

Sardinija bi bila lahko tudi kos naše Dalmacije: s čistim morjem, razbrzdano obalo in goratim osrednjim delom vred. Bila je odlična, že čisto poletna kulisa za dva nedavna majska dneva: ko smo tam preskušali nove lancie delte. Razgreti može v razgretih avtih na razgretem asfaltu. Bi hoteli še več?

Lancil prisma in delta sta hišni dvojčici, torej je lahko razumeti: da je med krstnima vožnjama pomlajene prisma in njene štirikolesno gnane različice (pod Mont Blancem, glejte Amm, 11/1986) ter pomlajene delte in njene štirikolesno gnane različice (Sardinija, ob koncu maja) minilo le pičlih štirinajst dni. Kljub temu ni mogoče govoriti o enakem delu in o enakih avtomobilih. Rekli smo že: prisma hoče biti predvsem limuzina, ne le zaradi svoje karoserijske oblike, tudi in predvsem na račun uglajenega obnašanja nasploh. Delta, ki se na vrhu palete šopiri z dirkalnikom S 4, pa se ponuja kot izrazita športna kombi-limuzina, ne glede na motorje, ki pripadajo posamičnim različicam.

Tokratna prenova v celem pomenu: lepotne in aerodinamične popravke pri odbijačih, spojlerjih karoserijski strehi; odločno privzignjeno udobje na račun predelane notranjosti, boljše zvočne izolacije in temeljitejše vpetje motorjev; izboljšano vodenje – s pomočjo na novo obdelane kolesne geometrije; ter izboljšano opremo, v številni izpopolnjene sedeže, modernejšo armaturno ploščo, izdatnejši prežračevalni pretok zraka, več skrbi za končno obdelavo, pestrejšo zbirko doplačilnih delov in večjo posodo za gorivo.

Na novo oznanjeni spisek ponujanih različic je naslednji:

- delta/delta LX: 1301 kubik, 78 KM
- delta avtomatik: 1498 kubikov, 80 KM
- delta GT i.e.: 1585 kubikov, 108 KM
- delta turbo ds: 1929 kubikov, 80 KM
- delta HF turbo: 1585 kubikov, 140 KM
- delta HF 4 WD: 1995 kubikov, 165 KM
- delta S 4: 1759 kubikov, 250 KM

Najmanjšima, 1,3-in 1,5-litrski motorjema so zdaj namenili nov dvojni Webrov uplinjač s startno avtomatiko in s posebno prilagodljivostjo natemperaturo. Oba motorja se ponašata tudi s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu. K 1300 kubikom gibne prostornine sodi tranzistorski, k 1500 kubikom pa izpopolnjeni elektronski (digiplex) vžig. Sicer pa: 1,5-litrski motor je na voljo le v delti avtomatik, torej skupaj s tristopenjskim samodejnim menjalnikom.



Lancia delta HF 4WD

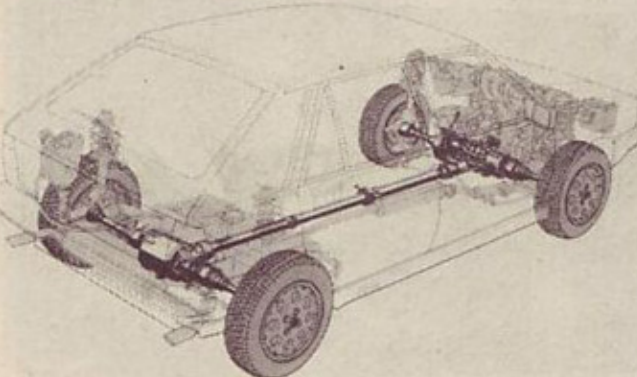
## Brušenje noža

Štirikolesni pogon: vrhunski dodatek za v celem pomlajeno delto

V nosu delte GT i.e. je 1,6-litrski motor, tako kot pri prismi zasukan za 180 stopinj (v primerjavi s prejšnjim modelom) in nagnjen za 18 stopinj v smeri vožnje. Poleg nekaterih oblikovalskih posegov na motorju so mu namenili tudi novi elektronski polnilno-vžigalni sistem I. A. W., ki je plod dela pri firmah Weber-Marelli in skrbi za optimalno ter sprotno kontrolo

polnjenja, vžiga, posredno pa tudi porabe goriva.

Enak motor je, tako kot že doslej, na voljo tudi s turbinskim polnilnikom (delta HF turbo) in s po novem povečano močjo na 140 KM pri 5500 vrtljajih v minuti, kar zadošča za največjo hitrost 203 kilometre na uro ter za pospešek 0-100 kilometrov na uro v 8,7 sekunde.



Stalni pogon na vsa štiri kolesa

Povsem nova je delta s turbodizlom (oziroma z naftnim pogonom na sploh). Motor je seveda enak kot v prismi z enako oznako in opremljen s turbinskim polnilnikom KKK ter s hladilnikom polnilnega zraka. Pa tudi s hladilnikom motornega olja in s sistemom za vbrizgavanje hladilnega olja v valje.

Vrhunska med deltami, če zamenjamo S 4, ki je to pot niso spreminjali, pa tudi ne posebej predstavljali, je razumljivo – delta HF 4WD. Zato smo ji, podobno kot zadnjič prismi 4WD, namenili malce več prostora.

Ta avto hoče biti in je vrhunsko vozilo svojega avtomobilskega razreda. K temu prispeva več stvari v njem. Na primer motor (1995 kubikov, 165 KM), ki so ga z elektronskim vbrizgavanjem goriva, turbinskim polnilnikom, hladilnikom polnilnega zraka in overboostom vred presadili iz lancie theme. Overboost prispeva h kratkotrajnim in samodejno ravnanim povečanjem polnilnega tlaka ob ostrih pospeševanjih, pa zato torej tudi k celotni podobi motornih zmogljivosti, ki jo človek občuti izza volana. Ampak spisek posebnosti lancie HF 4 WD gre dalje: na primer k štirikolesnemu pogonu. Ta je zasnovan enako kot pri prismi, s sredinskim diferencialom in s Fergusonovo viskozno sklopko v njem. Torej je stalen k vsem štirim kolesom, pri čemer visko-sklopka vestno bdi nad zdršavanji posamičnih koles. Ampak posebnosti s tem še ni konec. Namesto samodejne (kot pri mnogih športnih avtih), ali ročno vklopljive (kot na

primer pri prismi 4 WD) zapore zadnjega diferenciala, so tokrat vgradili zaporo torsen. In tudi o njej se velja posebej razgovoriti.

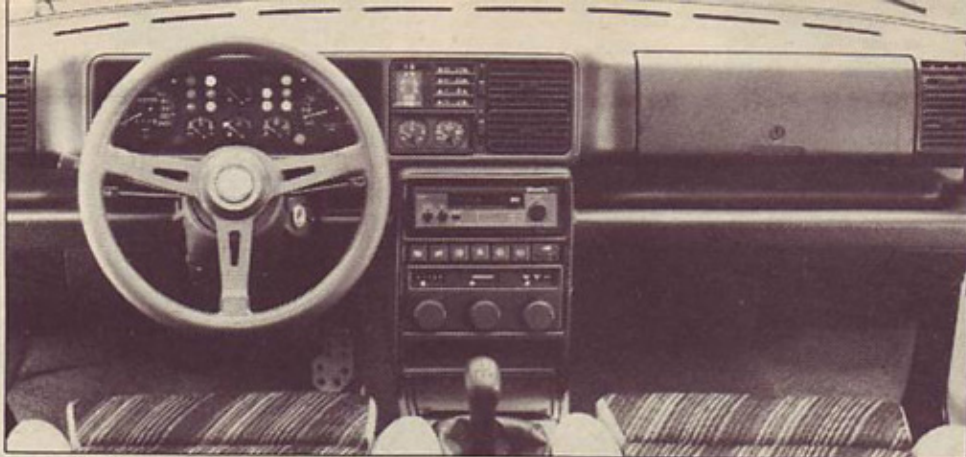
Torsen (= torque sensing, nerodno prevedeno nekakšen zaznavnik navora) so uporabili že zdavnaj, pri vlečnih traktorjih za ameriške bombnike B-52. Potem se je ta sistem razlezel na vse strani: od ameriških vojaških džipov do Andrettijevega dirkalnega avtomobila. Lancia je s tem sistemom prvič opremila povsem serijski osebni avtomobil.

Torsen deluje na osnovi sodelovanja med polžem in vijakom: polž zasuče zobnik, s katerim je staknjen, obratno pa to ni mogoče. Seveda je vsa reč pozneje, v avtomobilskem diferencialu dosti bolj zamotana. In hkrati preprosta.

Tudi takšen diferencial je sestavljen iz ohišja z velikim krožnikastom zobnikom; in iz stožčaste-ga zobnika s kardanske gredi. Planetnika, vsak zase togo povezana s po eno od polosi sta polžasto oblikovana. In sateliti, s polžastim sredinskimi deli, nastopajo pri lancii v treh parih. Pri vožnji naravnost se planetnika sučeta z ohišjem in mirujočimi satelitskimi zobniki vred. Pri vožnji v ovinku, oziroma vsakič, ko nastopi razlika med vrtljaji obeh zadnjih koles, pa satelitski zobniki poskrbijo za izravnavo kolesnih vrtljajev, ne da bi se pri tem eno od koles sukalo v prazno. Po načelu že prej omenjena delovanja med polžem in vijakom: navor se prenaša k tistemu kolesu, ki ima čvrstjši stik s tlemi.

Tudi pri tej deli so – kot pri podobno zasnovani prismi – razdelili motorno moč po receptu prednjega pogona: s 56 odstotki k prednjima in 44 odstotki k zadnjima kolesoma.

Sardinijski preskus, na po kačje zavitem asfaltu, na grobih makadamskih tleh in na hitri ravnini – vse skupaj okroglih 300 kilometrov dolgo – je potrdil, da se je inženirski izračun s torsenom vred odlično obnesel. Lancia delta HF



Delta HF 4WD: vse na svojem mestu

4 WD je eno od tistih razveseljivih vozil, ki se na cesti spremenijo v ljubko igračo za voznike navdušence; ki zna biti z motorjem in podvozjem brez oklevanja kos tudi najostrejšim željam; in ki zna biti ne le prijetno opremljen potovalni avtomobil, ampak tudi skrajda zaresni cestni dirkalnik.

Torsen v diferencialu se sproži vsakič ko postane mož za volanom grob s pedalom za plin. Takrat ga je moč tudi slišati: oglasi se kot bi brusili nož: »vzzzzzzzz«. In na naslednjem ovinku spet: »vvzzzzzzzzzz«. Sprijemanje polžastih zob pa je moč tudi čutiti. Še predvsem na manj čvrstih tleh, ko se diferencialna zapora lahkotneje dokaže.

S to lancio sem prevozil nekaj zares ostrih in tudi zares hitrih od-

sekov. Levo skalna stena, desno morski prepad. Ovinek za ovinkom. Pa vseeno: hitrostno povprečje natančnih 100 kilometrov na uro. Kajti moč motorja se odlično ujame s petstopenjskim menjalnikom, in vozniku se ni prav nič težko ujeti z dobrim sedežem in z lahkotnim (servo) volanom. Malce poševno nameščenima paroma okroglih žarometov na nosu se prilagajajo kovinske barve pločevine. Tem pa lahka platišča s širokimi gumami. Štirikolesno gnana lancija je tudi navzven prepričljivo vozilo: visokim zmogljivostim po meri, pač. Če ji je potrebno na zelo hitrih ovinkih dodajati volan, je to zato, ker so pri Lancii tako hoteli. In, če se na ostro zaviranje sredi ovinka odzove s spodnašnjem zadka, je meni kar prav: saj se sama od sebe postavi v ovinek. Da, z znatno bolj polnimi žepi, bi se že tisti dan postavil v vrsto, med kupce.

#### MOTORNO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

Pozitivna injekcija je pri vseh delтах po vrsti odlično učinkovala, delta HF 4WD pa je pravcato brušenje noža: ne le zaradi torsena v zadku, ampak tudi čisto zares. Kajti že prihodnje leto bo morala – tako kaže po napovedih FISA – prevzeti dirkaško Lanciino vlogo v rallyjevski skupini A. Pri rallyjih gre pa »na nož«, to vsi vemo.

MARTIN ČESENJ

## Tehnični podatki: delta HF 4WD

**Motor:** štirivaljni – štiriktaktni – vrstni – poprek pred prednjo premo – vrtna in gib 84,0x90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 122 kW (165 KM) pri 5500/min – največji navor 255-284 Nm pri 2500–2650/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – blok iz sive litine, z 2 gredema zoper tresljaje – glave iz lahke kovine – elektronsko vzbujanje goriva IAW – weber – turbinski polnilnik na izpušne pline, s hladilnikom polnilnega zraka in overboostom – elektronska črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W – elektronski vžig s tipalom klenkanka.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – sredinski diferencial z viskozno sklopko (ferguson) – zadnji diferencial »torsen« – platišča iz lahke kovine 5 1/2J x 14 – gume 185/60 HR 14.

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne opore, stabilizator – dvokrožne, štirikrat kolutne (spredaj posebej hlajene) zavore, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo.

**Mere in teže:** dolžina 3,895 m – širina 1,620 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,475 m – kolotek spredaj 1,409 m, zadaj 1,404 m – teža praznega vozila 1190 kg – prtljajnik (tovarna) 200/940 dm<sup>3</sup> – posoda za gorivo 57 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 208 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,8 s – poraba goriva (ECE): 7,8/10,2/10,8 litra na 100 km

