

**Test: LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V**

# SI, GRAZI

*To, kar je v formuli 1 McLaren, je v rallyju Lancia.  
To, kar je v formuli 1 Honda, je v rallyju (spet) Lancia.  
In to, kar je v formuli 1 mclaren MP 4/5 – honda V10,  
je v rallyju lancia delta HF integrale 16V.*



E!  
!



Seveda obstajata dve vrsti lanci: delte HF integrale 16V takšna, kot je vozilo gospodje Biasion & Comp., in takšna, ki se blešči v trgovinski izložbi. Prva je dirkalnik skupine A, druga je znacičen homologacijski izdelek: ustvarjena za dirkanje, namenjena pa cesti. Greš in jo kupiš: za edini avtomobil pri hiši, za občudovanje visokokaratnih lastnosti, ali pa za izpolnjevanje dirkaških želja. Pri dirkačih so prav zdaj tudi čisto serijske delte integrale 16V zelo v modi.

Delta je fenomen. Njena zgodovina sega v leto 1979, ampak že takrat smo rekli: Saj je njena zadnja prema takšna kot pri formuli 1! Potem so delte zorele s časom in dozorele v vrhunski izdelek, o katerem pravkar govorimo in ki je najzmožljivejša delta doslej. Ampak skoraj oglašata karoserija je ostala. Tudi pet vrat na njej. In odsekani nos. In ne prav veliko prostora. Razvoj pa je prinesel dodatne luči, izbočene blatnike, več zračnih rež, večja kolesa z nižepresečnimi gumami, surovejše podvozje, dolelan štirikolesni pogon in daljše ime. Tudi na račun motorja v nosu.

Izvolite sedi! Prednja sedeža sta Recarova in oblecena z usnjem alcantara. Sedalni površini se lahko podaljšujeta, bočno objema sta dovolj temeljita. Vzdolžna pomika prav tako. Kdor hoče sedeti visoko, bo moral kupiti drugačen avto. Kdor hoče sedeti udobnejše, naj kupi themo. Komur je preprosta športnost všeč, bo obsedel.

Imate taščo in otroke? Zadnja klop zadošča. Prtljaga? Težko bo, ker je v prtljažniku že (zasileno) rezervno kolo, ampak zadnje naslonjalo je deljivo, zložljivo. In polico nad prtljažnikom je mogoče sneti. Da kovči ne gredo noter, pravite? Kupite prismo, station wagon, kupite, kar hočete! Ali pa potujte z vlakom. Delta HF ni za vas!

Ste se odrekli kovčkom? Pampetno. Vzemite si čas in uživajte z merilniki: hitrost, voltaža, polnilni tlak, gorivo, temperatura hladične tekočine, vrtljaji, oljni tlak, temperatura olja. Merilna skala za motorne vrtljaje se začne na desni, da je kazalec v najbolj delovnih območjih viden navkljub volanskemu obroču. Ta je zajeten, obdan z usnjem in vpet s tremi prečkami. Ponuja čvrst prijem in nastavljivo višino. V usnuju je tudi prestavnica ročica: kratka, hitra, a ne vedno vzorno natančna. Pedal za plin je iz preluknjane pločevine. Z veseljem se boste učili nožne spretnosti, ki se ji reče »prsti-peta«.

Vse drugo je tako kot v vseh deltah: preproge, obloge in predali na vratih, stikala na sredini

ski konzoli, vrtljive ročice za gretje in zračenje, starinska brišalnika za prednjo šipo in še eden na zadku, vzvratni ogledali z ročnim nastavljanjem, polica pred koleni in neroden ter vdolbinast vžigalni ključ.

Kar zasukajte ga! Motor noče vžgati? Dodajte plin in poskusite znova. Je že v redu. Teče. Začetno stresanje je običajno, malce težak vžig prav tako. So se kazaliči na merilnikih zganili? Vse je OK. Ne, ni: rdeča kontrolna luč vbrizgovalnega sistema sveti. Ni vredna vznemirjanja. Ta luč svetli skoraj pri vseh lanciah. In ponavadi brez vzroka.

Raje prisluhnite motorju! Lep zvok, a tudi lep motor. Pokrov nad njim se odpira v smeri vožnje, motor je stisnjen v nos avtomobila, da bolj ne bi mogel biti. Ne gre drugače, tudi tu je premalo prostora. Motor je razmeroma velik in razmeroma znan Lancia (da, tudi Fiatov) izdelek: 1995 kubikov, lahka glava in dve odmični gredi v njej, dodaten par gredi zoper tresljaje, po štirje ventilji za vsak valj, elektronika za vbrizgavanje goriva in vžig, turbinski polnilnik na izpušne pline...

Sestajajt ventilov ni modni krik, ampak prispevek k skladnosti z razmeroma majhnim turbinskim polnilnikom. Ta je vodno hlajen ter opremljen s polnilnikom hladilnega zraka, z elektronsko uravnavanim ventilom »waste-gate« in z »over-boosterom«, ki je vozniku v pomoč vsakič, ko zahteva polno moč motorja. Vsa jena elektronika zna upoštevati tudi zunanjne okolisci, na primer temperaturo, in se dovolj hitro prilagajati trenutnim voznim razmeram.

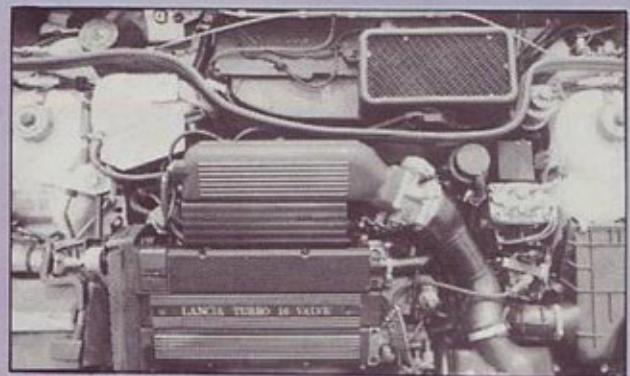
Motor se hladi z dodatnim oljnim hladilnikom in skozi številne zračne reže – na nosu ter v grbi na prednjem pokrovu. Motor zmora največjo moč 144 kW (200 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti in največji navor 298 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Za skupino A je motorna moč skoraj še enkrat večja, ampak – saj tole zdaj ni rally.

Motorna moč gre skozi petstopenjski menjalnik, ki tudi z najvišjo prestavo ni naravn na varčevanje, ampak na športnost in dobre pospeške. Menjalnik so presadili iz limuzine theme, mu na novo izračunalni prestavna razmerja, ga oskrbeli s hlajenjem skozi režo v prednjem spojlerju in ga ojačali – večjim navonom na ljubo. Streže mu hidravlična sklopka, ki prijemlje uglašeno, ampak s težko določljivo grabitveno »točko«, pa se je brezhibno ostrih speljavjan in pretikanj treba navaditi.

Pogon pri tej lancii je stalen na vsa štiri kolesa: z viskozno sklop-



Kokpit: mešanica limuzine in dirkalnika



Motor: lancia turbo 16 valve



Prtljažnik: z rezervnim kolesom in zložljivo klopo



Zadek: široka kolesa, dve izpušni cevi

ko kot sredinskim diferencialom, ter s samodejno zapornim torsonom med zadnjima kolesoma. Razdelitev motornega napora med prednji in zadnji kolesi poteka v razmerju 47:53. Voznik na to ne more vplivati. Lahko pa se prilagaja: z volanom, s plinom in z zavorami.

Prva prestava in – start! Sedem tisoč vrtljajev, četrta prestava. Sedem tisoč vrtljajev, peta prestava. Vse to smo počeli na suhem in ravnem asfaltu ter merili pospeške. Opozorilno rumeno polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6000, prepovedano rdeče pa – preventivno – 500 vrtljajev nad njo. Kljub temu: sedem tisoč vrtljajev? Senza problemi! Motor je ustvarjen za vrtenje. Nje-

gov zvok je zdrav in poln. Prija ušesom. Delta integrale se pri tem obnaša kot dobro voden izstrelek. Posamične resnične hitrosti je dosegala takole: 60 km na uro v 3,2 sekunde, 80 km na uro v 5,0 sekunde, 100 km na uro v 6,8 sekunde (to je več, kot obljudlja tovarna), 120 km na uro v 9,7 sekunde, 140 km na uro v 12,6 sekunde, in 160 km na uro v 17,9 sekunde. Največja hitrost: 222 kilometrov na uro (tudi to je več, kot obljudlja tovarna).

Moj bog, zdaj pa poraba goriva. Surovež na pedalu za plin se bo s 57 litri bencina, kolikor drži posoda zanj, pripeljal kvečemu kakšnih 250 kilometrov daleč. Rekordna poraba, ki smo jo izmerili na testni »hitrostni« etapi, je znašala 28,2 litra bencina na 100 kilometrov. Povprečna poraba celotne preskušnje, upoštevaje tudi povsem zmerne vožnje, pa je znašala 17,3 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Še vedno hočjo prav ta avtomobil? Prav, gremo dalje. Asfaltni ovinek: štiri posamične obese vzmetnimi nogami in plinski blažilniki zanje garajo na vso moč. Široka kolesa dobivajo čvrst stik s tlemi in delta integrale 16V je popolnoma neutralen avtomobil. Čvrste vzmeti tiščijo avto k tlu, prednji stabilizator bi smel biti trši. Tako bi se karoserija še manj nagibala. Če že zdrsne, zdrsne cel avtomobil hkrati. Ampak dovolj zlagoma in brez presenečenja za voznika. Drvenje s tem avtom je užitek.

Poščeni ovinek: kolesni prijem je še vedno dober. Celotna stabilnost je seveda manjša. Ampak bočno zdrsanje je enakomerno in kdor zna avtomobil že pred ovinkom spraviti v drsenje, bo zvozil v pravšnjo smer. Kdor ga ne zna, bo zapeljal čez zunanjosti. Če bo zaviral, pa čez notra-



nji. Moker asfaltni ovinek: spet ista pesem. Pirellijeve gume dobro držijo. Poskusimo znova in hitreje; še vedno držijo. Še malo hitreje: ne držijo več. Najprej uide nos, potem še zadek. Vse je odvisno od sreče. Mokrota teži delti ne prija preveč.

Če je vozišče zelo valovito, pa ne prija potnikom. Podvozje je ravno prav trdo, da vsebino avtomobila odločno pretrese. Pretrese pa tudi avtomobil sam: oglašajo se črički in skrivenostni zvoki iz podvozja. To je dirkalnik, ne pa uglašena in spoštljivo tiha limuzina.

Zato zna biti volan, sicer serovojačan, a z le 2,8 zavrtljajih od ene do druge skrajne točke, grob

in včasih težaški, toda kot nalašč za čvrst stik s cesto, zelo čvrste in visokozmogljive pa so tudi štiri kolutne zavore. Škoda, da dodatka ABS ni moč izklopiti in si med naglimi vožnjami pomagati brez njegove – v takšnih primerih odvečne – pomoči.

Ste še v avtu? Krasno! Potem lahko občutite, kako sproti in prepričljivo se ta delta odziva na vsak vozniški gib, na vsako njezino zahtevo. Ta avtomobil ljubi ostrost, ljubi nagle ukaze in ljubi pravšnjo mero tveganja. V njegovih motorju, podvozju in prenosu moči je dovolj varnosti, da se je nano moč zanesti. Seveda z večjo vožnjo in z dovolj zdrave pameti. Kajti nemogoče ni mogoče. Tudi pri tej lancii ne.

• • •

*A vseeno: pozabim po-  
rabljeno gorivo, pozabim zastarelo zunanjost,  
kakšno postarano notra-  
njo nadrobost in včasih  
zoprn trušč, ki ga je treba  
prenašati v tem avtu.  
Vprašajte me, ali hočem  
to delto, pa vam bom re-  
kel: »Si, grazie!«*

*Vzel bi jo in je ne bi  
več vrnil.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdjan Živulović*

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 84,0 x 90,9 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – komprezija 8,0:1 – največja moč 144 kW (200 KM) pri 5500/min – največji navor 298 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 dodatni gredi zoper tresljajo – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – po 4 ventilji za vsak valj – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (weber IAW) – turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett T3), vodno hlajen, s hladilnikom polnilnega zraka in »overboostom« (največji polnilni tlak, 1,0 bara) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vso štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,500; II. 2,176; III. 1,519; IV. 1,132; V. 0,929; vzvratna 3,545; diferencial 3,111 – sredinski diferencial z viskozno sklopko (Ferguson), razdelitev motorne moči spredaj/zadaj: 47/53% – zadaj

diferencial torsen – platišča 7 J x 15 – gume 205/50 ZR 15 (pirelli P 700), rezervno kolo: platišče 4 J x 15, guma 115/70 R15.

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vso štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečne nihajke, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 3,900 m – širina 1,700 m – višina 1,365 m – medosna razdalje 2,480 m – kolotek spredaj 1,426 m, zadaj 1,406 m – rajdnji krog 10,4 m – teža praznega vozila 1250 kg – dovoljena skupna teža 1700 kg – prtljažnik (normno) 200/940 kg – posoda za gorivo 57 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 220 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 5,7 s – poraba goriva (ECE): 7,9/10/11,2 litra bencina super na 100 km.