



Test:
LANCIA DELTA 1.6

ČETRTI KOT

Delta je četrta črka grške abecede in smo jo v šoli kar precej uporabljali. Na primer za označevanje četrtega kota v štirikotnikih, pisana veliko pa pomeni spremembo neke veličine. Na primer časa.

No, čas tudi lanci delta ni prizanesel. Nastala je v času mode škatlastih avtomobilskih oblik, kar štirinajstleten obstoj pa ji je omogočila predvsem najmočnejša različica, delta integrale, in njeni uspehi v rallyju. Z letosnjim predstavljivijo nove delte pa je za ljubitelje avtomobilov te italijanske znamke prišla tudi neljuba vest.

Konec z nastopom v rallyju! Pravijo, da so s petimi zaporednimi naslovi svetovnega prvaka povsem zadovoljni. Naj še drugi okusijo zadovoljstvo slave. Nova (namenoma ne uporabljam besede "prenovljena") delta je na voljo z motorji od 1,6 do dveh litrov delovne prostornine in zaenkrat odgovorni pri Lancii trdijo, da se s športom delita ne bo spogledovala.

Ljudje se tolazijo s tem, da so take izjave del politike. Res pa je, da je paleta del po novem zasnovana drugače. Najmanjši, 1,6-litrski motor, kakršnega je imela testna delta, zmore "le" 55 kW (76 KM). Tolkio je zmogel že stari 1,3-litrski motor. Toda ne prezrite: največji navor je po novem za petindvajset odstotkov večji (125 Nm), pojavi pa se 400 motornih vrtljajev niže: že pri števili 3000. Pa ne samo vrh; tudi razporeditev navora preko območja delovanja motorja je veliko ugodnejša, to pa zagotavlja opazno večjo prožnost motorja. Kljub temu da se motor že po tradiciji rad vrti, je z njim mogoče tekoče voziti tudi v spodnjem delovnem območju. Tu so srednje hitrosti batov manjše, kar pomeni manjšo obrabo in s tem daljšo življenjsko dobo stroja. In pri takih vožnjah je lahko tudi poraba bencina zelo ugodna: le 7,2 litra bencina na 100 zmerno prevoženih kilometrov. To pomeni ne hitreje kot 120 in ne počasneje kot 80 kilometrov na uro. Pri polni obremenitvi ali pri vožnji po mestu je pa seveda naraste, vendar (v našem primeru) nikoli čez 11,2 litra na sto kilometrov. Vožnja pri štirih in več tisoč motornih vrtljajih pa žal poveča tudi trušč



Armatura plošča: pregledna in kakovostna

v potniškem prostoru. Motor ne preglasi le hrupne analogne (spet po mojem okusu) ure, ampak tudi zelo kakovosten radijski sprejemnik, ki sodi k doplačilnemu seznamu. Kakšen decibel manj bi se učesom prav prilegel. Navsezadnje delta s tem motorjem ni namenjena dirkanju.

Motor je v osnovi znan že iz fiata 128, poganjaj pa je tudi stari delti s spodnjega dela ponudbe. Za novo delto so mu pri istem premeru batov še nekoliko povečali njihov gib, in s tem tudi prostornino, na 1581 kubikov. Osem ventilov odpira ena odmična gred, ker pa je zmanjšano število gibljivih delov, je motor brez razdelilnika vžiga, a z vžigalno tuljavo s štirimi sekundarnimi navitji. Tej, tako kot enotočkovnemu vbrizgu in uravnovanemu katalizatorju, ukazuje Boscheva elektronika.



Vstopanje: izjemno lahko, predvsem po zaslugi širokega odpiranja vrat

Nova lancia delta pa kljub enakemu pogonskemu sklopu in podvozu dobro prikriva sorodnost s tipom. Voznik tega sploh ne bi opazil, če ne bi bilo ene malenkosti: obvolanskih stikal. Imajo le za odtenek spremenjeno obliko, poreklo pa je znano. O njih je bilo tudi že

Toliko je zmogel že stari 1,3-litrski motor.

mnogo napisano. Na pogled so sicer okorna in zapleta, ko pa sem se nanje navadol, so se mi zdela priročna in logična. Levo ukazuje vsem zunanjim svetilom, razen varnostnim utripalkam, katerih stikal je (spet!) med volanskim drogom in merilnikom. Desno stikal pa je za deževne dni: sproža ogrevanje zadnje šipe ter brisalnike spredaj in zadaj. Svojo nalogu odlično opravlja-

jo, tako prednja, predvsem pa zadnji, ki briše presenetljivo velik del šipe.

Armatura plošča je povsem Lanciuna. Volanski obroč s tremi prečkami je odet v plastiko, a dovolj debel in servojačan z le tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. Ker nima zračne blazine, je stikal za dvoglasno (po zvoku tipično italijansko) trobljo na njegovi sredini. Merilniki so lepi in pregledni, vendar pa od Lancie pričakovale kakšnega več; ne zaradi potrebe, bolj zaradi navade. Tudi oblika armature plošče je za oko prijetna. Material zanje je plastika, vendar mehka in na otip kakovostna. Usnja v tem cenovnem razredu še ne smete pričakovati. Prednja sedeža ne ponujata dodatnih nastavitev, vendar sta dovolj bočno oprijemljiva, naslonjalo pa je prijetno usločeno, da hrbitenica tudi med dolgotrajnejšim sedenjem v njem ne trpi. Skupaj z zglavnikoma zaslužita odlično oceno. Namestitev pedal je takšna, da dovoljuje pretikanje navzdol z vmesnim plinom in hkratnim zaviranjem. Ročica menjalnika je pripravno oddaljena od volanskega obroča in dovolj kratka, pa tudi njeni gibi pri pretikanju so kratki. Čeprav pretikanje ne zahteva velike sile, so gibi ročice trdi in pri skrajnih obremenitvah, ko na avtomobil deluje več sil hkrati (sredobežne, vztrajnostne, pogonsko-zavorne), pletenični prenos gibov ni več kos hitremu pretikanju.

Italijanski snovalci se še vedno niso naučili nekaterih malenkosti. K avtu sodita dva ključa: prvi odklepa prav vse, drugi pa le ključavnico za zagor motorja (ki je, resnici na ljubo, osvetljen). Povsem nelogično! Osrednja ključavnica odklepa le bočna vrata. Pokrov prtljažnika se odklepa s pritiskom na gumb, ki je v zaprtem predalu (s ključavnico) pred sponkom, kar je nekoliko nepraktično. Ko pa vrata zaklepamo,





se zaklene tudi pokrov prtljažnika. Slednji je zaradi kombinacije zasnove zelo težak, bolj pa mu zamerim, da nima ročice za zapiranje; kajti to pomeni vsaj umazan prst pri zapiranju. Vzvod za odpiranje vrat od zunaj je na nepraktičnem mestu in razmeroma trd. Vzvratni ogledali sta ročno nastavljivi od zunaj, vendar si za boljšo vidljivost nazaj želim večji vidni kot. Osrednja ključavnica ne deluje na pokrov posode za gorivo, ki je površ tega še težko dostopen. Pravzaprav je vse tole videti močno pikolovsko, a je že tako: Japonci so nas preveč razvadili.

Kljub temu so šefi pri Lancii (beri: Fiatu) lahko zadovoljni. Res je, da je oblika stvar okusa, vendar si upam trditi, da je nova delta lepa. Pravzaprav lahko ljudi, ki so testno delito videli, ločim v dve skupini: na tiste, ki jim sploh ni všeč, in na one, ki so se v hipu zaljubili vanjo. Slednjih je precej več in od tod tudi moja trditev o lepoti.

Zanimivo je, kako spretno so oblikovalci sestavili potlačen prednji del dedre in spremenjeni zadek alfesud. Nova delta je tako veliko bolj kupejevske oblike, kar ni opazno le od zunaj. Zaradi zelo položne in visoko nameščene zadnje šipe ter širokih zadnjih strešnih opornikov je vidljivost nazaj slaba,

ba, s čimer pa se moramo pri kupejevski karoseriji že vnaprej sprijezni. Je pa to eden redkih "kupejev", v katerega je zelo lahko vstopati, predvsem zaradi velikega kota (malo manj kot devetdeset stopinj) odpiranja vseh bočnih vrat. Ko pa v njem sedite, je že samo počutje limuzinsko športno. To pod-



Motor po tradiciji Fiat, z Laciinim znakom



Na dnu prtljažnika: zasilno rezervno kolo



Kdo ali kaj? - To piše le na boku

Kakšen decibel manj bi se ušesom prav prilegel.

krepijo še zadovoljive zmogljivosti motorja in končno podvozje, ki je znano že iz fiata tipa, tu pa le še potrjuje svojo kakovost. Tudi delta ima razmeroma trde vzmeti, geometrija posamičnih obes za vsa kolesa in dva stabilizatorja pa učinkovito preprečujejo prečna nagibanja. Dobra dva in pol metra dolga medosna razdalja pomeni tudi srednjo pot pri uglašenosti med dolgimi in kratkimi zavoji, pa tudi na valovitost ceste ni močno občutljiva. Kot pri večini sprednjih gnanih lancij (oziroma fiatov) je pri veliki hitrosti v ovinku moč zaznati, da prednji del avta sili navzven, kar pa se tudi pri odločnejšem popravljanju z dodajanjem volana ali zaviranjem ne spremeni in neprjetno uhajanje zadka. Vsekakor velja, da je podvozje "zrelejše" od zmogljivosti motorja. Ampak to je že tipično za nalepko "Made in Italy", pa tudi za široko paletto ponujenih motorjev.

Zdaj, ko ste prebrali in si ogledali slike, veste: delta ni pravokotnih oblik, kot nakazuje njen ime. Recimo raje, da sili iz trikotnika (Fiat-Lancia-Alfa), to pa namiguje na lastnost, ki je za lancie že znana - ekskluzivnost.

Tekst: VINKO KERN

Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni

- nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib $86,4 \times 67,4$ mm - gibna prostornina 1581 kubikov - kompresija 9,2 : 1 - največja moč 55 kW (76 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,48 m/s - specifična moč 34,8 kW/liter (48,1 KM/liter) - največji navor 125 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 admicna gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski enotočkovni vbrizig in elektronski vžig (bosch monomotronic) - vodno hlajenje 6,5 litra - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 65 A - uravnavani katalizator

**Naše meritve****Največja hitrost:**

173 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,7 s
0 - 80 km/h	9,1 s
0 - 100 km/h	14,5 s
0 - 120 km/h	21,7 s
0 - 140 km/h	32,9 s

1000 m z mesta:
35,5 s (144 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
36,6 s (141 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):
39,6 s (134 km/h)

Zavorna pot:

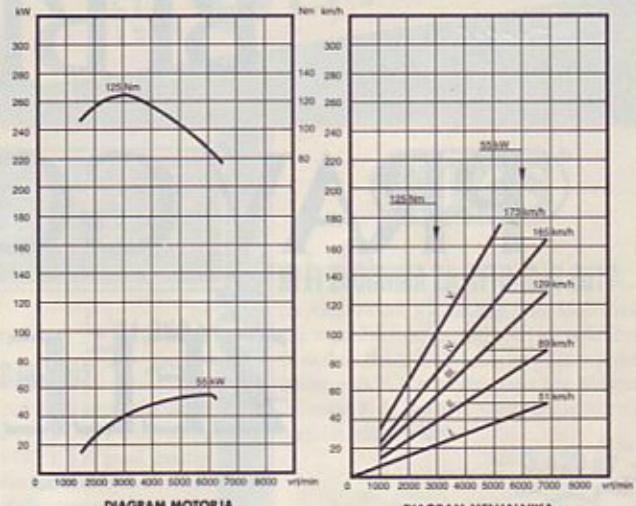
od 100 km/h 50,6 m

**Natančnost
merilnika hitrosti:**

kazalec na	resnično
60	57,1 km/h
80	74,9 km/h
100	94,3 km/h
120	113,7 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:
10,3 litra/100 km

**Hvalimo**

- oblika
- lega na cesti
- armaturna plošča
- sedeži

Grajamo

- vidljivost nazaj
- glasen motor
- nenatančnost spojev
- pomanjkljive podrobnosti

CenaITL 21.407.000
(Lancia, Italija)**Končna ocena**

Lancia delta 1.6 je v celoti, predvsem pa oblikovno (kjer še zdaleč ni čutiti japonskega vpliva), tipičen proizvod italijanske avtomobilske industrije z vsemi dobrimi in manj dobrimi lastnostmi. Z novo obliko so ponudili družinski "kupe" spodnjega srednjega razreda, motor pa bo zadovoljil, tako z zmogljivostmi, kot s porabo goriva, manj dirkaško razpoložene voznike.

Teža: prazno vozilo 1120 kg - dovoljena skupna teža 1620 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h: 13,8 s - poraba [ECE]: 6,3/8,2/10,5 litera neosvinčenega bencina (95 ROZ) na 100 km