

Test

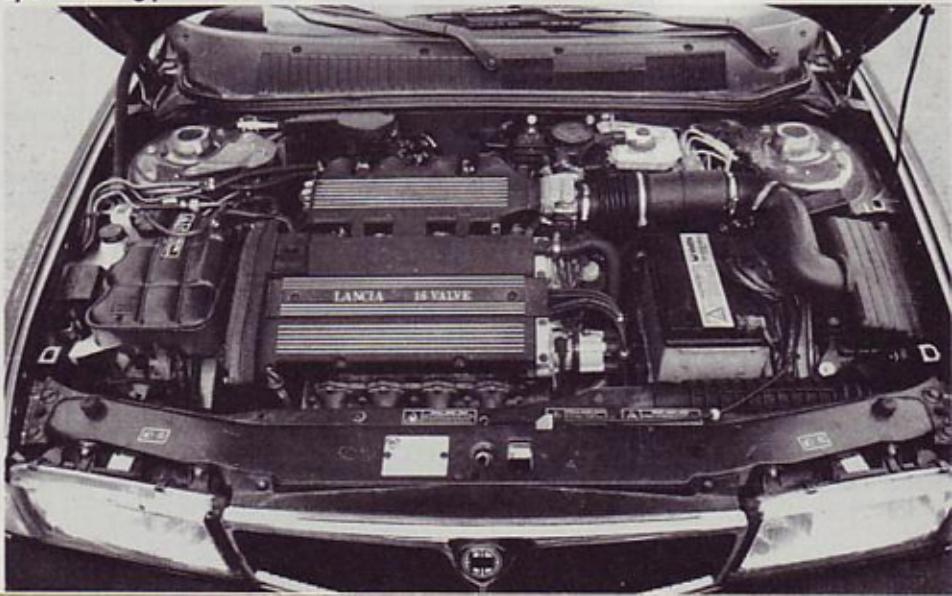
LANCIA DELTA 2.0 16V LS



IZ PTIČJE PERSPEKTIVE



Športno zmogljiv: motor



Star pregor pravi, da obleka naredi čoveka. Uspešen borzni posrednik, denimo, se oblači pri Yvesu Saint Laurentu. Mlada odvetnica z uspešno kariero opravlja svoje delo v oblačilih znamke Gucci. In tako dalje. Kaj pa avtomobili?



Bogata in kakovostna: armaturna plošča

Avtomobil seveda ni človek, ampak nekaj velja tudi zanj: prava obleka lahko naredi tudi avtomobil mnogo privlačnejši, a hkrati seveda tudi dražji. Poglejte na primer Lancia. Ko se fiat obleče pri Armani, postane lancia. Če se je v tem butiku preoblekel fiat tipo sedecivalvole, je ven prišla lancia delta 2.0 16V.

To seveda ni nobena skrivnost. Mehanski ustroj lancij je že dve desetletji v sorodu s fiati in to sorodstvo je vse bolj tesno. Motor, ki je pogonjal testno lancio, so vzeli iz naj-

zmogljivejšega tipa. Sodobno zasnovan vrstni štirivalnjnik s štiriventilsko tehniko je prav športno zmogljiv, saj je njegova litrska moč več kot 70 KM na liter prostornine, pa tudi vrti se prav po italijansko zelo rad. Kljub takšnemu značaju je njegov tek izjemno miren, k čemur veliko prispevata dve dodatni gredi, ki se vrtita v nasprotni smeri kot ročična gred. Iznajdba sicer ni najnovejšega datuma, prav to pa potrjuje njen učinkovitost.

Prestavna razmerja v menjalniku so naravnana hitri in živahni vožnji na ljubo; prve tri prestave so dovolj kratke, da omogočajo zelo dobra pospeševanja, četrta in peta pa sta daljši, da motor pri večjih potovalnih hitrostih ne trpi, prožnost motorja pa pri tem še ni pretirano prizadeta. Tako je hitrost te delte v peti prestavi pri 5500 motornih vrtljajih več kot 180 kilometrov na uro, prepovedano rdeče polje na merilniku vrtljajev pa se začne šele pri znamki 6500. Seveda je vožnja po zaslugu ugodne razdelitve motornega navora lahko tudi umirjena ter lagodna in takrat je poraba bencina ugodna. Na testu smo izmerili najmanjšo porabo 7,4 litra na sto kilometrov, ampak pri ostri vožnji se ta vrednost lahko



Če se je v Armanijskem butiku preoblekel fiat tipo sedecivalvole, je ven prišla lancia delta 2.0 16V.



Družinsko povečljiv: prtljažnik



Pozornosti vreden detalj:
zaklepanje zadnjega
naslonjala



tudi več kot podvoji.

Fiat tipo je posodil tudi podvozje: natančno vodene posamične obese spredaj in zadaj skupaj z dvema močnima stabilizatorjem zagojavljata odlično lego na cesti, pa naj gre za kratke zaporedne ovinke ali pa za dolge, hitre zavoje. Športno trde vzmeti in blažilniki seveda terjajo svoj davek na makadamskih cestah; tresljaji se bolj intenzivno prenašajo v notranjost, toda lancia delta, sploh pa delta 2.0 16V, ni avtomobil, namenjen izjemno udobnim vožnjam. Celotna mehanska zasnova, vključujuč petnajstcolska lahka platišča z dobrimi Pirelli levimi gumami, je namenjena agresivnejšim in športno naravnanim voznikom. Vse skupaj je podprtano z zmogljivimi zavorami z dodatkom ABS zadnje generacije, ki svoje delo odlično opravlja tudi na spolzkih ali na s peskom posutih asfaltnih cestah.

Tu pa se zgoda ob sorodstvu s Fiatom večidel konča. Obleka, torej karoserija, je povsem samosvoja; ne glede na to, s katerega zornega kotom jo pogledate, je ne morete zamenjati s fiatom. Prednji del je tipično lancijin, zadek pa spretno oblikovan in od daleč razpoznaven. Zadnja široka strešna opornika dajeta zadku poseben pečat, vozniku pa nekoliko omejujeva pogled nazaj. Peta vrata, ki skrivajo 320-litrski povečljiv prtljažnik, imajo nena-

vadno žagasto oblikovana robova, zapirajo pa se šele z odločnim pritiskom. Brisalnik na njih svoje delo dobro opravlja, saj temeljito obriše zelo velik del šipe.

Toda lancia od fiatov ločujejo tudi v notranjosti. Armaturna plošča je iz boljše plastike in uporabno zasnovana, na njej pa so popolni, pregledni in dobro zasenčeni merilniki (vševši voltmeter, termometer motornega olja, analogno uro in nadzorni center), gumbe za učinkovito, povsem samodejno klimatsko napravo, številne reže za zrak ter dovolj prostora za odigranje drobnarji. Volanski obroč je prevlečen z usnjem in v premljeni z zračno vrečo (zaradi česar je stikalo troblje povsem na robu zgornjih prečk), ponuja pa odličen oprijem in je dovolj višinsko nastavljiv. Sedeži v testni delti so bili znamke Recaro, kar že samo po sebi dovolj pove, ampak ti so bili še posebej dobro bočno oprijemljivi (opore za noge, boke in rame) in v ovinku se voznik res lahko posveti povsem drugim stvarjem kot pa stremljenju za tem, da ostane na sedežu. Za posladek so bili prevlečeni s svetlo alcantaro, ki je zelo lepa in prijetna na otip, toda kljub zagotovilom tovarne zbuja dvome o preprostem čiščenju. In če se povrnemo k vožnji, ne smemo pozabiti na namestitev in razmik med pedali, ki omogoča vožnjo s tehniko prsti-peta, ter na

natančno prestavno ročico, ki morda takšen vtis daje le zaradi okolja, v katerem je.

Lancia delta ima na nemogočem mestu (za volanskim obročem) nameščeni stikali varnostnih utripalk in za nastavitev osvetlitve merilnikov, trde in neergonomsko nameščene ključe za odpiranje vrat z notranje strani, pri vožnji po makadamskih cestah se oglaši nedovršen spoj pod armaturno ploščo, zaviranje pri vzvratni vožnji spremila škrivanje zadnjih zavor in zadnja vrata nimajo ročaja za zapiranje. Toda pravega "lancijista" bodo razveselile malenosti, ki jih tudi pri avtomobilih drugih znamk večidel ne bo našel, pa naj bo to dvojna šoba na osi zadnjega brisalnika, zeleni osvetlitev predala pred sovoznikom, v katerem je tudi gumb za odpiranje zadnjih vrat, kromirane letvice z Lancijinim grbom, ključavnici za naslonjalo zadnje klopi, z ljubezljivo oblikovani karoserijski detajli ali pa bogata oprema nasploh.

Ker Lancia ni Fiat kar tako. Nanj gleda zviška. Od zgoraj, s ptice perspektive. Ampak tako mora biti, saj navsezadnje Fiat sam skrbi za to. In tako je prav.

VINKO KERN
Foto: TOMI LOMBAR

LANCIA DELTA 2.0 16V LS

Tehnični podatki

Motor: Širivaljni - širilaktini - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib 84,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1995 kubikov - kompresija 10,5:1 - največja moč 102 kW (142 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bala pri največji moči 18,0 m/s - specifična moč 51,1 kW/liter (71,2 KM/liter) - največji navor 180 Nm pri 4500/min - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - dve dodatni gredi zoper tresljaje - elektronski vedločkovni vberig in elektronski vzog (IAW) - vodno hlajenje 6,9 litra - motorno olje 5,75 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 90 A - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,545; II: 2,238; III: 1,541; IV: 1,156; V: 0,891; vzvratna 3,909; diferencial 3,563 - plastična 6j x 15 - gume 195/50 VR 15 (pirelli P 600), kolalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavah pri 1000/min 34,2 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikota prečno vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, zdolžni vodili, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj kolute, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) - volan z zatabo letvijo, servo, 3,0 zavrnitva od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanj: dolžina 4011 mm - širina 1703 mm - višina 1401 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolatek spredaj 1438 mm, zadaj 1415 mm - radij krog 10,3 m - notranje: dolžina [od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja] 1630 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-910 mm, zadaj 850 mm - zdolžnica prednji sedež 920-1110 mm, zadnji klop 870-650 mm - premer volanskega obrača 380 mm - prtljažnik (normno) 320 litrov - posoda za gorivo 51 litrov

Teža: prazno vozilo 1250 kg - dovoljena skupna teža 1750 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 206 km/h - pospešek 0:100 km/h: 9,6 s - poraba goriva (ECE): 7,2/8,8/11,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

206 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,5 s
0 - 80 km/h	7,0 s
0-100 km/h	10,1 s
0-120 km/h	14,7 s
0-140 km/h	20,4 s
0-160 km/h	30,3 s
1000 m z mesta:	
	30,4 s (160 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	34,5 s (161 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	40,8 s (136 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	101,4 m
od 100 km/h:	44,3 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	55,9 km/h
80	74,4 km/h
100	94,1 km/h
120	113,5 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	13,6 litra/100 km
------------------	-------------------

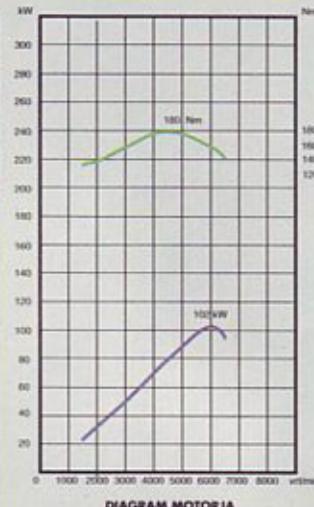


DIAGRAM MOTORJA

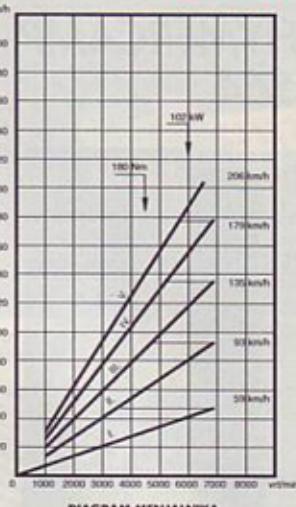


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zmogljiv motor
- odlični sedeži
- pozornost v malenkostih
- bogata oprema
- učinkovita klimatska naprava
- podvozje

Grajamo

- namestitev nekaterih stikal
- ni ročaja za zadnja vrata
- "čriček" v armaturni plošči
- notranje kljuke za odpiranje vrat
- majhen prtljažnik

IZ OČI V OČI

Avtomobil, ki mu desni žaromet sveti v tla, ki se mu peta prestava zatika in ki je ves čas testa skoraj brez elektrike, mora biti dober avtomobil. Drugače ga ljudje ne bi kupovali!

Martin Česenj

Lancia delta 2.0 daje s pomočjo alcantare na sedežih že na prvi pogled vtič prestižnosti in odličnosti, ki se meša s spomini o rallyjevski nedosegljivosti predhodnega modela. Vse skupaj potrdi z dobrimi voznimi lastnostmi, čvrstostjo in obliko. To je avto za tiste, ki hočejo prav takšnega, ga znajo ceniti in negovati ter ob pogledu nanj pozabiti nekaj (italijanskih) problemčkov, ki jih kupijo skupaj z avtom.

Andrej Supé

Ta lancia vas bo nedvomno potegnila iz marsikaterih »škarj«, njena notranjost pa bo naredila vtič na kakšno damico, ki bolj gleda na to, v čem se vozi, kakor s kom. Ker pa lancie naslopi rade ostajajo ob robu ceste, vas tudi ta utegne pustiti na cedilu, in zato najprej preverite, kam so ji skrili stikalno za varnostne utripalke.

Nada Popov Trifunović

«Pokaž mi, kakšen avtomobil voziš in povem ti, kakšen človek si!» Ce bi tako prirejeni pregovor držal, bi za voznike lancia delte veljalo, da so to ljudje, ki imajo radi športni temperament in eleganco, po obliki združeno v eno. V delti se boste dobro počutili tisti, ki vam je pri srcu dirkaški način vožnje, in tudi tisti, ki cenite udobje in lagodejšo vožnjo. Zato bi kot prej rekel: «Pokaž mi, kako voziš, in povem ti, kakšen človek si!»

Tjaša Smrekar