



Vozili smo: **LANCIA**
DELTA HF INTEGRALE

Brez podtikanj, prosim: nisem rekel, da je delta integrale slon. Ima pa slončka na nosu. Mini podoba orjaške živali galopira čez črki HF.

Gianni Lancia, nekdanji glavni hišni poslovodja, je verjel, da slonček in njegov galop prinašata srečo. Za HF se pa tako že ve: High-Fidelity je sinonim za vrhunsko natančnost.

To, kar je bila do včeraj delta HF integrale 16V, je od frankfurtskega avtomobilskega salona dalje delta HF integrale. Imensa okrašava in slonček sicer ne

SLONČEK ZA SREČO



pomenita povsem novega avtomobila, temeljito prenovitev pa vsekakor: pri mehaniki in pri designu.

Nova HF integrale je predvsem odločno širša od prejšnje: prednji kolotek je večji za 54, zadnji pa za 60 milimetrov. To prispeva k boljši smerni stabilnosti, k zanesljivejši legi na cesti in k učinkovitejšemu voženju, predvsem v ekstremnih okoliščinah. Prednji premi so namenili povsem nova trikotna vodila iz oglatih profilov, močnejši stabili-



zator in temeljitejše vležajenje. Blažilnika z lamelnima ventilo ma sta debelejša in vpeta 12,5 milimetra višje kot prej. Trikotna vodila in stabilizator so povezani s prečnim vodilom, vzmetenje je močnejše in trše, vse skupaj pa povečuje stabilnost vozila. Zaradi velikih prečnih sil, ki so posledica vrhunske delitve voznosti, so zgornji vpetji blažilnikov povezali z aluminijastim stabilizatorjem. Zadnja prema je dobila: robustnejše prečne in potisne opore, nove vzmeti z daljšimi gibmi, drugače nastavljeni blažilnike in čvrstejši stabilizator s spremenjeno geometrijo.

Zavore so lažje, večje in v celem učinkovitejše; tudi na račun prilagojenega servojačevalnika. Med doplačila sodi Boschev ABS s širimi kanali in šestimi tipali, oplemeniten z zračnim ventilom, ki preprečuje, da bi motorni navor, delujoč na vsa štiri kolesa, povzročil spodnašanje zadka, ter z dvema tipaloma za vzddolžne in prečne pospeške, ki pripomoreta k boljšemu stiku koles in tal na ostrih ovinkih.

Izporna cev je zdaj samo ena, skrbno obešena in s 54-milimetr-

skim premerom. Motor že poznamo: vrstni štirivalnjek z lahko glavo, z dvema odmičnima gredama, s po širimi ventilami za vsak valj, z elektronskim vbrizgavanjem goriva in vžigom (IAW), s turbinskim polnilnikom ter s hladilnikom polnilnega zraka in »overboostom«, pa še s vgrajenim senzorjem zoper klenkanje. Gibna prostornina (1995 kubikov) in kompresija (8,0:1) sta ostali nespremenjeni. Toda največja moč znaša zdaj 151 kW/210 KM pri 5750 vrtljajih v minutu (prej 44 kW/200 KM pri 5500/min), največji navor pa 298 Nm pri 3500 vrtljajih v minutu (prej pri 3000/min).

Kolesna platišča iz lahke kovine so po novem širša ($7 \frac{1}{2} J \times 15$), gumam na njih pa mer niso spremenili (205/50 ŽR 15). Zasilno rezervno kolo je zdaj večje in ožje kot prej ($3 \frac{1}{2} B \times 16$).

Razširitev podvozja in privzidnjeni blažilniki so zahtevali tudi karoserijske popravke; predvsem na prednjem delu avta, ki je zdaj še agresivnejši, še opaznejši in po svoje manj skladen kot prej. Motorni pokrov je oblo izbočen po vsej dolžini in

širini, z dodatnimi zračnimi rezimi (tudi) ob straneh in z dovolj robatimi robovi, da ga v vzvratnem ogledalu (ko vas delta HF integrale dohit) nikakor ni mogoče prezreti. Nova sta še žarometna para z elipsoidno tehniko, nova pa je tudi optična zmogljivost v spoiler vsajenih meglekn. Odbijač so prilagodili boljšemu zračnemu toku k motorju, brisalnika sta lepša, njuni metlici daljši, prednja blatnika pa sta (skoraj že grdo) izrazito široka. Zadnji odbijač je večji, zgornji rob šipe na zadnjih vratih pa so obrobili s spojlerjem, ki skrbi za ravnotežje voznih lastnosti glede na nove podvozne zmogljivosti. Poleg običajne lege je moč spojler tudi dolgočneagniti in tako zadek vozila med vožnjo močnejje »pritisniti« ob tla.

Sedežev niso spremnili, ker so odlični in jih pač ni bilo treba;

Momov volanski obrioč, odet v usnje, je vzoren primerek cestnodirkarskega pripomočka za odličen prijem rok. Merilniki se poнаšajo z novo grafiko, prestava ročica pa z »glavo«, ki je desnici bolj po volji kot nekoč.

Nova lancia integrale zmore po tovarniških obljudbah največjo hitrost 220 kilometrov na uro ter pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 5,7 sekunde. Zmore pa še dosti drugega temeljitega in za živo vsebinu prijetno vznemirljivega dela. Močnejšega motorja, razkrečenejših koles in odločnejših zavor niso ugradili zaman. Stirikolesna pogonska zasnova (sredinska viskozna sklopka, zadaj torsen) in že od prej znano in v celem prilagodljivo navorsko razmerje 47% sprejaj, 53% zadaj, vso reč dopolnijo do vrhnje meje. Delta HF integrale je vse hkrati: surov in uglasjen avtomobil; cestni dirkalnik in stirisežna kombi limuzina; avto za družinski izlet in za strašenje tašče na ovinkih; vsekakor pa naprava, ki je človek morebiti resda nujno ne potrebuje, a bi bil silno srečen, če bi jo imel.

In tako smo spet pri sreči. To je slončkova naloga: nova delta HF integrale je namreč tudi osnova za novi rallyjevski dirkalnik, ki bo moral premagati toyoto (in Sainza). Brez sreče pa pri takšnih zmagaah nikoli ne gre.

Martin Česenj