

Pomysł.

Łódź, tak jak samochód, określa tego, kto ją wybiera.

Lancia i żeglarstwo wyrażają wspólne wartości, takie jak przyjemność podróżowania w unikalny sposób.

Związek pomiędzy Lancią i morzem sięga wielu lat wstecz i dotyczy zarówno łodzi motorowych jak i żaglowych, poczynając od łodzi motorowych Flaminia z lat '60, a skończywszy na Monaco Classic Week 2009. Debiut łodzi motorowej Lancia di Lancia miał miejsce w Wenecji, gdzie ulice i samochody ustępują miejsca kanałom i łodziom (które mieszkańcy Wenecji nazywają „lance”).

Jako scena został wybrany Międzynarodowy Festiwal Filmowy w Wenecji, którego głównym sponsorem jest Lancia. Samochody marki Lancia odwożą znane osobistości świata filmu do „Palazzo del Cinema”, a Lancia di Lancia przewozi je na basen portowy Hotelu Excelsior.

Projekt ten został opracowany przez cztery włoskie firmy, będące liderem w swoim sektorze: Sacs produkuje luksusowe łodzie typu RIB, FPT - Fiat Powertrain Technologies, spółka Grupy Fiat, producent silników oraz firma Martini, która od lat wspiera inicjatywy sportowe Lancii.

Łodzie i Glamour

Moment spotkania Lancii z żeglarstwem sięga początków turyńskiego koncernu motoryzacyjnego. W latach dwudziestych, założyciel przedsiębiorstwa Vincenzo Lancia, zainspirowany szkieletem kadłubów, zaprojektował samonośne nadwozie Lancii Lambda, wynalazek, który na zawsze odcisnął swój ślad w historii motoryzacji. Następne dziesięciolecie umocniły związek pomiędzy prestiżowymi samochodami a yachtingiem, skutkując wreszcie, w latach sześćdziesiątych, prawdziwą klasą wyścigowych motorówek: „Classe Flaminia”, które wykorzystywały silniki Lancia V6 Flaminia. W 1980 roku Lancia została sponsorem klasy jachtów J-24, a w 1987 finałów One Ton Cup w Neapolu. Następnie przyszła kolej na łódź „Azzurra” we włoskich zawodach America's Cup i na „Destiero”, na której Cesare Fiorio, sześciokrotny mistrz świata w rajdach samochodowych i dyrektor sportowy drużyny Lancia, zdobył „Błękitną Wstęgę Atlantyku”. W celu demonstracyjnym łódź motorowa Offshore Classe 2 została wyposażona w silniki 8.32 Ferrari wykorzystywane przez specjalną wersję Lancii Thema. Nie tak dawno Lancia została partnerem Yacht Clubu Monaco oraz sponsorem zawodów łodzi motorowych Viareggio-Montecarlo-Viareggio 2008, jak również Monaco Classic Week w 2007 i 2009 - w roku, w którym przypadają setne urodziny jachtu Tuiga.

Godnym zapamiętania jest również fakt, iż właśnie ostatni model Lancii, Lancia Delta, jest tematem konkursu ogłoszonego przez czasopismo „Yacht Design”, a pięć najbardziej prestiżowych włoskich biur projektujących okręty zostało zaproszonych do stworzenia „marynistycznej” reinterpretacji pojazdu. Prezentacja prac będzie miała miejsce 24 września właśnie w Yacht Clubie Monaco podczas Monaco Boat Show.

Kino, moda, projektowanie i żeglarstwo są obszarami, w których Lancia umacnia dziś swoją obecność, podkreślając jednocześnie klasę i styl „Made in Italy”.

Międzynarodowy Festiwal Filmowy w Wenecji jest wydarzeniem łączącym wszystkie te elementy i stanowi idealną okazję do wprowadzenia, również na wodę, marki Lancii, zawsze w towarzystwie gwiazd dużego ekranu.

Partnerzy

Lancia kontynuuje historyczną już współpracę z Martini, sponsorem technicznym podczas „Lancia Café” w Hotelu Excelsior w Wenecji. Pasjonatom sportu nie ujdzie uwadze obecność mitycznych czerwono-niebiesko-błękitnych pasów Martini Racing Team, których błysk rozświetla elegancki kadłub Lancii di Lancia i przywodzi na myśl dominację tych

dwóch marek: na odcinkach specjalnych - podczas mistrzostw świata w rajdach samochodowych w latach osiemdziesiątych a następnie na morzu - dzięki motorówkom Offshore Classe 1. Nieprzerwana współpraca pomiędzy Lancia a Martini kolejny raz potwierdza pokrewieństwo tych dwóch ikon Włoskiego Stylu, symboli sportu i elegancji. Styl oraz idea czerpania przyjemności z życia są domeną Martini, Lancii i Sacs, podczas gdy emocje sportowe są dziełem silników Fiat Powertrain Technologies.

Lancia di Lancia

Dla wodnych podróży, Lancia wybrała arystokratyczną elegancję dużego, sportowego coupé, którego design wpisano w linię łodzi produkowanej przez Sacs - przedsiębiorstwo, które od 20 lat produkuje różnej wielkości łodzie motorowe typu RIB i dziś jest światowym liderem w tworzeniu zaawansowanych technologicznie, luksusowych łodzi pontonowych. Łódź motorowa Lancia di Lancia jest najdoskonalszym przykładem tego typu produktów.

Model został zaprojektowany przez jednego z najbardziej cenionych projektantów łodzi, Christiana Grande, genialnego twórcę kształtów, które wykraczają poza granice świata motorowodnego, by wyrażać sztukę i dynamikę ruchu.

Każdy egzemplarz jest wyjątkowy, wykonany w procesach przemysłowych i wyposażony z dbałością rzemieślnika. Kadłub wykonany z tworzywa wzmocnionego włóknem szklanym konstruowany jest na matrycach produkowanych przez zrobotyzowane frezy, ale montaż każdego z elementów odbywa się w całości ręcznie, aby umożliwić nadanie każdemu modelowi indywidualnego charakteru. Dzięki temu konstruktor jest w stanie połączyć produkcję przemysłową z „elitarnością” niestandardowych produktów. Lancia di Lancia zostanie zaprezentowana szerszej publiczności w październiku podczas „Salone Nautico” w Genewie.

Charakterystyka łodzi.

Kadłub o długości 13,10 m. charakteryzuje się znaczną szerokością - 3,83 m. Te wymiary tworzą współczynnik nie nazbyt przesadny, ponieważ celem przyświecającym konstrukcji łodzi było poszukiwanie równowagi pomiędzy osiąganymi a komfortem na pokładzie. Głębokość zanurzenia została zredukowana do 0,8 m., co pozwala na wpływanie na płytkie wody. Stosunek ciężaru do mocy (około 7,5 kg/KM) umiejscawia motorówkę wśród modeli sportowych. Dwa silniki Fiat Powertrain Technologies N67-560 są najlepsze w swojej kategorii. Napędy powierzchniowe JMD, wykorzystywane również podczas zawodów, wskazują na poszukiwanie wysokiej wydajności ruchu, ukierunkowanej nie tylko na osiągnięcie znacznej prędkości, ale również na zmniejszenie zużycia i emisji zanieczyszczeń poprzez zmaksymalizowanie wydajności śrub napędowych. Zbiornik paliwa ma pojemność 1000 litrów po to, aby wystarczał podczas długodystansowych podróży. Prędkości przelotowe zawierają się w przedziale 15 - 45 węzłów, podczas gdy maksymalna prędkość w idealnym przegłębieniu sięga 55 węzłów. Na pokładzie mieści się 11 osób, natomiast w kabinie mogą spać 2 osoby.

Sposób, w jaki zostały wymodelowane zewnętrzne powierzchnie oraz kolor łodzi wierne odzwierciedlają styl Lancii. Zaprojektowana przez Studio Christiana Grande, Lancia di Lancia charakteryzuje się agresywnym, lecz zrównoważonym profilem, idealnymi proporcjami dziobu, kokpitu i rufy. Dach, specjalnie obniżony dla uwypuklenia ducha sportowego łodzi, perfekcyjnie komponuje się z profilem. Mimo tego, wewnątrz motorówki można bez trudu stać, nawet przy zamkniętym dachu, co pozwala prowadzić ją komfortowo z jednoczesnym zachowaniem prywatności. Na pokładzie od strony dziobu znajdują się dwa materace do opalania przedzielone międzypokładziem, które tak jak mostek, prowadzi na dziób, gdzie pasażerowie wchodzą na łódź lub z niej schodzą. Podobnie na rufie, na pokrywie maszynowni, został zainstalowany inny zestaw wypoczynkowy, tworzący drugą strefę do opalania, która również przedzielona została przejściem prowadzącym tym razem do platformy kąpielowej. Elementem architektonicznym o istotnym znaczeniu są na pewno szyby - każda z nich ma odrębny styl i spełnia inną rolę: boczne szybki akcentują

sportowy charakter łodzi, przednia szyba otwiera przejście na pokład od strony dziobu.

Dmuchane elementy łodzi typu RIB w dużej mierze zostały wmontowane w formy kadłuba a ich obecność jest bardzo praktyczna podczas poruszania się w ciasnych przestrzeniach bez użycia odbijaczy i przede wszystkim gwarantuje niezatapialność łodzi motorowej, dzięki licznym, oddzielnym przegrodom powietrza. Aby podkreślić zaawansowaną technologię produktu i sportowy temperament silników FPT, na lusterku rufy i pod przednią szybą zostały zainstalowane szeregi diod, które przypominają nowoczesne światła samochodów Lancia. Dynamiczność cechuje każdy szczegół pokładu, który został wymyślony, wymodelowany, a następnie wyrzeźbiony tak, aby łódź wydawała się być w ruchu nawet, jeżeli tak nie jest. Na łodzi nie znajdzie się dodatkowych struktur grodzących, które zaburzyłyby czystość formy. Mimo tego pasażerowie żeglują dobrze zabezpieczeni przez dość wysokie wewnętrzne nadburcia, a dzięki obniżonej podłodze mają wrażenie większej stabilności w porównaniu z innymi łodziami motorowymi. By odkryć niebo wystarczy przycisk i kilka chwil: dach cofa się w specjalnie do tego przeznaczone miejsce i piękno kokpitu wydobywa się na światło słoneczne. Naklejki Martini Racing ostatecznie podkreślają sportowego ducha łodzi. Wyposażenia dopełniają: zewnętrzny, wysuwany telewizor LCD i kuchnia. Nowoczesne formy i materiały determinują charakter wnętrznego wystroju, gdzie salon z łatwością zmienia się w koję dla dwóch osób. Klimatyzacja pozwala na ucieczkę przed upałem. Łazienka, mimo że minimalna, pozostaje bez zarzutu. Prysznic z kolorowymi diodami LED sugestywnie podświetla strumień wody.

Prowadzenie Lancia di Lancia

Lancia di Lancia nadaje się dla zdecydowanego armatora, miłośnika prędkości, który za nic na świecie nie oddałby steru, bo tym samym musiałby zrezygnować ze sprawowania kontroli nad tak wielką mocą. 1120 koni mechanicznych porywa łódź aż do prędkości 55 węzłów i 3000 obrotów na minutę. Silniki Fiat Powertrain Technologies N67-560 charakteryzują się krzywymi momentu obrotowego oraz mocy idealnymi dla motorówek, które nawet przy niewielkiej prędkości potrzebują mocnego bodźca, aby móc wejść w ślizg. Prowadzenie Lancia di Lancia dostarcza emocji, z których nie sposób zrezygnować i daje sternikowi wybór, co do sposobu zarządzania mocą: można ją prowadzić tak, jak elegancką limuzynę, lub pilotować tak, jak model wyścigowy. Różnica polega na odpowiedniej regulacji, o której decyduje sam sterujący. Przeglębienie zostało tak wykalibrowane, aby każdy mógł prowadzić łódź z taką samą przyjemnością, z jaką prowadzi się samochód Lancia, ciesząc się jednocześnie swobodą podróżowania bez ograniczeń. Jeżeli chce się doświadczyć silniejszych emocji wystarczy dokonać kilku zmian w napędzie - dwoma przyciskami zainstalowanymi na drążkach gazu zmienia się nachylenie osi napędu, aby móc wynurzać śrubę napędową lub bardziej ją zanurzać. System ten daje możliwość modyfikacji kąta płynięcia motorówki na powierzchni wody, co nadaje jej szybkości i ułatwia żeglowanie po wzburzonym morzu. Łódź motorowa, inspirowana konkursowym prototypem Sacs, nie potrzebuje regulatorów przegłębienia (flap) i właśnie dlatego tak łatwo jest ją prowadzić. Silniki zarządzane są za pomocą elektronicznych drążków sterowania, które, w niezwykle łatwy sposób, kierują działaniem gazu i sprzęgła biegu przedniego i wstecznego. Odpowiedź silnika jest natychmiastowa - sterujący zyskuje panowanie nad całą mocą motorówki, aby stawiać czoła zakrętom i falom, szybko i sprawnie regulując prędkość.

Silniki FPT

FPT - Fiat Powertrain Technologies jest wyspecjalizowaną spółką Grupy Fiat zajmującą się badaniami, rozwojem, produkcją i sprzedażą silników i części samochodowych, przemysłowych, okrętowych i kolejowych. Gama obejmuje silniki od 20 do 1020 koni mechanicznych z pojemnością skokową od 1.000 do 20.100 cm³.

FPT jest jedną z najważniejszych na świecie spółek produkujących zespoły napędowe, posiadającą ponad stuletnie doświadczenie pod różnymi markami i wykazującą produkcję, która w roku 2008 osiągnęła wynik 2.9 miliona silników i 2.4 miliona części i mostów napędowych. W spółce FPT, w 16 oddziałach i 11 ośrodkach badawczych znajdujących

się w 9 różnych krajach, pracuje około 20.000 osób (z których 3.000 to wysoko wykwalifikowani technicy).

Jednostki diesel N67-560 są najlepszymi w swojej kategorii, co wynika z ich podstawowych parametrów: stosunek ciężar/moc 1,16 kg/KM, stosunek moc/pojemność skokowa 83,58 KM/litr i stosunek objętość/moc 1,2 dm³/KM. Silnik jest ulepszoną wersją modelu N67-450, w stosunku, do którego wprowadzono liczne zmiany, które zrównują nową wersję z modelami wyścigowymi, zachowując jednocześnie niezawodność produktów do użytku turystycznego. Wśród najważniejszych nowości technicznych zauważa się użycie wyższej klasy turbosprężarki, która zwiększa ciśnienie doładowania i przepływ powietrza. Co się tyczy wtryskiwaczy, zwiększone zostało ciśnienie wtrysku oraz przepuszczalność rozpylaczy, co pozwala wprowadzać w krótszym czasie większą ilość paliwa. Komora spalania została zmodyfikowana tak, aby zwiększyć wydajność i jednocześnie zredukować ciśnienie spalania, co wydłuża sam proces.

Nowy wymiennik powietrza/wody pozwala zmniejszyć opór przepływu podczas zasysania i obniżyć temperatury cyklu, podczas gdy efekt lepszego smarowania został osiągnięty dzięki zwiększeniu przepływu pompy oleju. W odpowiedzi na największe naprężenia spowodowane znacznymi prędkościami na wodzie, w dolnej części bloku cylindrów, zastosowano kolejny element wzmacniający nazwany „ladder frame”. Jeszcze przed jego zastosowaniem silnik został wypróbowany w konkursach Endurance, które ze względu na długość trwania oraz szybkość, stanowią najsurowsze stanowisko do prób dynamicznych. Zwycięstwo czterech jednostek N67 w prestiżowym wyścigu Cowes-Torquay-Cowes w 2008 roku, jest najkonkretniejszym potwierdzeniem świetnych parametrów tych jednostek turbodiesel z rodziny N - tej samej, która obejmuje silniki 370, 400, 450 i 480-konne.

Fiat Auto Poland