



Vozili smo v Torinu: LANCIA DELTA HF INTEGRALE

PETO NADALJEVANJE

Šest osvojenih svetovnih prvenstev v rallyju, več kot 40.000 prodanih vozil v 28 državah sveta - in vse to v pičilih sedmih prodajnih letih - že samo po sebi lepo zaokrožuje zgodbo o uspešnici z imenom lancia delta HF integrale.



Za letošnje, osmo prodajno leto, je Lancia pripravila peto generacijo tega zmogljivega avtomobila, če ob tem odmislimo predlani in lani ponujeni posebni različici z oznako "5" in "6", s katerima so proslavili še dva zaporedna naslova v svetovnem prvenstvu v rallyju, izdelali pa so ju v serijah po 400 in leto pozneje ("6") 310 vozil.

Rezultati letošnjega svetovnega prvenstva v rallyju kažejo, da je Lancia Delta HF integrale v sedanji izvedbi že preživel svoj dirkaški vrhunc in Lancia ji je vsaj za dve prihodnjih letih namenila športno upokojitev. Vseeno so znali prisluhniti željam športnosti zapisanih kupcev, ki jim ta avtomobil še vedno veliko pomeni. Tako je avtomobil letos sicer doživel potrebno posladitev, v bistvu pa je ostal glede na lanski model, na prvi pogled skoraj nespremenjen.

Le dober poznavalec bo namreč takoj opazil, da so mu namenili nova, 16-colska plastična, ki so preoblikovana v prid boljšemu hlajenju zavor in izboljšani legi avtomobila, da je nov aluminijasti pokrov posode za gorivo, da so mrežice na zračnih režah povsod črno obarvane in da so strešnim žlebovom dodali v barvo avtomobila obarvane plastične obrobe. Pogled v potniški prostor razkrije v celem bogatejšo serijsko opremo, saj po novem vključuje povsem nov usnjen volanski obroč momo corse s tremi prečkami, športne sedeže Recaro, ki so odeti v prestižno alcantaro, klimatsko napravo, v osnovnem paketu pa so v opremi tudi zavorni ABS ter meglanke. Po novem je tudi motorna glava obarvana rdeče in s tem je, ocem vidnih novosti konec.

Bistvo novega pa se skriva v motorju in izpušnem sistemu. Tekniki so letošnjemu modelu namreč dodali tristežni uravnavani katalizator za izpušne pline s sondom lambda, ki pa zaradi drugih sprememb motorja ne odvzema moči. Temu so namreč namenili novo motorno elektroniko (Magneti Marelli), ki vključuje časovno nadzorovanje večtočkovno elektronsko vbrizgavanje goriva s sproti prilagodljivimi časi vbrizgavanja in samodejnem nadzor prostega teka, hkrati pa določa delovanje motorja



glede na temperaturo polnilnega zraka. Pritaknili so mu še vžigalni sistem z dvojno izhodno tuljavo in nekaj manjši Garrettov turbinski polnilnik T3 s polnilnim pritiskom 1 bara, z vodnim hladiščnikom polnilnega zraka in z elektronskim nadzorom polnjenja glede na položaj stopalke za plin, kar omogoča hitrejše odzivanje motorja na voznikove ukaze. Novo je tudi tipalo v bloku motorja, ki prek "centrale" nadzoruje delovanje svečic, kar korov goriva in delovanje turbinskega polnilnika.

Glede drugega je ta širivaljnik ostal konstrukcijsko nespremenjen, kar pomeni dvojno odmično gred s šestnajstimi ventili v glavi motorja iz lahke kovine in dva litra gibne prostornine. Izboljšane pa so njezine zmogljivosti. Motor namreč po novem (kajub kata-

lizatorju) zmore največji navor 308 Nm pri ugodnih 2500 vrtljajih v minutu in največjo moč 155 kW/215 KM pri 5750 vrtljajih v minutu.

Vsi drugi pomembni deli nove lancie so znani že od prej. Preskušeni stalno delujoči štirikolesni pogon - sredinski diferencial z viskozno sklopko (streže z razporeditvijo moči 47 odstotkov na prednji in 53 odstotkov na zadnji pogonski kolesi), ter zadnjim diferencijalom torsen - je ostal nespremenjen, saj v celoti zadovolji potrebe tega avtomobila. Enako velja za podvozje in za (kolutne) zavore.

In vožnja s tako slavnim in zmogljivim avtomobilom? Haja, približno 220-kilometrska preskušnja se mi je zdela vsaj za nekaj tisočakov prekratka, saj sem avtomobil že po nekaj kilometrih vozil tako kot da

ga poznam že vrsto let. Volanski obroč, ne glede na slavno ime, izvrstno leži v rokah, gornji prečki sta nameščeni ravno prav visoko, da sem lahko palca takoj po dirkaško zataknil zanju, je tudi izjemno lahket na (račun volanskega servoojačevalnika), navdušil pa me je predvsem zaradi neposrednosti in takojšnjega odzivanja prednjih koles na vsak premik rok. Obilica merilnikov na armaturni plošči, ki ti jih med vožnjo zaradi hitrosti komaj uspe nadzirati, in pa kakovosten vozniki sedež obogatijo "dirkaške" občutke, vse skupaj pa "začinijo" zmogljivosti in osupljivo neutralna lega avtomobila na cesti. Avtomobil skozi ovinke vozi kot zlit s cestno podlagom, hitrosti v njih pa so odvisne le še od voznikovega srca in stanja cestišča. Motor se gladko odziva od 3000 vrtljajev v minutu, ko začne delovati turbinski polnilnik, se skoraj hipoma zavrti vse do 6600 vrtljajev v minutu in zahteva takojšnje pretikanje navzgor, sicer ga ustavi blokada vžiga. Ob tem v kabini niti ne slišis drugega kot značilno "sikanje" turbinskega polnilnika ter čisto proti koncu tudi rezek zvok izpušne cevi. Za mestno vožnjo je dovolj delovno območje pod 3000 vrtljajev, saj pri sprotinem pretikanju kazalec na merilniku polnilnega tlaka leno obstane na ničli, tekoči vožnji navkljub. Tudi zavore dolgo ne popustijo, kasneje pa je treba zavirati vse odločneje, da voznik ohrani že-leno zavorno razdaljo.

In kdor bo imel priložnost voziti ta avtomobil, bo v hipu pozabil na njegove pomanjkljivosti, kot so visoka zadnja klop, ki je sicer po polovici deljiva, na premajhen prtljažnik, zaradi pokonci nameščenega rezervnega kolesa in na njegovo ceno; ta bo od 24. maja v Italiji 57 milijonov lir.

Pa vendar, letos naj bi se za peto nadaljevanje zgodbe o uspehu odločilo kar 3000 ljubiteljev, ki lahko izbirajo med različicami v beli, monza rdeči in temno modri barvi. Čisto med nami - če že, bi vzel belo! Nekako se ji tisti poskočni rdeči slonček, na sijoči zlati rumeni oznaki HF, še najlepše poda.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: širivaljni - širitaljni - vrstni - vrtina in gib 84,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1995 kubikov - kompresija 8,0:1 - največja moč 155 kW (215 KM) pri 5750/min - največji navor 308 Nm pri 2500/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili za vsak valj - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (IAV) - turbinski polnilnik s hladiščnikom polnilnega zraka (garrett T3) - uravnavači izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka petstopenski sinhronizirani menjalnik

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetsni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vzmetsni nogi, dvojna prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - kolutne zavore za vsa štiri kolesa, ABS - volan z zobato levijo, servo

Mere in teže: dolžina 3898 mm - širina 1767 mm - višina 1365 mm - medosna razdalja 2479 mm - teža praznega vozila 1340 kg - posoda za gorivo 57 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h: 5,7 s - poraba goriva (ECE): 8,2/10,6/13,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km pa določa delovanje motorja

Tekst: BORIS SAMBOLEC