Lancia delta je prišla na svet pred petimi leti. Takrat smo – po krstni vožnji – zapisali: to je zelo dober avto! Leta 1982 so delto na novo obdelali, jo polepšali in ji pritaknili športno različico 1600 GT. Tako so v Torinu ponudili »gran turismo«, kakršen znajo ponuditi le Italijani: vabljiv, zmogljiv in temeljito opremljen avtomobil torej!

Lancia delta 1600 GT

Gran turismo

Športnost na italijanski recept

A kaj, ko čas tako hitro mineva! Tisto, kar se nam je lepega jesenskega dne, leta 1979, na cestah genovskega zaliva zdelo briljantno, je z leti in v tem avtomobilskem razredu postalo že skorajda nekaj vsakdanjega. Hočem reči, da je enako mero udobja, zmogljivosti in dobre lege na cesti (vse troje smo takrat zelo hvalili) zdaj moč dobiti tudi pri mnogih avtomobilih drugačnih znamk. Pa se zdi lancia delta – danes in tisti hip, ko sedeš vanjo – morebiti celo že malo prileten in v podrobnostih okorn avtomobil.

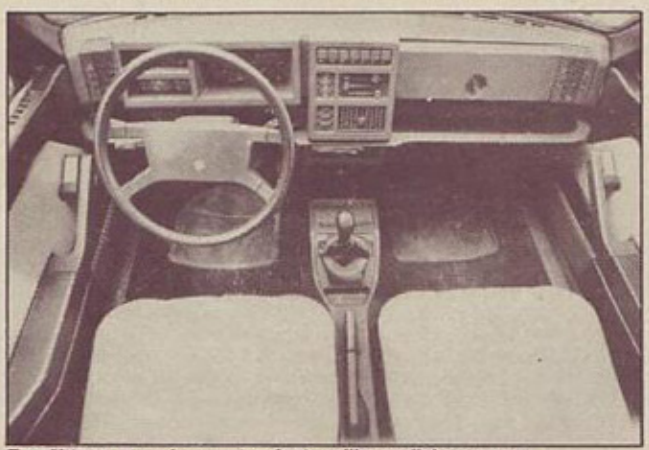
TEMELJITA OPREMA

Ne pozabite: rekel sem tisti hip, ko sedeš vanjo! In sam ne vem, zakaj. Verjetno zaradi ravnih, malce škatlastih potez, s katerimi streže armaturna plošča, pa zaradi velikega in dolgočasnega volanskega obroča, pa zaradi razmeroma pokončne prednje šipe in tako naprej. In res: samo prvi hip!

Kajti, ko najdeš pravšnji položaj za volanom, ko sprožiš motor in premakneš avto z mesta, začneš to lancio, tako kot še marsikatero njeno sestrsko vozilo, občudovati. Lancia delta 1600 GT je pravi GT, takšen, kakršnih v modernih avtomobilskih časih močno primanjkuje.

Na zunaj jo spoznaš po motno črni maski in po upadljivih črkah GT na nosu in zadku.

Pa, seveda, po lahkih platiščih in nizko presečnih gumah pirelli P8 na njih. Saj, vtisnjena plastična odbijača in spojlerja pod nosom ter na zadnjem strešnem robu je mojster Giugiario (Ital Design), ki je oče deltine oblike, narisal za vse delte po vrsti. Pa je getejevska športnost v delti GT pravzaprav prikrita, da jo prej začutiš kot pa vidiš na lastne oči.



Za oči toga, a urejena notranjost: veliko serijske opreme

Zatorej se odločnejše navdušenje porodi šele pri sprotnem odkrivanju njene opreme: ne le zaradi širokih in nizko obutih koles, tudi zaradi pregledne in temeljito zasenčene armaturne plošče, ki streže z merilnikoma hitrosti in motornih vrtljajev, z dvema kilometrskima števcema in s kazalci za pritisk olja v motorju, temperaturo hladilne tekočine, količino goriva in električno napetost; pa zaradi pregledno in pripravno razvrščenih stikal (za zadnjo meglenko, zadnji brisalnik z brizgalko, ogrevanje zadnje šipe, varnostne utripalke in kontrolo najpomembnejših opozorilnih luči v avtu); pa zaradi prijetno pokončnega volanskega obroča s tremi stikalnimi ročicami; pa zaradi športno kratke in natančne prestavne ročice, odete v črno manšeto; pa zaradi električnega pomika šip v prednjih vratih in notranjega nastavljanja levega ogledala; pa še zaradi cele vrste ostalih drobnjarij, ki vsaka zase niso nič posebnega, tu pa se zlijejo v celoto, ki športno nastrojenemu vozniku prija približno tako kot dobremu jedcu prija-

jo samo v Italiji ponujeni špageti, pa čeprav znajo špagete stresati na krožnike skoraj po vsem svetu. In ker je tudi delta GT kombi-limuzina, ponuja pet vrat, pet sedežev in zložljivo zadnjo klop, ki jo je moč zganiti tudi po polovici, za manjše tovorne in tri ljudi v avtu.

Voznik si svoj sedež lahko nastavi precej po svojem okusu, čeprav ravno sedeži niso najboljši del tega vozila, kar pri lanciah nasploh že vemo.

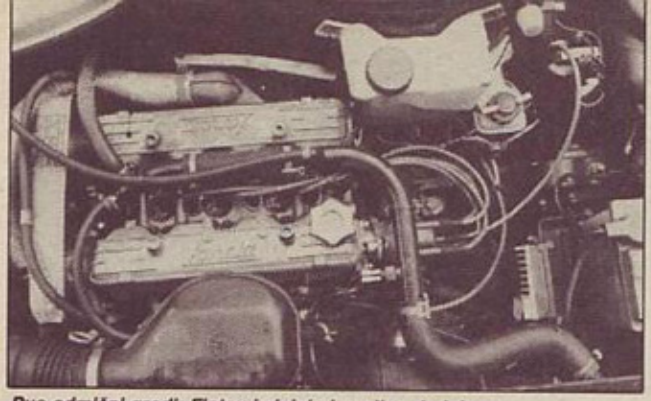
Je pa vseeno moč sedeti sproščeno in dovolj daleč od volanskega obroča, da tudi noge niso preveč zganjene in da so gibi na pedalih in na volanu ter prestavni ročici lahko športno usklajeni. Razveseljiva je še obilica polic in predalov, ki ob splošni prostornosti v delti prispeva k občutku neutesnjenosti. Pa v resnici lancia delta sploh ni velik in neroden avtomobil.j

Kljub temu se je potrebno privaditi zadka, ker je prisekan in ga med tesnim parkiranjem ni mogoče videti, vidljivost pa je okrnjena tudi v dežju, zaradi skopo odmerjenih brisalniških metlic na prednji šipi. Je pa zato vsakič, ko pogledate v notranje ogledalo, na očeh tudi ura, poleg pripravne luči, ki je namenjena nočnemu razkrivanju avtomobilskih kart.

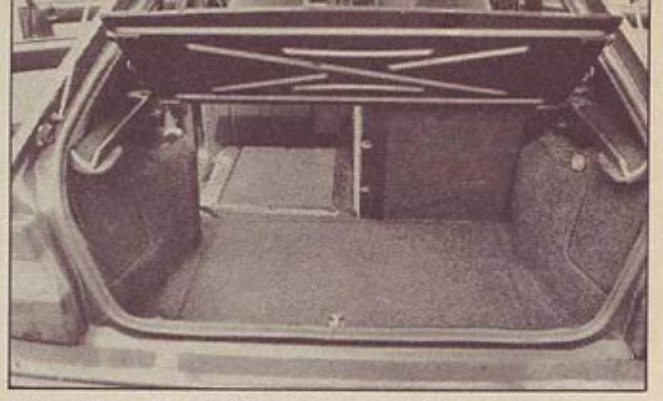
Skratka: lančia delta GT ni le športen, ampak tudi temeljito opremljen avtomobil!

DOBRE ZMOGLJIVOSTI

Športen pa ni le zaradi motne črnine in oznake v imenu, ampak predvsem zaradi motorja v nosu. Ta je sposojen pri Fiatu, poznamo pa ga iz Fiatovih mirafiorija, argente in ritma TC pa tudi iz Lanciinih bete in trevija. Za delo v delti GT so ga v potankostih na novo obdelali in mu tako namenili izpolnjena sesalni in izpušni sistem (v korist ugodnejšega navora in zmernejše porabe goriva), kakovostnejše ventile in elektronski vžig. Medtem ko zmore podoben motor v ritmu TC 105 KM pri 6100 vrtljajih v minuti, streže motor delte GT z enako močjo že pri 5800 vrtljajih v minuti, znatno ugodnejši pa je tudi njegov največji navor 13,8 kpm pri 3300 vrtljajih v minuti (ritmo TC: 13,6



Dve odmični gredi: Fiatov izdelek, Lancilina dodelava



Prilagodljivo velik prtljažnik: pripravna predala ob straneh

kpm pri 4000/min). Eno z drugim: deltin motor teče lahkotno in brez velikega naprezanja, pa so ugodne tudi njegove zmogljivosti. Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva je bila delta GT za dve desetinki sekunde poskočnejša od tovarniške obljube, saj smo pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro dosegli v okroglih 10 sekundah. Petstopenjski menjalnik je sam po sebi bolj naklonjen dobrim pospeškom kot pa varčnejši porabi goriva, njej in končni hitrosti v korist pa so – v primerjavi s šibkejšimi deltami – podaljšali prestavo v diferencialu. In največja hitrost je prav zares ugodna: izmerili smo 183 kilometrov na uro, pri čemer so vrtljaji motorja – ob peti prestavi v menjalniku – še v povsem dovoljenem območju. Prepovedano polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6500, toda dve odmični gredi v glavi, sta brez težav kos krmiljenju ventilov tudi takrat, ko voznik pretirava. In, ker deltin motor zadiha z vso sapo, da je njegov zdravi glas tudi prijetno slišati, pri približno 4000 vrtljajih v minuti, potem pa niti za hip ne popusti vse do svojega maksimuma daleč nad dovoljeno rdečo črto, mu športnih lastnosti ni mogoče oporekati. V potrdilo resnici, da črki GT nista pesek v oči!

Poraba goriva pri vsem skupaj sploh ni zaskrbljujoče velika. Normne številke (ECE) so 6,3/8,3/10,2 litra na 100 kilometrov, naša povprečno izmerjena poraba pa je znašala 10,8 litra na 100 prevoženih kilometrov, ampak to so bili zelo ostri in zahtevni kilometri. Vozilo smo gnali tako kot se za GT spodobi, pri čemer ni bilo prav nikakršnih težav; le hladen motor je na račun samodejnega čoka malce oklevajoče tekel.

Dobrim motornim zmogljivostim je tudi podvozje zelo spretno prilagojeno. Saj vemo že od prej: deltino podvozje je spreten tehniški dosežek, s posamičnimi obesami za vsa štiri kolesa in z dirkaško zadnjo premo, ki se ponaša z dvojnimi prečnimi vodili, z vzdolžnim vodilom, z nateznimi oporami in s prečnim stabilizatorjem. Pri GT 1600 so dodelali predvsem McPhersonovo obešenje prednjih koles, obenem pa so tudi zadnjima kolesoma pritaknili zavorna koluta. Pa je tako podvozje v celoti kos splošnim ambicijam tega vozila. Seveda pod pogojem, da jim je kos tudi voznik, saj je pred začetkom ostre vožnje pametno vedeti, da je lancia GT zelo dolgo poslušna ukazom z volana, da hoče na skrajni hitrostni meji malce dodatnega zavijanja v ovinke, da pa utegne povsem brez napovedi presenetiti z občutljivostjo zadka. Ta se – ne le pri odločnem zmanjševanju hitrosti – ampak tudi ob polnem plinu sredi hitro voženega ovinka odzove s spodnašanjem navzven, približno tako kot smo vajeni pri klasičnih zasnovah, torej pri zadnjem pogonu, pa je potrebno dodajanje volana zelo hitro spremeniti v njegovo odvzemanje, da se drvenje srečno izteče. A kot rečeno: ko voznik to ve in, če je takšnim lastnostim kos, je mogoče lancio delto GT voziti zelo hitro in zelo športno. Vzmetne noge so naravnane na čvrstost, pa je notranje od zadnjih koles na ovinku zelo težko privzdigniti od tal (slika na naslovni strani), vseeno pa niso tako zelo trde, da bi to škodovalo udobju.

Tehnični podatki

Motor: *štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib* ***84×71,5 mm*** *– gibna prostornina* ***1585 kubikov*** *– kompresija* ***9,3:1*** *– največja moč* ***77 kW (105 KM) pri 5800/min*** *– največji navor* ***135 Nm (13,8 kpm) pri 3300/min*** *– ročična gred v* ***5*** *ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni padotočni uplinjač weber – vodno hlajenje – akumulator* ***12 V, 40 Ah*** *– alternator* ***770 W*** *– elektronski vžig*

Prenos moči: *motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča* ***5 1/2 J×14,*** *iz lahke litine – gume* ***165/65 SR 14*** *(pirelli P8)*

Voz in obese: *kombi-limuzina za* ***5*** *oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo,* ***3,75*** *zavrtljaja od ene do druge skrajne točke*

Mere in teže: *dolžina* ***3,895 m*** *– širina* ***1,620 m*** *– višina* ***1,380 m*** *– medosna razdalja* ***2,475 m*** *– kolotek spredaj in zadaj* ***1,400 m*** *– rajdni krog* ***10,6 m*** *– teža praznega vozila* ***975 kg,*** *dovoljena skupna teža* ***1425 kg*** *– prtljažnik (normno)* ***260/1000 litrov*** *– posoda za gorivo* ***45 litrov***

Zmogljivosti: *(tovarna): največja hitrost* ***180 km na uro*** *– pospešek od 0 do 100 km na uro:* ***10,2 s*** *– poraba goriva (ECE):* ***6,3/8,3/10,2 litra goriva super na 100 km***

●●●

Zato pravim: lancia delta 1600 GT je hiter ter udoben potovalni avtomobil in zrelo športno vozilo hkrati; odvisno pač od tega, s kakšnim namenom sedete k njegovemu volanu. Ponuja užitke, ki so zahtevam današnjega časa v celoti kos. Če pa bi morebitni razvajenež hotel še več, pri isti hiši tudi dobi: enako veliko in podobno opremljeno delto HF, s turbinskim polnilnikom ob enakem motorju, pa s 130 konjskimi močmi v njem.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL