

Kratek test

LANCIA DELTA HF LS

Hi-Fi

Oznaka HF sega pri Lanciah že desetletja nazaj in vedno je pomenila isto: ob že vseh, za Lancio značilnih, lastnostih še dobršno mero prestiža pod motornim pokrovom, predvsem ko gre za številnost »konj« v motorju, in opozorilo vozniku, da je s pedalom za plin treba ravnati zelo, zelo previdno.

To velja tudi in še posebej za delto HF, najzmogljivejšo in najhitrejšo delto v tem trenutku. Kako ne bi, saj je za tono in tristo kilogramov težak avtomobil na voljo kar 137 kW največje moči, to pa dvoliterskem motorju omogočajo med drugim štiriventilska tehnika v glavi s parom odmičnih gredi ter

turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka. Da bi bili tudi v najbolj kritičnih trenutkih »konji« mirni in hladni, so motorju dodali par nasproti vrtečih se gredi ter oljni hladilnik, njihovo neučakanost pa brzda še viskozna sklopka na (prednji) desni polgredi. Vse skupaj sicer pomaga, a je pri vrtljajih nad številko 3500 in do konca pohojenem pedalju za plin vseeno premalo. Prednji del (motor poganja seveda prednji kolesi) postane več kot nemiren, zaradi izmenjavanja v kakovosti stika med levim oziroma desnim kolesom ter podlago prične nihati levo in desno, volanski obroč pa je treba prav po moško krepko prijeti. Če ste tega zmožni, postane nadzor nad avtomobilom skoraj otročje lahak, saj je volanski obroč prijetno debel in oblečen v usnje, ravno prav velik in trdo servoojačan, kar poudarja vtis športne vožnje. Ko se navadite na ne najbolj idealno nameščena pedala plina in zavore za uporabo tehnike »prsti - peta«, ugotovite tudi to, da je motor zelo odziven v tistem območju vrtljajev, ko je treba dodati vmesni plin

pri pretikanju navzdol. Naj vas ne motita nekoliko premeška stabilizatorja, ki povzročata zmerno preveč izrazita nagibanja delte v ovinkih, saj je podvozje dovolj čvrsto tudi za početje vseh vrst vragolij, ki jih sicer z zavistjo ogledujete pri televizijskem prenosu rallyjev. Še najbolj to uspeva na asfaltnih cestah, pa naj bodo suhe ali mokre, saj so temu namenjene (serijske) gume, ki svojo nalogo odlično opravljajo. Kakorkoli že, v ovinku se v nižjih prestavah raje ne igrate z »overboostom«, v višjih prestavah pa boste tako ali tako ugotovili, da imajo tudi avtomobilske ceste ovinke, zaradi katerih je treba sem ter tja (pri tej delti) odvzeti plin; tudi vozniki v prvenstvu DTM to počno!

Motor je sicer pri nižjih vrtljajih veliko bolj kultiviran. Nekje do 2500 vrtljajev je sploh za spoznanje manj prožen kot enak motor brez turbinskega polnilnika (delta 2.0 16V, AVTO MAGAZIN 1/95), pri naslednjih tisoč vrtljajih pa že daje čutiti, kaj se bo zgodilo. Ampak najprej se mora motor ogreti na delovno temperaturo,

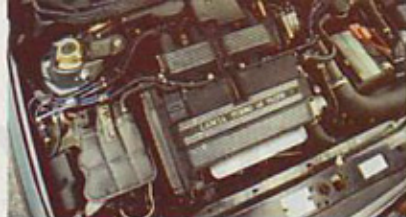
Volanski obroč je treba prav po moško krepko prijeti.



V ovinku se v nižjih prestavah raje ne igrate z »overboostom«.

kar je nedvomno dobro tudi za njegovo daljšo življenjsko dobo. Brezhibno vžiga tudi pri nizkih zunanjih temperaturah, ampak v mrazu sprva nima najboljših volje do dela. Enako velja tudi za menjalnik in blažilnike. Prvi je, dokler je olje v njem hladno, zelo trd in takšen, skorajda tudi ostane. Je pa dovolj natančen in s kratkimi gibi ročice, vse pa govori v prid dobre kombinacije motor - menjalnik. Tudi prestavna razmerja so kratka, saj ko pri 210 kilometrih na uro (na merilniku hitrosti) pretaknete v peto prestavo, motor še vedno skoraj brutalno »vleče«.

Dokler se blažilniki ne ogrejejo, je v tej delti čutiti, kot da ima pesta koles togo zvezana s karoserijo, pa še strah zbujajoče zvoke spuščajo. No, kmalu, a res kmalu, se ogrejejo in takrat k njihovem delovanju ni več pripomb. Ker nad njihovim delovanjem bdi elektronika (doplačilo), je moč izbirati med položajema »auto« in »sport«, kjer gre za (zelo majhno) razliko v trdoti. To pa še ne pomeni, da gre delta prav v vsak ovinek hitreje s športno nastavitvijo; predvsem v dolgih,



hitrih ovinkih z valovito podlago, ko kolesa zaradi izjemne trdote blažilnikov ne morejo slediti tlem, občutek ni najboljši. Ampak to so že finese.

Tisti, ki menite, da je delta HF na pogled še vedno le delta, se motite. Če je že ne prepoznate po malem rumenem emblemu HF na maski hladilnika, ni mogoče prezreti petnajstocilskih litih platišč posebne oblike, opazno širših rež v prednjem spojlerju ter močno izbuljenih prednjih blatnikov, zaradi česar je od navadnih delt širša za pol decimetra, nekaj šarma pa prinese tudi majhen spojler na zadku. Tako je videti delta HF

Ampak to so že finese.

veliko bolj agresivno, čeprav nima znižanega podvozja. Žal pri Fiatu (pardon, Lanci) merilniki polnilnega tlaka niso več v modi, zato ga tudi ta delta (žal) nima, zgodi pa se tudi boljšim, da zadnja polica med vožnjo po makadamu ropota in da je treba pokrov posode za gorivo kljub osrednji ključavnici zaklepati s ključem. In če bi še sicer dobra klimatska naprava zmogla odrositi notranjost delte, bi bilo počutje v vlažnem vremenu vsekakor veliko boljše. Ampak sedenje v odličnih Recarovih sedežih odtehta marsikaj, naj bo na daljših vožnjah ali pa pri kratkih vijuganjih med stožci. In kdo se še lahko pohvali, da kazalec na merilniku hitrosti pokaže krepko več, kot kaže največja številka na njem, pa že ta je 240 kilometrov na uro! Nerodno je le to, da morate za vsakokratno dokazovanje tega skočiti na nemško avtomobilsko cesto ali pa za urico ali dve zakupiti bližnje dovolj veliko letališče.

Lancia delta HF je torej tipičen primer, da se tudi avtomobilu lahko predate enako zavzeto kot poslušanju dobre glasbe. Ampak tudi tu ni nič, če nimate dobre hi-fi naprave. Delta HF jo, k sreči, ima. Le uživati v njej je še treba znati.

VINKO KERNČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

Kokpit: popolnost in preglednost merilnikov, usnje za volanski obroč in prestavno ročico



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriklatni - vesni - gibna prostornina 1995 kubicov - kompresija 8,0:1 - največja moč 137 kW (186 KM) pri 5750/min - ročni gred v petih letjih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - turbinski polnilnik Garrett T3 (polnilni tlak 1,05 bara) s hladilnikom polnilnega zraka - dve dodatni gredi zoper treslajve - elektronska večločkovni vbrzaj in vžig - oljni hladilnik - vodno hlajenje 8,5 litra - uravnavači katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,500; II. 2,176; III. 1,524; IV. 1,156; V. 0,917; vzvratna 3,545; diferencial 3,111 - gume 205/50 ZR 15 (pirelli P700z)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotni prečni vodil, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžni vodil, vijolične vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - elektronski nadzor trdotne blažilnikov (položaja »auto« in »sport«) - dvoklozne zavore, spredaj kalutne (notranje hlajenje), zadaj kalutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4011 mm - širina 1750 mm - višina 1401 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1438 mm, zadaj 1415 mm - najdalji krog 10,3 m - **notranje:** dolžina 1630 mm - širina 1420/1420 mm - višina 870/910/850 - vzdolžnica 920/1110; 870/650 mm - priložnik (normno) 320 l - posoda za gorivo 70 l

Teže: prazno vozilo 1330 kg - dovoljena skupna teža 1830 kg - dovoljena teža priklovice z zavoro 1300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovorna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h: 7,5 s - poraba goriva (ECE) 7,4/9,2/11,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost:	232 km/h (V. prestava)
Pospeški:	
0-60 km/h	3,4 s
0-80 km/h	5,1 s
0-100 km/h	7,0 s
0-120 km/h	9,9 s
0-140 km/h	12,8 s
0-160 km/h	17,4 s
0-180 km/h	22,9 s
1000 m z mesta:	27,5 s (188 km/h)
Prožnost:	
1000 m od 40 km/h (IV):	30,3 s (186 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	35,7 s (175 km/h)
Zavorna pot:	
od 150 km/h:	96,0 m
od 100 km/h:	38,3 m
Natančnost merilnika hitrosti:	
kazalec na	resnično
60	55,7 km/h
80	74,4 km/h
100	93,8 km/h
120	112,4 km/h
Poraba goriva:	
testno povprečje	15,8 litra/100 km

Hvalimo

- zmogljivosti motorja
- sedeži
- natančnost menjalnika
- povečana posoda za gorivo
- vodljivost, volan

Grajam

- ropot zadnje police
- majhen priložnik
- škripanje zavor
- močno rosenje šip
- ni zračne vreče

Končna ocena:

Lancia delta HF je odlična kombinacija športnih motorja, menjalnika, sedežev in lege na cesti. Podkrepljena z vsem, kar prinese oprema z oznako LS, je hkrati tudi prestižna kombilimuzina spodnjega srednjega razreda in se kot takšna spogleduje z družinskostjo. Dva v enem, bi temu lahko rekli, in to zelo uspešno.