

Odlična osnova, SLABA IZVEDBA



besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Če kupujete avto in ste tip človeka, ki se ne more sprijazniti z drobnimi in manj drobnimi pomanjkljivostmi avtomobila, potem niti nima smisla, da tale članek berete do konca.



Lancia Delta 1.8 Di Turbojet 16v Platino

Cena osnovnega modela: 27.590 EUR
Cena testnega vozila: 30.190 EUR

NAŠE MERITVE

T = 9°C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 51 % / Stanje kilometrskega števca: 5.208 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 8,2 s
402 m z mesta: 15,9 s (147 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

230 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.742 cm³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.000/min - največji navor 320 Nm pri 1.400/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Continental ContiWinterContact TS810 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.505 kg - dovoljena skupna masa 1.890 kg.

Mere: dolžina 4.520 mm - širina 1.797 mm - višina 1.497 mm - prtljažnik 380–1.190 l - posoda za gorivo 58 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0–100 km/h 7,4 s - poraba goriva [ECE] 11,1/5,9/7,8 l/100 km, izpust CO: 185 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ prostornost
- ▲ oblika

- ▼ sprednji sedeži
- ▼ hrup vetra
- ▼ poraba

Končna ocena

Taka Delta ni za vsakogar, še posebej ne za tiste s slabimi živci. Če se bodo Lancijini razvojniki in tisti, zadolženi za proizvodnjo, še malo potrudili, pa ima vse možnosti, da postane vrhunski avto.

» Če ste pri stvari malo bolj s srcem in čustvi, pa le nadaljujte. In mimogrede: ljubitelji dizlov boste razočarani, tisti Di namreč ne pomeni dizelskega motorja ...

A preden se mu posvetimo, najprej nekaj o Delti. Ni prva testna, ki smo jo vozili, zato že vemo, da gre za avto, ki ima vse možnosti, da postane vrhunski družinski avto. Notranja prostornost, recimo, je v samem vrhu razreda in brez težav lahko zapišemo, da se v njem udobno peljejo štirje odrasli. Ja, tudi zadaj je prostora dovolj – res pa je, da je zato prtljažnik povsem povprečen.

Tudi oblikovno bi Delti težko kaj očitali. Najdejo se sicer takšni, ki jim za Lancio značilne tanke zadnje luči v tehnologiji LED nikakor niso všeč, in najdejo se takšni, ki

trdijo, da je nos grd. A Delta je v resnici skladno oblikovana, poleg tega se ji leta ne bodo pretirano poznala.

Tudi znotraj bi lahko zapisali podobno, a se tu zgodba hitro prevesi k minusom. Sedeži, recimo (sprednji, seveda), so zgled tega, kakšni sedeži v sodobnem avtomobilu ne smejo biti, in tudi kolektivni spomin uredništva v bližnji preteklosti ne pomni

“Ljubitelji dizlov boste razočarani, tisti Di namreč ne pomeni dizelskega motorja.”

slabših. Izbočeni na sredini, da ima voznik ves čas občutek, da bo padel z njega, brez bočne opore, z napačno oblikovanim hrbtnim delom, omejenimi možnostmi nastavljanja ... Tu so Italijani ustrelili daleč mimo tarče.

Tudi merilniki bi lahko bili boljši, tisti za hitrost preglednejši, grafični zaslon med njimi, ki gosti tudi podatke potovalnega računalnika, pa bolje izkoriščen.

In kakovost izdelave? Malce italijanska. Smerniki, recimo, so se med vožnjo sami preklopili iz trojnega utripa ob kratkem dotiku njihovih ročice brez zvočnega signala na petkratni utrip, ki ga spremlja tiktakanje ...

No, ja, ko voznik odpelje z mesta, se da vsaj nekatere izmed teh pomanjkljivosti pozabiti – motor, ki se je skrival v nosu testne Delte,

nim menjalnikom bi bila poraba zlahka tudi za dva litra manjša ... Zato pa ni nobenega dvoma, ko gre za zmogljivosti – tako motorizirana Delta pospešuje zlahka in odločno, ob tem pa postreže z ravno prav športnim zvokom. Poraba je sicer večja, kot bi si želeli, a je treba vendarle upoštevati zmogljivosti motorja in kombinacijo z menjalniško avtomatiko – in potem je jasno, da je končna številka povsem normalna (če že ni zelo majhna).

Takšna Delta pač ni namenjena vsakomur (pa čeprav bi ob nekaj izboljšavah lahko bila). Zanj je treba imeti nekaj ljubezni do italijanske avtomobilske tehnike, malce živcev (tudi zaradi hrupa vetra okoli karoserije pri večjih hitrostih) in nepreplivito denarnico (oprema je sicer bogata) ... Potem težav ne bo. ◀