

Za letošnji zadnji septembrski dan je bilo na Elbi še čisto zaresno poletje: mlačno morje, topel zrak in vroč asfalt. Motorji štirih delt S4 so bili razbeljeni; in srajce »martini racing« na Abarthovih možeh so bile mokre od putu.

Uradna predstavitev in preskusna vožnja: na za promet zaprti in vražje ovinkasti cesti. Najprej na desnem sedežu, potem za volanom. Za hrbtom pa dvestopetdeset jeklenih konj, napetih kot strune.



Lancia delta S4

Lancia delta S4 je uresničitev projekta, začetega v aprilu leta 1983. Sprožila ga je zahteva po tehnično naprednem in štirikolesno gnanem tekmovalnem avtomobilu, seveda hkrati s tovarniško željo – ostati pri svetovno-rallyjevskem vrhu.

Lancia delta S4, kakršno smo vozili tokrat na Elbi, je cestna različica vozila za osvajanje dirkaških lovorjev. To pomeni, da jo bodo morali izdelati vsaj v dvesto primerkih – zaradi homologacije v skupini B.

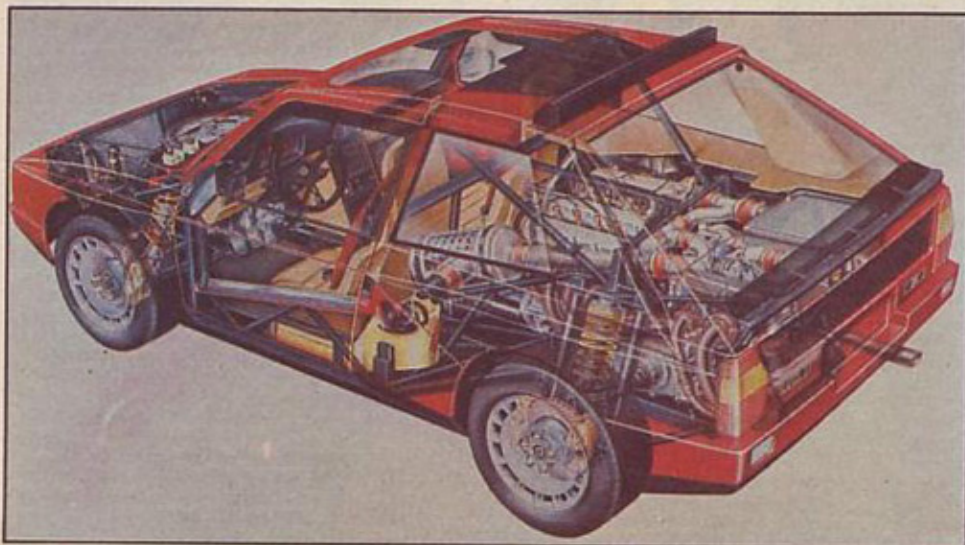
Ta lancia je delta le zaradi čisto osnovnih potez. Je živordeča, robato oglata in grda. Saj je povsem jasno: S4 noče biti miss avtomobilskih salonov, ampak zmagovalka možatih in vrhunskih voženj. Zato je karoserija iz epoksija in steklenih vlaken poveznjena čez cevno nosilno konstrukcijo iz kromolibdenovega jekla. Zato sta v avtu le dva sedeža, ob samo

Predtekmovalec

Za sto milijonov lir: dva sedeža, plastična karoserija, šestnajst ventilov, kompresor, turbinski polnilnik in štirikolesni pogon!

dveh vratih. Zato je motor nameščen sredinsko, takoj za sedežema in pred zadnjo premo. In zato lepota dognanja na področju avtomobilskih oblik pri tem sploh niso pomembna. Blatniki so izbuljeni po vsej višini; bočna zajemalnika zraka sta za oči vsaj trikrat prevelika; rokodelski spojler na strehi spominja na strgalo za sir; in razpoke s vtisnjenimi kljukami vred oznanjajo, da je moč karoserijo razklati naprej in nazaj ter tako neovirano in v trenutku doseči vitalne dele vozila. Teh je toliko kot vitaminov v izbranem sadnem soku. Kajti, lancia delta S4 je pravi tehnični posladek, nekakšen koncentrat vsega, kar je za rally ta hip najbolj uporabno.

Na primer motor: to je štiri-valjni s po štirimi ventili za vsak valj ter z dvema odmičnikoma gredema v lahki glavi, ki ju ženejo zobniki in zobati jermen. Je pa tudi prvi motorni primerki te vrste, ki se ponaša z dvovrstnim polnjenjem goriva: z volumetričnim kompresorjem (volumex), ki ga žene ročična gred in s turbinskim polnilnikom na račun izpušnih plinov. Resda je kompresorska prostornina pri cestni različici za okroglo tretjino manjša kot pri dirkaški (tamkaj napovedujejo približno 400 KM največje motorne moči), ampak prisilnega polnjenja, všteti še elektronsko vbrizgavanje goriva s po dvema brizgalkama za vsak valj (sistem



weber-marelli), je vseeno dovolj za 184 kW oziroma 250 KM pri 6750 vrtljajih v minuti, ki jih ta motor zmore ob komaj 1759 kubikih gibne prostornine. Seveda sodijo zraven še dva hladilnika polnilnega zraka, zavoljo pravnega termičnega ravnotežja, dve vzporedno gnani električni črpalki in v celem največji polnilni pritisk 1,9 bara. Vbrizgavanje samo ravna mikroprocesor, ki se sproti prilagaja različnim polnilnim pogojem. Namreč: neposredno gnani volumetrični kompresor prevzame svojo polnilno vlogo tisti hip, ko motor, s kompresijo 7,6:1, steče. Dovolj polnilne sapa prispeva ves čas, dokler so motorji vrtljaji v nižjem območju. Ko pa se zvišajo, ga by-pass zlagoma razbremeni, hkrati pa prevzame popolnjenje turbinski polnilnik na izpušne pline. Rezultat dvojnosti je že vnaprej jasen: motor se uspeva spontano odzivati na voznikove želje ne glede na število vrtljajev, še posebej, če upoštevamo, da so tem zmognostim zelo skrbno prilagodili tudi petstopenjski menjalnik.

Ampak tudi prenos moči je pri tem avtu vreden posebne pozornosti. Menjalnik (za cestno različico opremljen z Borg-Warnerjevo sinhronizacijo) je z dvokolnotno sklopko vred nameščen pred motorjem, tik za prestavno ročico, tako rekoč med sedežema. S pomočjo dveh zobnikov je povezan z razdelilnim diferencialom, opremljenim tudi z viskozno sklopko, odkoder segata kardanski gredi k prednjima in zadnjima kolesoma ter jih stalno oskrbujeta z močjo v razmerju 30:70. Obenem so zadnjemu diferencialu pritaknili še samodejno 25-odstotno zaporo. Tokrat so na prednim željam Abarthovih strokovnjakov, ki so pri Lancii zadolženi za dirkaške in športne modele, sproti in zavzeto

prislunili tudi moške od gumarske firme Pirelli. Pa je delta S4 obuta v nove gume P zero corsa, s izmerami 205/55 VT 16 in z močno nenavadno profilirano površino. Namreč: gledano po širini na avtomobilsko kolo natakne gume je kotalna površina razdeljena v tri pasove: v notranji z deževnim profilom, v srednji z vmesnim profilom in v zunanji, ki je povsem gladek, torej brez profila. Napovedi, ki



Lepotna kura

Te dni je tovarna Lancia predstavila tudi novo, oziroma pomlajeno lancio delto HF turbo, ki se od dozdajšnje loči po upadljivih bočnih obrobah, po rdečih napisih, po ekskluzivnejših lahkih platiščih, po gumah pirelli P6 (prej michelin TRX), po aerodinamičnih zunanjih ogledalih, po volanskem obroču na tri prečke, po električno vodenih šipah v prednjih vratih in osrednji ključavnici, po tapetniško novi in zložljivi zadnji klopi, ter po privlačnejši barvni paleti.



sodita k tej zasnovi, sta tile: gume so zelo dobro kos mokremu in suhemu vozišču; na suhi podlagi omogočajo izredno visoke mejne hitrosti.

Za dež in mokro cesto ob njem, ne morem nič reči. Na Elbi je sijalo sonce! Ampak za suh asfalt je bilo takoj jasno: to, kar zmore podvozje delte S4 (s trdo in kratko vzmetenimi prečnimi vodili ter s po dvema blažilnikoma zadaj) s temi gumami vred, meji na čudež. Ob povsem zmerni hitrosti zahteva delta S4 rahlo dodajanje volana; pri znatno zahtevnejšem tempu postane nevtralnno vozilo; in šele povsem na zgornji meji, ko se

zdi vožnja skozi ovinke že malce skregana z zdravo fiziko, zdrsuje zadek vózila navzven. Ampak z dirkaško neposrednim (a na račun serva dovolj lahkotnim) volanom je vozilo zlahka moč loviti in ga ravnati v pravnjo smer. Visoko hitrostno povprečje, ki sem ga dosegel na preskusni stezi in resnica, da sva z avtom vred ostala cela, sta zelo dobra dokaza za trditve, da se je tole – z lego na cesti – fantom pri Lancii oziroma Abarthu in Pirelliju posrečilo. Če prštejete še visoko zmogljiv motor in nekaj drugih, povsem dirkaških navad, s katerimi ta avto streže, pa veste: čeprav je namenjena cestnim vožnjam, je lancio delta S4 dosti več kot le navaden športni avtomobil.



To je predtekmovalec! Zato je notranjost odeta v umetno usnje, zato so vsi merilniki urejeno nameščeni in zato so na tleh preproge, na sredinski konzoli pa prostor za radio. Ampak denar zanj je bolje prihraniti. Tudi če bi ga kupili, bi ga komaj slišali. Kajti, delta S4 je dirkaško glasen, a tudi dirkaško vroč avtomobil. Navsezadnje je že čisto zaresen dirkalnik!

MARTIN ČESENJ
foto: GIANCARLO PERINI

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred zadnjo premo – vrtna in gib 88,5x71,5 mm – gibna prostornina 1759 kubikov – kompresija 7,6:1 – največja moč 184 kW (250 KM) pri 6750/min – največji navor 291 Nm (29,7 kpm) pri 4500/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobniki, zobati jermen) – glava iz lahke litine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva (weber) – volumetrični kompresor (abarth) in turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), s hladilnikom polnilnega zraka – največji polnilni pritisk 1,9 bara – 2 vzporedno delujoči električni črpalki za gorivo – suhi karter, termostatski oljni hladilnik –

vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: sredinski motor poganja vsa štiri kolesa – sredinski diferencial, viskozna sklopka, samodejna zapora zadnjega diferenciala – dvokolnotna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 8x16 (iz lahke kovine) – gume 205/55 VR 16 (pirelli P zero corsa)

Voz in obese: limuzina – 2 sedeža 2 vrata – cevna nosilna konstrukcija – plastična karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj dvojna prečna vodila, vzmetni nogi, stabilizator – zadaj dvojna prečna vodila, progresivne vijačne vzmeti,

po dva teleskopska blažilnika za vsako od koles, stabilizator – dvokrožne, štirikrat kolotne zavore, servo, posebej zračene – mehanska ročna zapora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, 2,75 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke, servo.

Mere in teže: dolžina 4,005 m – širina 1,800 m – višina 1,500 m – medosna razdalja 2,440 m – kolotek spredaj 1,500 m, zadaj 1,520 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1360 kg – posoda za gorivo 2x37 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 225 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 6,0 s – poraba goriva (ECE): 8,5/10,9/12,9 litra goriva super na 100 km