmoment Nm/omdr. i min.	13,8 Kgm/3500
Motorplacering	Foran på tværs
Kraftoverførsel	Forhjulstræk

Transmission

Kobling	Tør enkeltplade
Antal gear	5

Præstationer

Tophastighed, km/t	185
Acceleration 0-100 km/t (sek.)	10,0
Acceleration 0-1000 m (sek.)	31,8



Centrallås og indstilleligt rat er standardudstyr.

Brændstoføkonomi

Ved 90 km/t (km/liter)	16,1
Ved 120 km/t (km/liter)	12,5
Bykørsel (km/liter)	10,2
Brændstoftankkapacitet, liter	57

20.000 km mellem service eftersyn på benzin-modellerne.
6 års garanti mod rustgennemtæring.



Lancia Y 10 Fire LX.

Bilen for individualister.



Fire står for Fully Integrated Robo-tized Engine. Det betyder på godt dansk, at motoren i sin helhed er produceret og sat sammen af robotter, hvilket sikrer en meget ensartet og høj kvalitet.

Samtidig er alle bevægelige dele i motoren reduceret til et minimum, således at den kun meget sjældent skal vedligeholdes.

Fire-motoren har en volumen på 999 cm³ og yder 45 HK/DIN. Takket være et bemærkelsesværdigt drejningsmoment på 8,2 kgm ved 2750 omdr./min. kan 5. gearet også bruges ved lave hastigheder. Motoren er faktisk så smidig, at De næsten glemmer, hvor gearstangen sidder. Bilen har da også et af markedets mest favorable benzinforbrug: 23,8 km/l ved 90 km/t.

Det er imidlertid ikke det eneste punkt, hvor Y 10 distancerer sig fra mængden.

DESIGNET.

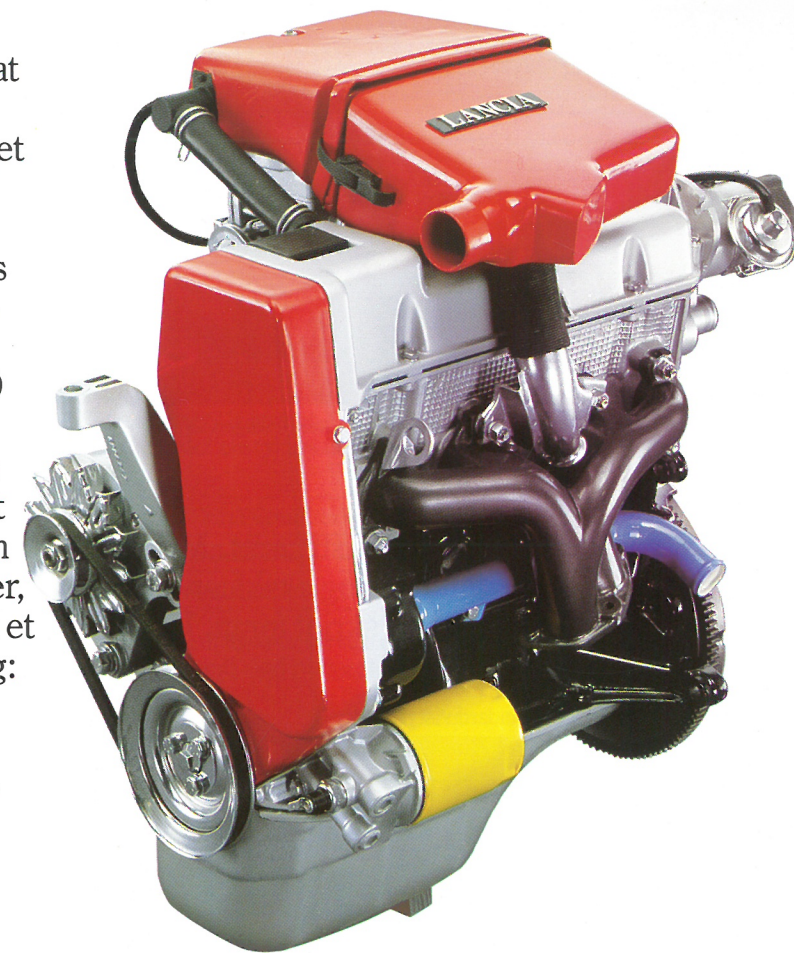
Nogle biler følger moden – andre skaber mode. Y 10's banebrydende funktionelle design er signeret af Lancias designafdeling. Det røber en indgroet modvilje mod alt, hvad der er traditionelt og kedeligt.

Udvendig har Y 10 Fire dynamiske linier og et hypermoderne design. Med et formfuldendt forhold mellem rummelighed og grundflade. Og med matsorte kantlister, der giver bilen den raffinerede elegance.

Luftkoefficienten er 0,31 – et uhyre lavt tal for en så kompakt bil.

KOMFORTEN.

Y 10 Fire er verdens største mini-bil. Den er udstyret med et indbydende og rum-



meligt interiør. Forsæder, der smyer sig om kroppen og et bredt, anatomisk udformet bagsæde, der kan lægges ned. Et instrumentpanel med tre rummelige og praktiske opbevaringshylder og alle instrumenter og kontakter inden for rækkevidde.

Y 10 Fire byder på al den komfort, man kan kræve af en prestigebil. El-drevne sideruder foran, bagrudevisker/vasker samt den elegante bagdør, der åbner ind til 785 liter bagageplads, når bagsædet er lagt ned.

Også hvad køreegenskaber angår, skiller Y 10 sig ud fra mængden. Med sit præcise og pålidelige Omega ophæng på baghjulene og McPherson hjulophæng foran, forhjulstrækket og de lastafhængige bremsere på baghjulene, er det både sjovt og sikkert at sidde bag rattet i en Y 10 Fire. De kan smutte ind og ud af trafikken, bremse og speede op, uden hele tiden at skulle skifte gear.

Det er lige så befriende at kunne parkere næsten overalt. Der er plads til Y 10, hvor andre små for længst har givet op.



Overskuelighed er også et nøgleord for instrumenteringen i Y 10, specialinstrumentering er ekstraudstyr.

Lille, let og enkelt konstrueret. Men samtidig elegant, personlig og eksklusiv. Y 10 Fire er for dem, der er et skridt foran. Uden at det går ud over fornuften.

Eldrevne sideruder er standardudstyr.

Tekniske specifikationer

Motor

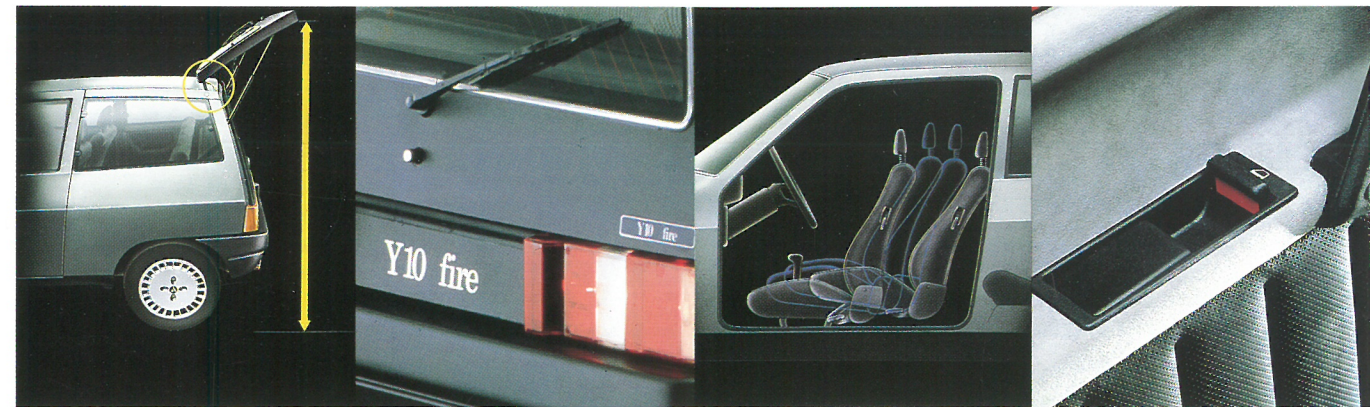
Antal cylindre	4 i række, tværstillet fortil
Boring x slaglængde	70 x 64,9
Cylindervolumen (cm³)	999
Kompressionsforhold	9,8:1
Max. ydelse HK (DIN) omdr. i min.	45/5000
Max. ydelse KW/omdr. i min.	33/5000
Max. drejningsmoment Nm/omdr. i min.	8,2 Kgm/2750
Motorplacering	Foran på tværs
Kraftoverførsel	Forhjulstræk

Transmission

Kobling	Tør enkeltplade
Antal gear	5

Præstationer

Tophastighed, km/t	145
--------------------	-----



Den store bagklap gør det nemt at komme til bagagerummet.

Opvarmet bagrude, spinkler og visker er standard.

Nem adgang til bagsædet, fordi hele forsædet kan rykkes frem.

Centrallås er ligeledes standardudstyr på Y 10.

Acceleration 0-100 km/t (sek.)	16
Acceleration 0-1000 m (sek.)	37

Brændstoføkonomi

Ved 90 km/t (km/liter)	23,8
------------------------	------

Ved 120 km/t (km/liter)	17,2
Bykørsel (km/liter)	15,2
Brændstoftankkapacitet, liter	47

20.000 km mellem service eftersyn på benzin-modellerne. 6 års garanti mod rustgennemtæring.



Italiensk luksus præger Lancia Prisma-modellen

Jydske tester Lancia Prisma 1,6 i.e. til 176.517 kr. plus levering

motor



redaktion:
Preben Skjøth

Efter næsten fire års pause er legendariske Lancia tilbage på det danske marked, hvilket er ensbetydende med at danske bilkøbere med hang til lidt ekstra luksus og italiensk kras igen kan blive tilfredsstillet. Lancia-navnet har stadig fornemt over sig — og det

nuværende program forekommer at leve op til tilliden.

Renomme er noget underligt noget, for er det godt, kræver det noget at leve op til. Og er det knapt så godt, kræver det af gode grunde endnu mere for at overbevise kunderne. Herhjemme har Lancia ført en omvundet tilværelse, som ikke har været godt for renomme'et, men man skal ikke altid lade sig narre af folks rygtesnak.

Og da slet ikke med hensyn til Lancia, for at det for så højt estimerede italienske mærke stadig kan være med, er Lancia Prisma-serien i grunden et ganske godt bevis på. Prisma, der er en typisk mellemklassevogn — og ikke nær den dyreste Lancia-model — har mange fornemme kvaliteter i sig. Luksus og veludstyret bil, må man sige.

Maskineriet, der er en 1,6 liters indsprøjtningstype med en ydeevne på 108 DIN/HK,

fungerer upåklageligt. Arbejdsvillig og smidig i så godt som alle faser — og dertil rimeligt økonomisk og støjsvag. Motoren virker langt kraftigere, end den virkeligheden er, men det skal man vel næppe beklage sig over.

Gearingen forekommer meget fint afstemt, der er et sporty og relativt hurtigt skift med korte, kompakte bevægelser. På dette punkt ligger Fiat og Lancia flere længder foran søster-modellerne fra Alfa Romeo. Også med hensyn til bremserne, er der grund til at fremhæve Lancia Prisma, som bremser effektivt og sikkert.

Køreegenskaberne er på en måde et kapitel for sig, og på dette område er Lancia Prisma de fleste af konkurrenterne overlegen. Meget endda. Sportsikker, retningsstabil og med en sjælden fin vedhængsevne styrer Lancia'en sig sikkert gennem selv relativt skarpe

kurver. Styringen er præcis, letgående og så nær det neutrale, som man overhovedet kan komme med så hurtig en bil.

Det hænger ikke mindst sammen med den kendsgerning, at undervognen er så stram, at den til tider forekommer hård hen i retning af et sporty tilsnit. Det er en type undervogn, som passer udmærket til dem, der vil køre lidt mere smalt ujevne overflade. En vaskøtte Lancia-entusiast vil formentlig sige, at sådan skal det også være, men det er næppe noget, man kan overbevise de adstadige om.

Den slags indvirker af gode grunde negativt på selve støddæmningen, som for Lancia'ens vedkommende forplanter sig til kabinen, når man kører på blot en smule ujavn overflade. En vaskøtte Lancia-entusiast vil formentlig sige, at sådan skal det også være, men det er næppe noget, man kan overbevise de adstadige om.

Under alle omstændigheder vil der være delte meninger om den slags, men uanset hvad entusiastene så end siger, er det en indiskutabel kendsgerning, at den hårde undervogn går ud over komforten — i hvert fald for passagererne. Personlig foretrækker jeg en fast undervogn, men her er det nok overdrevet en smule.

Indretningen er der ikke meget at kritisere over. En nydelig og komplet instrumentering lader ingen tvivl tilbage om, at her er tale om en italiensk vogn. Og at den har et nært slægtskab med Fiat Cromar. Alt virker hensigtsmæssigt placeret, og det skorter i hvert fald ikke på kontrollamper i Lancia'en.

Her er i hvert fald en bil, hvor det såkaldte trykknapsystem fungerer upåklageligt. Eneste minus her er drejeknapperne til blæsesystemet, som virker lidt for besværligt at

arbejde med. Ikke fordi systemet ikke dur, men fordi armaturet kræver for megen øjenkontakt, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, når man kører.

Pladsforholdene er udmærkede, og der er gode ind- og udstigningsforhold. Der skal nok være dem, der har den opfattelse at polstringen er lige lovlig hård, men den er faktisk som den skal være — fordi man kan køre langt uden at blive om i krop og lemmer. Noget, franske bilkonstruktører kunne lære ikke så lidt af.

Prismæssigt ligger Prisma 1,6 i.e. faktisk ganske udmærket. Bevares, 176.517 kr. plus levering er også en slags penge, men i betragtning af den uomtvistige kendsgerning, at man får en god portion italiensk luksus for pengene, synes jeg i grunden prisen er rimelig nok. Man får i hvert fald for noget for pengene.

richoldig, fornuftig og per fekt. Søderne er behagelige ret faste og med en glimrende støtte. Føreren har desuden mulighed for højderegulering af rattet, så man kan få det helt perfekte kørestilling. Så vel for føreren som forsædepassager og bagsædepassagerne er der gode pladsforhold, og selvom Prisma er en sedan med et godt gammeldags bagagerum, så kan bagsædet lægges enten delt eller i fuld bredde.

Fiat-præget instrumentering

Instrumenteringen er Fiat-præget med alle dens dyder og fordele. Kun varmeapparatets reguleringsgreb er ikke tilfredsstillende. Det er drejekontakter placeret lige foran gearstangen. Ulempen ved dem er, at det er svært at se, hvor på systemet viserne er — ikke mindst når det er mørkt. Det kræver simpelthen for lang tid at aflæse dem.

Instrumenterne er derimod både tydelige og hurtige at aflæse. Der er speedometer og omrejsningstæller i store ur-skrivere og voltmeter, benzinstandsmåler, kølertemperatur og økonometer i mindre ur-skrivere. Desuden er der en række kontrol- og advarselslamper, og der er checkpanel, der øjeblikkeligt giver besked om hvad, der er galt hvor. Der er centrallås og elektrisk ruderhøj, mens sidespejlene skal reguleres manuelt — dog inde fra Lancia er bilen for den kræse, der er parat til at betale lidt mere, men til gengæld får en luksus- og sportspræget bil.

Hård affjedring

Undervognen virker stram, og lever op til Lancias sportlige image. Affjedringen er nok lovlig hård ved "almindelig" kørsel, idet selv ret små ujævnheder i vejen kan mærkes. Til gengæld holder vognen kursen perfekt, og forhjulstrækkerens traditionelle tendens til understyring, mærker man ikke meget i Lancia Prisma.

Kabinen er luksuspæge og instrumenteringen båd

den også prægtfuld på langture. Det er en bil, som man i høj grad kan sige rummer begrebet køreglæde.

Man kommer til at elske Prismas køreegenskaber

Lancia har i årenes løb gjort sig fornemt bemærket i motorsporten, og Prismen har også sportspræget over sig. Motoren, der er en fire-cylind-



Bagfra er Lancia Prisma-modellen en meget kompakt-udseende bil, og der er for øvrigt også et rummeligt bagagerum at råde over i den italienske model. (Foto: Ernst Winckelmann).

Luksus på italiensk



Lancia Prisma 1,6i.e. er en elegant luksus- og sportspræget bil til 176.517 kr.

Prøvekørt af
Christian Rye

Selvom der var en pause i markedsføringen af den italienske Lancia i Danmark er mærket ikke

glemt. For mange mennesker står Lancia for høj kvalitet, luksus og elegance. Således var Lancia Prisma 1,6i.e., som er den mellemste af de tre Lancia-modeller, der føres i Danmark, genstand for meget beundring i den periode, vi havde den. Uden større fiksfakserier fremtræder den som en nobel og elegant sedan.

Lancia er nu en del af Fiat-koncernen, og på mange måder kan de to biler sammenlignes. Alligevel er der en forskel, hvor Lancia'en måske er den lidt mere avancerede og mere luksuspægede, men sandedlig også den dyreste. Prisma 1,6i.e. koster 176.517 kr.

Altså en bil i den dyrere ende af mellemklassen, og vel også en bil for elen eller hende, der har et rimeligt stort kørselsbehov. Til gengæld er

Den fornemme job- og langtursbil

12 udvalgte forhandlere står bag det italienske feinschmecker-mærke, Lancia

Af Finn Knudstrup

»Den italienske BMW« har vi tidligere kaldt Lancia Prisma, den italienske og Fiat-ejede specialfabriks mellemklassebil.

Nedenunder findes den charmerende luksus-mini, Lancia Y 10 — en Uno-type — og ovenover topbilen, Lancia Thema.

Vi har prøvet model 2000 i.e. (de små bogstaver angiver, at bilen har indsprøjtningssmotor, i øvrigt på 120 hk.).

Den koster 269.986 kr., som nok er over den kvarte million, men alligevel langt fra noget ublu beløb, når vi ser på, hvilket standardudstyr, der følger med på den store bil:

Stereoanlæg med bånd, fem trins gear, højjusterbart rat, servostyring, multijusterbare forsæder med indbygget varme og regulérbar lænde- støtte, midterarmen for og bag, S-seler og nakkestøtter ved alle pladser, kort- og læselamper, elektronisk checkpanel, fuld instrumentering med omdrejningstæller og økonometer, elektrisk justerbare sidespejle, el-drevne ruder for og bag, elektrisk centrallåsning af alle døre og bagklap, indvendig åbning af bagklap og benzinluge, tonede ruder, metallak m. m.

Sagt på en anden måde er bilen fuldt udstyret, idet man

dog desuden mod mérpris kan anskaffe ABS-bremser (27.497 kr.), automatgear (20.997 kr.), aircondition, lygteviskere etc.

Den store bil er primært en oplevelse i plads og komfort. Navnlig vognens bagsæde er — som i Cromar og Saab 9000 — et studie værd, for her finder man en plads til ben og hove-

de, som er bedre end selv i Volvo 760, en plads, der formentlig kun overgås af Rolls Royce. Selv med forsæderne rykket helt tilbage, kan man bag sidde med korslagte ben, og der er mageligt plads til fem.

Thema kan medbringe 550 liter bagage med bagsædet oppe, en kubikmeter, når det lægges ned.

Limousinen, for en sådan er der tale om, er forsynet med forhjulstræk, uafhængigt monterede hjul, tandstangstyring med hastighedsafhængig servo, skivebremser med servo på alle hjul og tværstillet motor.

Vognen har 195 km/t. som topfart, og når 100 efter 9,7 sekund. Vil man have 165 hk. og en topfart på 210 km/t.



Bil med stil: Lancia Thema i.e. I den kører man ikke på

business class, men på først class. Bilen har alt i plads og

udstyr og koster 269.986 kr.

heldigvis har de hvert sit særkende.

Erfaring fra motorsporten

Lancia-fabrikkerne har gennem årene satset meget på motorsporten både på bane og indenfor rally, og det har betydet to verdensmesterskaber til fabrikken.

For at kunne yde sådanne præstationer skal man have godt materiel bl.a. indenfor motorer. Og det tør det siges, Lancia har. For den turboladede motor er — ja den kan knap beskrives — helt fantastisk. Ikke alene trækker den utroligt godt. Den gør det også på en særdeles stille og kultiveret måde. Kun under hårde accelerationer høres den. Ellers går den så tyst som en seks-cylindret motor, hvilket betyder, at man selv under høj hastighed kan føre en normal samtale i kabinen. Denne "tavshed" fra motoren har Lancia bl.a. opnået med to modsat vibrationsdæmpende balanceaksler.

Motoren er parat til at bestille noget lige fra starten, og man er ikke i tvivl om, at det er en "hidsig" krabat, man har med at gøre. For der er et ryk uden lige i den. I de lavere gear er det et spørgsmål om at håndtere speederen med varsomhed, eftersom det er et spørgsmål om at få kræfterne overført til vejen. Og det kan knibe, hvis alle hestene slippes løs på en gang. Faktisk kan vognen lave hjulspin i de tre laveste gear, ligesom der i alle gear er fare for aquaplaning, hvis man vil acceleere, hvor det er vådt. Allerede ved 2500 omdr. sætter turboen ind, og det sker med et gevaldigt spark, som bevares helt

findes bilen som turbo til 327.997 kr.

Lancia Thema kører uhyre dejligt — magtfuldt og støjsvagt. Den er komfortabelt affjedret, men endda sikker på vejen også med fem personer i bilen.

Gearene skiftes nemt og kontant, og man kan sagtens springe et trin over.

Sidevind — end ikke efter- årskuling — reagerer nyheden over for. Vognen er retningsstabil, men let og sikkert kørt i krappe kurver.

Bilen vejer 1.075 kg. — cirka ni kg. vognvægt at trække for hver »hest«. Turbo-udgaven kører med over 1.100 kg. op i næste vægtafgiftsklasse.

På primært langtur kørte vi 638 kilometer med et gennemsnit af 12,4 km/l. Pænt, da vognen også blev prøvet i Tyskland for fuld gas.

Med til at skabe god kørsel-

selsøkonomi er bilens særlige forbrugsmål: Det er psykisk svært at blive ved med at køre i det røde felt. Automatisk lettes speederfoden en anelse.

Tanken tager i øvrigt 70 liter, nok til over 800 kilometers kørsel.

Lancia Thema er så afgjort en fin bil. Dens største force er plads, plads og atter plads plus det omfattende udstyr. — En ægte direktionstil, en vogn med sin egen stil.

Den mødes af interesserede og anerkendende blikke i trafikken.

Kun 12 danske bilforhandlere sælger Lancia. Fiat, der er importør, har valgt en separat organisation til liebhavermærket, der i Storkøbenhavn sælges side om side med Alfa Romeo, som nu også er en del af Fiat-koncernen.

modeller dejligt højt i sædet, hvortil kommer, at førersædet er forsynet med en højdergulering.

Også i bagsædet er der godt med plads både i længden og højden, ligesom der er god plads til høje personer i bagsædet.

Står godt fast

Instrumenteringen er tydelig, overskuelig og omfattende med viserinstrumenter, kontrolknapper og et omfattende checkpanel. Samtlige kontrolknapper ligger godt placeret med tilsvarende tydelige kontrollamper. Men Lancia'en har samme skavank som Fiat'erne. Lyskontakttarmen er længere end armen for afviserkontakten. Og det betyder, at man ufrivilligt kan komme til at blænde op til fjernlyset, hvis man skal sætte blinklyset til venstre i gang. For kontakttarmen til lyset skal nemlig også trykkes nedad for at blænde op — og det er uheldigt.

Lancia Thema turbo har køreegenskaber, der står mål med kræfterne, når først de er overført til vejbanen. Den står særdeles godt fast i sving, og den har et præcist styretøj, der adlyder den mindste bevægelse i rattet.

Undervognen og affjedringen er for at kunne klare de mange heste gjort en del strammere og hårdere, hvilket betyder, at alle almindelige ujævnheder optages pænt. Til gengæld slår skarpkantede huller en hel del mere igennem til kabinen, så vognen føles mere sports- end limousinepræget. Derfor er dens vedhængsevne også god, og man kan tillade sig at køre pænt til selv på grusvej, hvis man kan nænne det.



Der er god plads i bagsædet, og det er nemt at komme ind i kabinen gennem de vidtåbende døre.

Lancia.



Lancia.

Mindst én gang i livet.



1987

Illustrationer i denne brochure kan vise modeller, udstyr m.v., som ikke markedsføres i Danmark. Fiat Automobiler Danmark A/S kan til enhver tid foretage ændringer af modellerne beskrevet heri af tekniske eller kommercielle årsager.

