



Lancia delta HF

# Ohranjena tradicija

Lancia je na deltino masko pritrdila simbol HF, kar pomeni nadaljevanje velike športne tradicije torinskih konstruktorjev – Volumetrični kompresor za modele visokega razreda in turbinski polnilnik za športno doživetje

Kljub krizi na domačem in hudi konkurenci na tujem trgu Lancia preživlja tako rekoč najlepše dneve. Novi ljubitelji Lancie uživajo zadovoljstvo, ki jim ga nudijo delta, prisma ali mali A 112. Posebno zadovoljstvo za vse, ki verujejo v torinske konstruktorje, pa ponuja tudi delta, ki na maski motorja nosi oznako HF. V Lancii prsegajo na tri dve črki, ki pomenita prestiž v konkurenci športnih berlin kategorije grand-turismo z izrednimi voznimi lastnostmi in ustreznim udobjem.

1300 in 1500 kubikov je prišla na trg še delta LX, nato GT s Fiatovim motorjem s 1585 kubikov, dvema odličnima gredama v glavi in močjo 105 KM pri 5800 vrtljajev v minuti, kar omogoča največjo hitrost 180 km na uro in vozilo skozi kilometer spravi v vsega 32 sekundah. To nikakor ni pomenilo, da je odklenkalo karoseriji, ki jo je narisal Giugiaro v Ital Desiggnu, saj so junija tudi to in ničico izboljšali z vgradnjo turbinskega polnilnika garet T 3, in tako s tem in drugim posegi nadaljevali tradicijo fantastične fulvie HF, ki je leta 1972 osvojila naslov svetovnega pr-

vaka v rallyju, med leti 1966 in 1973 pa so različni dirkači s tem vozilom dosegli prek tisoč zmag v svoji kategoriji! Ali je morda to pretežko breme za delto HF, ki bo morala dokazati, da je upravičen naslednik fulvie in da z vso pravico nosi oznako HF, bo pokazal šele čas. Znano je, da Lancia obilo uporablja tehnološki napredek in da se pogumno spušča v uporabo novosti, kot je bila nekoč uporaba samonosne koroserije, kolutnih zavor za vsa štiri kolesa, prednji pogon ali posamično obežanje vseh štirih koles. Zato nas ne sme presenetiti, da so potem, ko so

vgradili sedaj že preverjen volumetrični kompresor v modelu trevi, HP executive, beta Coupe in Lancia rally, za delto HF izbrali turbinski polnilnik, pa čeprav gre za motor srednje prostornine.

## ZAKAJ TURBINSKI POLNILNIK?

Čeprav ima nekaj pomanjklivosti, pa ima turbinski polnilnik tudi pomembne prednosti in odlike, zaradi katerih ga je Lancia tudi uvrstila v program. Medtem ko volumetrični kompresor, gnan prek

ročnice gredi, že pri nižjih vrtiljajih motorja povečuje moč in mu tako daje določeno prožnost, so turbinski polnilnik izbrali zaradi športne note, ki jo daje motorju, pri čemer ne zahteva posebnih sprememb. Problem previsokega pritiska so odpravili s tako imenovanim waste-gate ventilom, ki se vpihuje avtomatično in odvečne izpušne pline, ki sicer poganjajo turbino, pošilja v izpušni sistem. Za delo HF so izbrali turbinski polnilnik garratt T 3. Vprašanje temperature so rešili z vgradnjo hladilnika plinov pred dvojnimi uplinjačem weber, ki ima poseben ventil, ki omogoča poljubno uravnavanje zmesi zraka in bencina. Pri vseh turbinskih polnilnikih prihaja do visokih temperatur. Hlađenje je pri delu HF rešeno z "dimnikom" med polnilnikom in lovilcem zraka na pokrovu motorja, z večjo količino hladilne tekočine v sistemu za hlađenje s 4,71 na 6 litrov ter z vgradnjo hladilnika za olje.

Za visoke zmogljivosti motorja je zaslužen microplex Marelli, naslednik digiplexa. Ta elektronska naprava preprečuje samosežig nezgorele zmesi v valjih. Poseben senzorski delec prisluskuje delovanju motorja in lovi nezaželeno eksplozije, pri čemer zanemara vse druge šume, ki se pojavljajo. Kolikor res ujame nezaželeno eksplozijo, to sporoči mikroplexu in odgovor je uravnavanje predvziga



in zmesi v uplinjaču, kar pomeni, da v valjih ne ostaja nezgorena zmes. To pa motorju zagovlja visoko kvaliteto delovanja, manjšo porabo goriva, svečke pa so vedno čiste. Mikroplex nudi veliko več kot še uveljavljeni digiplex, ki ga uporabljata Fiat in Ferrari. To so torej nekatere od tehničnih novosti delte HF, sedaj pa sedimo za volan in pogledimo, kako vplivajo na samo vožnjo...

#### PRIJETNO DOŽIVETJE

Za predstavitev delte HF so odgovorni v Lancii izbrali Wiesbaden in njegovo okolico s široko avtocesto in številnimi vzporednimi lokalnimi cestami. Predno smo se novinarji podali na pot, so nam ljudje iz Lancie strogo zabijali, da na avtocesti sicer smemo pritisniti do konca, da pa se moramo na lokalnih cestah dosledno držati omejitev.

Ni nam povsem jasno, kaj je hotel doseči Giugiaro, ko je risal karoserijo za delto. Na zunaj namreč ni prepričljiv športni avtomobil. Ta vtis še potrjuje dodani tretji del vozila. Torej nekakšna polšportna inačica. Karoserija prav nič ne napoveduje, da se pod pokrovom motorja skriva turbo motor s 130 KM. Toda kaj takega je lahko sila zanimivo, še zlasti, če se na avtocesti srečate s kakšnim športnim vozilom, ki





svojo športno kri poudarja z vsako podrobnostjo. Njegovega voznika najprej malce spodbodete, potem pa razjezite, ker vam mora gledati v zad-

nji del vozila, kjer v desnem kotu stojita črki HF, ki ne govorita prav veliko o značilnostih tega vozila, tako kot na primer oznake GTI, TT, GT,

TTS in druge črke iz abecede športnih oznak. Lahko pa svojemu »tekmecu« date še eno priložnost in zmanjšate hitrost ter mu tako omogočite, da na

črnem pasu pod vrati opazi napis turbo. Morda v tem primeru ne bo razbijal po svojem avtomobilu... Mirno lahko zapišemo, da je delta HF hiter avtomobil, toda zadovoljstva ne povzroča toliko hitro dosežena hitrost 200 km na uro, pač pa dejstvo, da te hitrosti ne spremlja tudi hrup motorja, zraka in gum. Navdušujejo tudi že tradicionalna natančnost menjalnika ZF s petimi prestavami, zanesljive zavore s štiriimi koluti in standardna oprema.



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib  $84 \times 71,5$  mm – gibna prostornina 1585 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 95,6 kW (130 KM) pri 5600/min – največji navor 191 Nm (19,5 kpm) pri 3700/min – ročična gred v 5 ležajih – dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) – uplinjač weber 32 DT 18/250 in turbinski polnilnik garet T 3 – avtomatski čok – mazanje pod pritiskom (hladilnik olja) – električna črpalčka za gorivo – zaprt hladilni sistem z električnim ventilatorjem in termostatom –

Notranjost vozila je na ravni udobne limuzine, ki ji je glavno noto dal znani italijanski modni stilist. Na armaturni plošči imata samo merilnik hitrosti in števila vrtljajev klasična kazalca, vsi drugi instrumenti pa so digitalni (merilnik pritiska in temperature olja, temperature hladilne tekočine, gladine goriva, voltmeter in manometer turbinskega polnilnika). Recaro ali standardni sedeži, odvisno od izbire opreme, so ugodni za vsakega voznika, k udobni vožnji pa svoj lonček pristavi tudi volan, ki je nastavljen po višini.

Zadnja sedeža je mogoče podreti in tako prtljažni prostor povečati z 260 na 1000 litrov prostornine. Dostop do tako osvobojenega prostora je lahek, saj je mogoče zadnja vrata dvigniti zelo visoko. Rezervno kolo je na dnu prtljažnika.

#### MALI PROTI VELIKIM

S prostornino motorja 1600 kubikov sodi delta HF v srednji razred. Prav imajo v Lancii, ko trdijo, da se lahko primerja s športnim avtomobilom z dvolitrskim motorjem. Navdušuje podatek, da doseže kilometer brez zaleta v vsega 29,9 sekunde in da do 100 km na uro pa pospeši v 8 sekundah! Pri stalni hitrosti 90 km na uro

porabi 6,8 litra, pri 120 km na uro 9,3 litra, v mestu pa 10,8 litra, kar pomeni, da je njegova povprečna poraba 9 litrov.

Letos bodo izdelali 5000 teh vozil, od tega so jih 2000 namenili za izvoz. K nam sicer še ne, toda pri Lancii pravijo, da bodo vrata jugoslovanskim kupcem odprli po enem letu. Morda bo še ta mesec podpisan dogovor o prodaji teh italijanskih vozil pri nas, najprej menda samo modelov delta in prisma. Ljubitelji teh odličnih italijanskih avtomobilov bodo medse zagotovo sprejeli nove člane, kajti aprilia in fulvia še nista pozabljeni. Na nekaterih trgih bo delta HF še kako dobro šla v promet, povsod tam namreč, kjer za davčno osnovo ne služi moč, pač pa prostornina motorja.

Če objektivno ocenimo vtis po vožnji z delto HF in ji prisodimo visoko oceno, to ni nikakršno pretiravanje. Vprašali smo se, ali bi kakšen sitnež le odkril napako na tem vozilu in mu tako zmanjšal oceno. Morda bi kdo le utegnil zameriti, da ne ponujajo tudi delte s tremi vrati. Ali je to napaka ali ne, je vprašanje, o katerem bi se dalo govoriti. Toda z modelom HF konstrukcija delte še ni končana, še je dovolj prostora, da se prikupijo tudi najbolj izbirčnim kupcem.

**MIROLJUB NIKOLIĆ**

*prostornina hladilnega sistema 6 litrov - akumulator 12 V 40 Ah, alternator 55 A.*

*Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - suha, enolamelna sklopka - sinhronizirani menjalnik s petimi prestavi - ročica menjalnika na podu - prestavna razmerja: 3,583, 2,235, 1,542, 1,154, 0,903, prenosno razmerje v diferencialu 3,4:1 (51/15) - gume michelin TRX AS 170/65 R 340, platišča 135 TR 340 FHB.*

*Voz in obese: kombi limuzina za 5 oseb - 5 vrat - samonosna karoserija - posamične obese - spredaj tipa McPherson z vijajničnimi vzmetmi in teleskopskima blažilnikoma, prečna in vzdolžna vodila, zadaj McPherson, prečna vodila in vzdolžne opore, stabili-*

*zator - kolutne zavore - ročna zavora mehanska na zadnji kolesi, dvojni krožni sistem in servo - volan z zobato letvijo - 3,8 vrtljaja od ene do druge skrajne točke, rajdni krog 10,6 m.*

*Mere in teže: dolžina 3,895 m - širina 1,620 m - višina 1,380 m - medosna razdalja 2,475 m - kolotek spredaj in zadaj 1,400 m - teža vozila 1000 kg, dovoljena skupna teža 1450 kg - prostornina prtljažnika od 260 do 1000 litrov - posoda za gorivo 45 litrov, od tega rezerva od 6 do 9 litrov.*

*Zmogljivosti: največja hitrost v peti prestavi 195 km na uro - pospeški od 0 do 100 km na uro 8,9 sek - kilometer z mesta 29,9 sek - poraba (ECE): 6,8/9,3/10,8 l na 100 km poti.*