



Najprej, leta 1985, je bila lancia delta S4. Ker so jo strožja pravila odrinila s tekmovališč, so jo v Torinu zamjenjali z lancia delto HF 4WD. Potem je logika razvoja – pred dvema letoma – pripeljala na ceste in dirkaške proge lancia delto HF integrale.

In zdaj: lancia delta HF integrale 16v! Do nadaljnjega.

Lancia delta HF integrale 16v

STOPNJEVANJE

Najprej za kupce, potem za gospoda Biasiona

Lancio delto HF integrale že poznamo. Po kratki vožnji smo jo opisali leta 1987, v 23. številki naše revije, pa tudi nekatere njene oblikovne podrobnosti so takšne, da si jih ni težko vtisniti v spomin. Integrale je namreč edina delta z odločno izbuljenimi blatniki. In navsezadnje: dirkaška različica tega vozila je v minulih dveh letih oktila Lancia še z dvema dvojnima svetovno-rallyjevskima naslovoma: med znamkami in med vozniki.

Zdaj je lancia delta HF integrale dobila dodatno oznako: »16v«. Pripada motorju in pomeni šest-najst ventilov v njem, torej po štiri za vsak valj. Motor je že znani 1995-kubični štirivaljnik z lahko glavo ter dvema odmičnima gredema v njej, z dodatnim parom gredi zoper tresljaje in s slovesom zmogljivega ter lahkotno tekočega agregata. Hkrati z ventili pa je pridobil še: odpornejše materiale za ročni gred, ki je zdaj tudi temeljiteje vpeta, na novo obdelane ojnice, Webrovo elektronsko

vbrizgavanje goriva in vžig ter izpopolnjeno turbinsko polnjenje. Elektronska centrala (označujejo jo I. A. W.) za vbrizgavanje goriva in vžig je najnovejši izdelek firme Marelli-Weber. Vbrizgovalne šobe in sesalna loputa so večje, povsem prenovljena pa sta tudi sesalni in izpušni sistem. Tako so dosegli povsem enake pogoje polnjenja in vžiga za vse štiri valje, pri čemer zahteva motor najmanj 95-oktanski bencin, naj si bo s svinčcem ali brez njega.

Da bi povečali moč pri nižjih motornih vrtljajih, so vgradili manjši turbinski polnilnik garret T3, ki prispeva k manj opazni »lunknji«, značilni za pospeševanja s tako polnjenimi motorji. Novo pri tem pa je tudi elektronsko nadziranje ventila »waste-gate«, ki je v sistemu turbinskih polnilnikov sicer zadolžen za vzdrževanje konstrukcijsko predvidenih tlakov. Elektronika vsajena v integrole 16v omogoča sprotno prilagajanje tlakov, torej tudi že od prej znanega »over-boosta«, pač glede

na voznikove zahteve ter upošteva tudi vrsto drugih okoliščin (na primer zunanjo temperaturo, motorne vrtljaje in tako dalje).

Turbinski polnilnik hladi voda, večjim motornim zmogljivostim pa so prilagodili hladilnik polnilnega zraka. Njegove zunanje mere so sicer nespremenjene, večji moči, manjši porabi goriva in večji

zanesljivosti pa so namenjene večje hladilne površine.

Tako prilagojen in opremljen motor zmore največjo moč 144 kW oziroma 200 KM pri 5500 vrtljajih v minuti (motor delte integrale s samo osmimi ventili: 136 kW oziroma 185 KM pri 5300/min) ter največji navor 298 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. To je sicer enak podatek kot prej, le da ga motor 16v doseže za 500 vrtljajev v nižjem območju, obenem pa je krivulja navora tega motorja med 2500 in 4800 vrtljaji višje od 280 Nm. Vsem tem lastnostim primerne so tudi končne zmogljivosti vozila: največja hitrost 220 kilometrov na uro in pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 5,7 sekunde.

Seveda je tudi pri integrale 16v motorna moč ves čas speljana k vsem štirim kolesom. Štirikolesne pogonske zasnove niso spreminjali. Ostajajo torej prednji pro-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 84,0x90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 144 kW (200 KM) pri 5500/min – največji navor 298 Nm pri 3000/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – 2 dodatni gredi zoper tresljaje – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in

vžig (weber IAW) – turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett T3), vodno hlajen, s hladilnikom polnilnega zraka in overboostom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – sredinski diferencial z viskozno sklopko (Ferguson), razdelitev motorne moči spredaj/zadaj: 47%/53% – zadaj diferencial torsen – platišča 7Jx15 – gume 205/50 R 15

sti diferencial, sredinski diferencial ali z viskozno sklopko (zaporo) in zadnji diferencial torzen. Nova pa je razdelitev motorne moči med obe kolesni premi. Ta je prej znašala 56 odstotkov k prednjima in 44 odstotkov k zadnjima kolesoma, zdaj pa znaša 47 odstotkov k prednjemu in 53 odstotkov k zadnjemu kolesnemu paru. Tovarniška napoved v zvezi s tem je tale: večje hitrosti na ovinkih, manj zahtev po dodajanju volana ter v celem športnejša, s pomočjo pedala za plin uravnotežljiva, vožnja.

Petstopenjski menjalnik znamke ZF so presadili iz theme 8.32 ter ga ojačali, večjim premagovanjem navorom v prid. Hlajenje menjalnika so namenjene nove reže v prednjem spojlerju. Močnejša je zdaj tudi sklopka, uravnana s samodejno nastavljivo hidravliko. In zavore so štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene ter – za doplačilo – opremljene z dodatkom ABS. Sistem zanje so si sposodili pri Boschu, ga oplemenitili in prilagodili viskozno zapiranemu štirikolesnemu pogonu, med neserij-



Od spredaj: stara oblika, a več agresivnosti

ske dodatke pa so ga uvrstili zaradi dirkaških načrtov s tem vozilom.

Iz dozodajšnje delte integrale so prenesli tudi kolesne obese, le da so vzmeti zdaj trše in za 20 milimetrov nižje, da so blažilniki prilagodljivejši na obremenitve, da sta prednji stabilizator in tamkajšnji spodnji del prečne obese močnejša in, da so izrazitim športnim željam tega avta namenili tudi nekatere druge manj opazne in manj pomembne posege.

Široke gume na sedemdesetih platitščih so zahtevale ojačitev natezних opor za volansko ohišje,

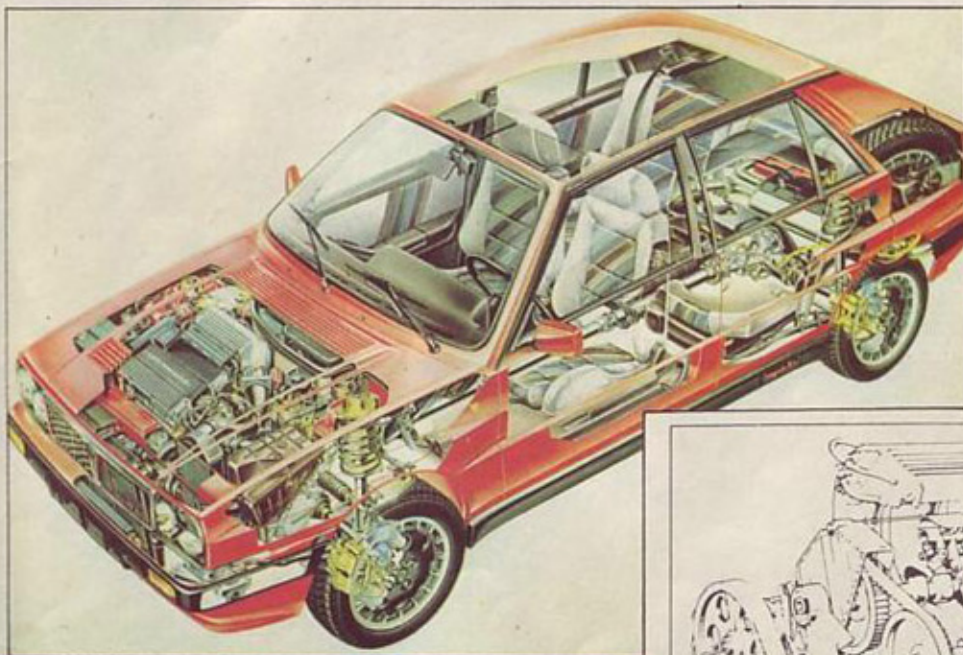
volan sam s servoojacevalnikom pa je preračunan na samo 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Karoserije v celem in v primerjavi s prej znano delto integrale niso spreminjali. Izrazitejša je le 3-centimetrska izboklina na prednjem pokrovu in več je hladilnih rež na nosu vozila. Zaradi širših gum in nižjih vzmeti je avtomobil videti bolj dirkaški in agresivnejši kot prej. Vendar tega, ko gre za njegovo notranjost, ni opaziti. Tamkaj ostajajo enake obloge, enako dobri sedeži, v usnje odet volanski obroč in enaka oprema v celem.

Nova je le grafika armaturne plošče, z merilnikoma oljnega tlaka in oljne temperature, nova pa je tudi deljivo zložljiva zadnja klop.

Tako motorizirana, tako gnana in tako opremljena je lancia delta HF integrale 16v nesporno osvežena ponudba v razredu cestnih dirkalnikov. Premamila bo (za dokaj ugodno italijansko ceno manj kot 40 milijonov lir) marsikaterega ljubitelja ostre in hitre vožnje.

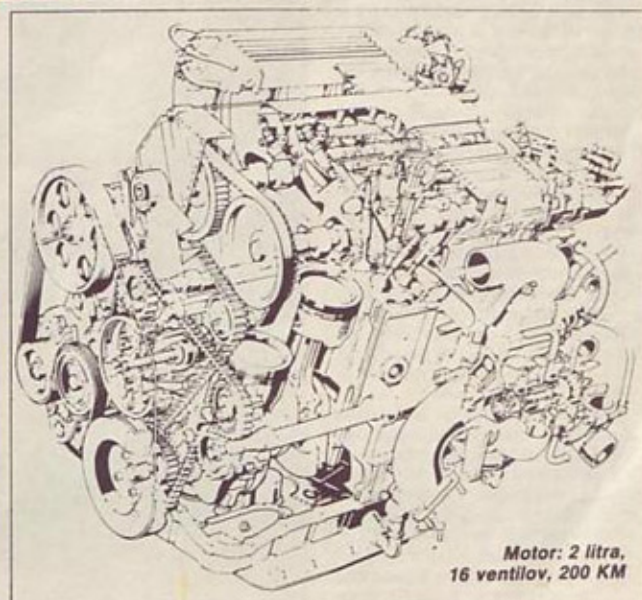
Kajti ta lancia je oster in hiter avtomobil. Ob prvem srečanju malce nerivo, potem pa vse bolj »v rokah« tistega, ki sedi za volanom. Seveda, če se človek na takšne avtomobile spozna. Delto integrale 16v je mogoče voziti potovalno hitro, ali pa dirkaško drzno, da pa bi z njo zapravljali zgolj čas na cesti, ni vredno misliti. To je polnokrven avtomobil s polnokravnimi željami. In nikakršnega dvoma ni: precej vseeno je, kaj je pod njegovimi kolesi – moker ali suh asfalt, pesek, ali celo blato. Spontani odzivi na vznikove pospeševalne želje, neposreden volan in odlična lega na cesti so jamstvo za užitek. Užitek je pa tudi poglavitni vzrok, zaradi katerega je ta avtomobil vredno kupiti.



Stopnjevanje je jasno: lancia delta HF integrale 16v, kakršno smo tokrat vozili, je za zdaj serijski avtomobil. Dirkaška homologacija bo na vrsti v drugi polovici leta. Najprej so na vrsti kupci, šele potem hišni dirkači in svetovni prvaki Bionon.

A tudi ko gre za svetovni rally, je Lancia trdno v sedlu. Pri tem velja: konja se zamenja, sedla ne. In o najnovejšem konju ste ravnokar brali.

MARTIN ČESENJ



Motor: 2 litra, 16 ventilov, 200 KM

V (rezervno) platitšče 4Jx15, guma 115/70 R 15)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah z vzmetnimi nogami – spredaj prečne nihajke, stabilizator, zadaj prečna vodila, natezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, po želji 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 3,898 m – širina 1,686 m – višina 1,365 m – medosna razdalja 2,479 m – kolotek spredaj 1,448 m, zadaj 1,440 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1250 kg – dovoljena skupna teža 1700 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1300 kg – priključnik (normno) 200/940 litrov – 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): 7,9/10,5/11,9 litra bencina super (osvinčenega ali neosvinčenega) na 100 km