



Lancia delta HF integrale

Celovitost

Agresivnejši videz, zmogljivejša mehanika

Sprva ni kazalo preveč dobro: ostro nabrušeno in drago orožje lancio delta S4 iz leta 1985 so strožja rallyjevska pravila odrinila med zgodovinske znamenitosti. Toda pri Lancii so maja lani predstavili delta HF 4WD – in zapeljali na pravo pot. Letos se – na njem račun – kitijo z dvojno zmago: z osvojenima rallyjevskima svetovnim pokalom v skupinah A in N.

Bravo! Ob tem je lancio delta HF integrale pač logično nadaljevanje zdravega razvoja. Za običajne in za dirkaške potrebe!

To pomeni, da je serijsko ponujena lancio delta HF integrale, ki smo jo tokrat na kratko preskusili in, ki so ji namenjene naslednje vrstice, temeljito obdelana in tehniško privzdignjena osnova za še zmogljivejši dirkalnik prihodnje sezone. Od svoje prednice, delte HF 4WD se loči že s svojo zunanjo podobo. Nova sta odbijača, skladno odmerjena s stopničastima izboklinama na bokih; prednji je zavijhen v spojler z meglenkami in

hladilnimi režami, zadnji v spojler z vlečno zanko na sredini ter s po eno izpušno cevjo na vsakem vogalu. Novi so razširjeni in po dirkaško izbuljeni blatniki; zadnji izboklini segata tudi v oboja zadnja vrata. Novi in učinkovitejši so žarometi. Nove so obrobe pragov pod vrati. Nov je motorni prekriv, s širokimi hladilnimi rožnami na prednjem delu. In novi sta zunanji ogledali: zaradi enobarvnosti s celotnim vozilom.

Z mnogimi novostmi pa se hvali tudi že znani dvolitrski štirivaljnik z dvema odmičnima gredema v glavi, z dvema dodatnima gredema zoper tresljaje, s turbinskim polnilnikom, z »overboostom«, s hladilnikom polnilnega zraka, z elektronskim polnjenjem z gorivom ter vžigom in s tipalom zoper

klenkanje. Turbinski polnilnik Garrett T3 se zdaj ponaša z večjim zračnim pretokom, kar prispeva k večjemu motornemu navoru. Hladilnik polnilnega zraka je zmogljivejši, to pa omogoča večjo moč, ugodnejše izkoristke in optimalnejšo porabo goriva. »Overboost« je zdaj časovno neomejen in deluje ves čas, ko voznik pritiska na pedal za plin; tedaj je polnilni tlak za 1 bar višji, motorni navor pa znatno ugodnejši. Polnilna in vžigalna elektronika je popolnejša, ventili, ventilski sedeži in vodna črpalka pa so prilagojeni večjim končnim zmogljivostim. Zmogljivejši so tudi vodni ter oljni hladilnik, hladilni ventilator in zračni filter sesalnega sistema. V celem pomeni to največjo moč 185 KM (namesto prejšnjih 165 KM) pri

5300 vrtljajih v minuti in največji navor 31 kpm pri 3500 vrtljajih v minuti.

Odločnejšim motornim zmogljivostim pa so prilagodili tudi ostale vitalne dele vozila. Brezazbestna sklopka je sponožena pri temi 8.32 in prilagojena velikim obremenitvam. Prenos moči je s krajšim končnim prestavnim razmerjem (3,111 namesto 2,944) prilagojen večjim kolesom in večji končni hitrosti vozila. Večja in širša kolesa so seveda visokozmogljiva (gume: 195/55 VR 15), kljub temu pa ostaja pod širšimi blatniki dovolj praznine za še širšo in zmogljivejšo dirkaško obutev. Zmogljivejše so tudi zavore z večjima in temeljiteje hlajenima prednjima kolotoma ter z učinkovitejšo servoojačevalno napravo. Na novo ustrojeno in športnejše pa je ob enem kolesno obešenje z novimi prednjimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki.

Srž celotnega vozila je še vedno štirikolesni pogon – ob petstopenjskem menjalniku in štirih posamičnih kolesnih obesah – ki deluje s pomočjo »prostega« prednjega diferenciala, sredinskega diferenciala (ki razporeja motorni navor v razmerju 56 odstotkov



Integrale: dognan štirikolesni pogon

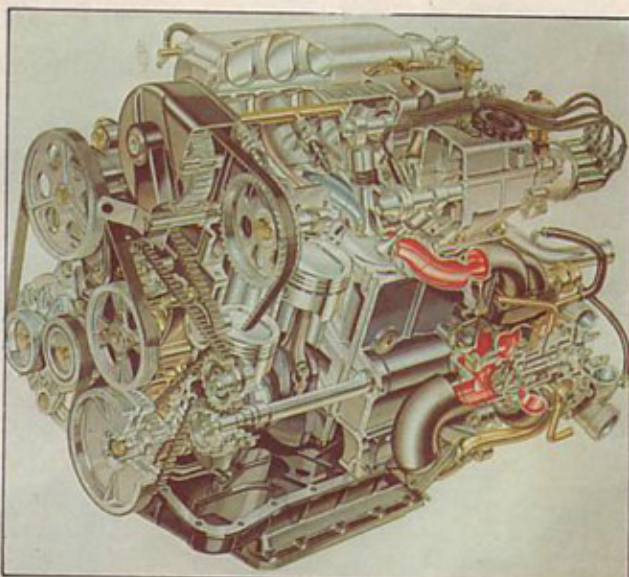


Notranjost: enako športna kot cel avto

k prednjima in 44 odstotke k zadnjima kolesoma). Fergusonove viskozne sklopke, ki kot zapora sredinskega diferenciala premaguje zdrsavanje posamičnih koles ter Torsenovega diferenciala med zadnjima kolesoma. Delovanje te delitve »formule« prenosu moči poznamo že od prej, torej ga tudi bralci ne potrebujejo vnovič razlagati.

Omeniti pa velja končne zmogljivosti delte HF integrale. Njena tovarniško objavljená hitrost znaša 215 kilometrov na uro (med 186 kilometrsko preizkusno vožnjo, tudi po avtomobilski cesti, smo izmerili resničnih 222 kilometrov na uro), pospešek 0–100 km na uro v 6,6 sekunde ter kilometer brez zaleta v 27,1 sekunde.

Ob teh cestno-dirkaških številkah velja omeniti tudi izrazito športno notranjost vozila: popolno in pregledno armaturno ploščo (žal jo večjim voznikom zakriva debelo prevlečen volanski obroč), temeljita in dobro oprijemljiva



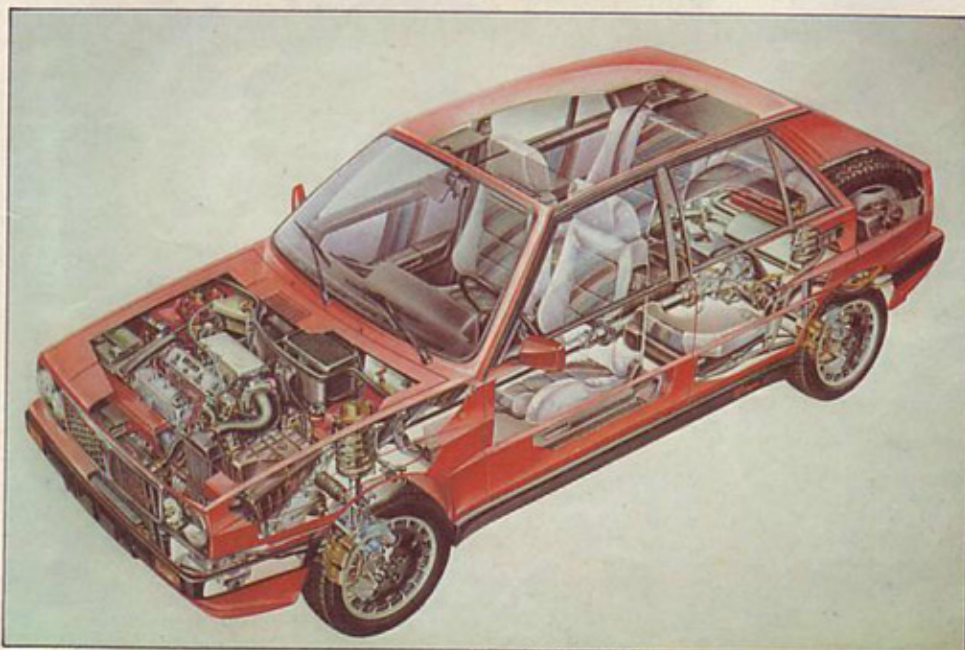
prednja sedeža, s prilagodljivo dolgima sedalnima površinama, lahkotno dosegljiva stikala ter pravilno odmerjene razdalje med volanskim obročem (3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke), kratko in športno trdo prestavno ročico ter pedali (pedal za plin je tudi tokrat luknjast in širok ter pripravno blizu zavornega pedala). Na luksuz namigujejo: pomična steha, električno vodljivi šipi v prednjih vratih, električno vodljivi zunanji ogledali in osrednja ključavnica.

Pa ostane za nerganje le slabo odmerjen prostor za levo voznikovo nogo, kadar ta ni na pedalih. Blatnik, ki sili v notranjost je, jasno, okroglost in noga na njem zvijajoče drsi. Voznik pa bi se silno rad oprl ob kaj ravnega in približno enako visoko odmerjenega kot je pedal sklopke. Tako bi bila vožnja, tudi zelo nagla in zares ostra, s tem avtomobilom popolni užitek.

Kajti: zmogljivosti, ne le motorne, tudi ko gre za lego na cesti, predvsem pa odličien kompromis obojih, mejijo na popolnost, pa je izza volana delte HF integrale mirne duše mogoče reči: to je ta hip zagotovo eden izmed najboljših, če ne kar najboljši avtomobil s štirikolesnim pogonom, seveda upoštevaje prodajne in dirkaške ambicije, ki jih ima. Njegova lega na cesti se kosa že skorajda s fizikalnimi pravili in, ko se voznik privadi naglo, a nenevarno spodnašajočega zadka (ob mejnih hitrostih na zelo ostrih ovinkih) je vožnja te delte bolj zabava kot opravilo.

Lancia delta HF integrale je torej celovitost v pravem pomenu besede. Vključno s tekmovalnimi načrti, ki so jih zarisali na njen račun. Jasno: za nastop v skupini A morajo v letu dni izdelati 5000 serijskih avtomobilov.

In proizvodnja že teče!



MARTIN ČESENJ