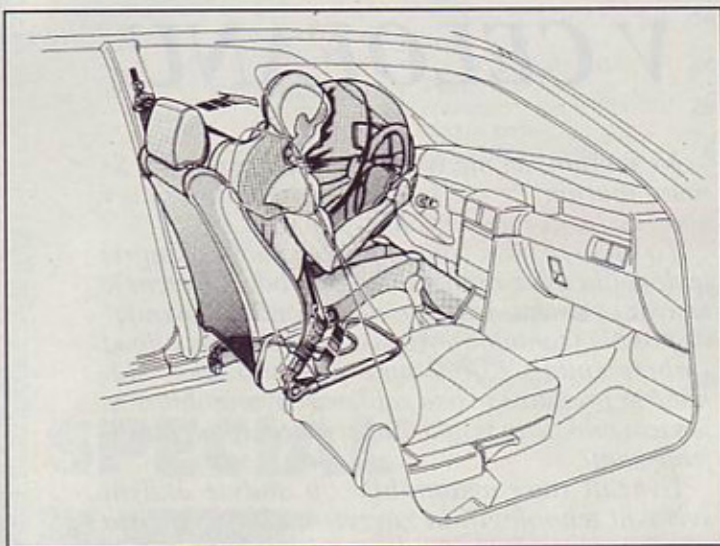


Vozili smo v St. Margheriti:
(NOVA) LANCIA DELTA



Modernost varnosti: zračna vreča in samodejno zataganje varnostnega psu

Avtomobila, ki je trgu kljuboval skoraj poldrugo desetletje in si je vmes privozil tudi šest letoletnih zmag s svetovnih prvenstev v rallyju, ni mogoče odriniti v zapuščen kot in dovoliti, da ga prekrijeta prah in pozaba. Njegovo ime si velja zapomniti in ga ohraniti za prihodnost.



HIŠN



Delta HF LS: največ kar se ta hip pri deltu dobi



O IZROČILO

Tako je zdaj po Lancii delti ostala - Lancia Delta. Postala je daljša, širša, višja in z večjo medosno razdaljo kot prej. Postala je tudi oblejša, skladnejša, varnejša, zmogljivejša in v celem modernejša kot je bila doslej. Ostala pa je kombi-limuzina s petimi vrati, s tradicionalno markantnostjo nosu in znaka na njem ter z uvrstitvijo zelo blizu sredine

srednjega avtomobilskega razreda.

Če se vam zdi, da je - najprej položen, nazadnje pa strmo odsekan - zadek nove delte preveč podoben zadku že zdavnaj ostarele alfasud, je to zato, ker avtomobilov ne znate prav opazovati. Trdim namreč, da so delto delali od zadaj proti prednjemu koncu in prav zato je

njen zadek tudi njen najšarmantnejši karoserijski del.

Gledati ga morate namreč z vsemi njegovimi nadrobnostmi vred in šele potem boste opazili zaobljeno širino šipe v zadnjih vratih, elegantno vtisnjeni brisalnik zanj, skladno razdeljene zadnje luči in oblikovalsko briljantnost obeh zadnjih vogalov: kjer sta zadnja strešna

opornika, z motno črnima plastičnima obrobama najprej nežno ter zglajeno vdrti in se šele potem - dvakrat in ostro - preganeta vsak v svoj kolesni blatnik. Ostrina obeh robov sega potem na vsakem boku prav do prednjih žarometov. Ta dva pa sta - hkrati s hladilno masko med njima - dovolj nizka, da je delto takoj moč ločiti od že znane dedre.

Delta je spodaj - vse naokrog - obrobjena s spojlerji in z "zavesicami", prednjega pa so uporabnosti in videzu na ljubo preluknjali z meglenkami in s toliko hladilnimi režami kot jih glede na motor v nosu potrebuje.

Motorji niso novi in so zaenkrat štirje: 1,6 in 1,8 litr-



ska delujeta zgolj z dvoventilsko tehniko, kar pomeni hkrati tudi 76 in 105 KM, 2,0 litrska agregata pa imata enaki štiriventilski zasnovi, pri čemer je zmogljivejši od njiju bogatejši še za turbinski polnilnik na izpušne pline, z overboostom in s hladilnikom polnilnega zraka. Njuni največji moči znašata 142 in 190 KM.

Vsem štirim motorjem služi Webrova elektronika za vbrizgavanje goriva ter vžig in samo najmanjši med njimi, ki je nastal iz doslej 1,5 litrskega agregata, nima dveh odmičnih gredi v glavi ter dveh dodatnih gredi zoper tresljaje v bloku. Motorne velikosti služijo hkrati tudi za majhne zapisane oznake na bokih posamičnih različic, le najzmogljivejša delta z motorjem 2.0 16v turbo in z že omenjenimi 190 KM je dobila na nos še črkovno kratico HF; in, obenem, odločneje izbuljena blatnika nad prednjima kolesoma. Tako ostane kupcem le še izbira pri opremljenosti: ta je lahko osnovna, ali pa doplačilna ter z oznaka-

ma LE pri slabotnejše motoriziranih in z oznakama LS pri obeh dvolitrsko gnanih deltah. K slednjima različicama sodijo tudi petnajstcokolska kolesa in zavorni ABS, delta HF pa premore še elektroniko za nadzor vzmetnega blaženja koles, elektrificirana okna (tudi) v zadnjih vratih, prilagodljivo višino žarometnih snopov in Recarove sedeže.

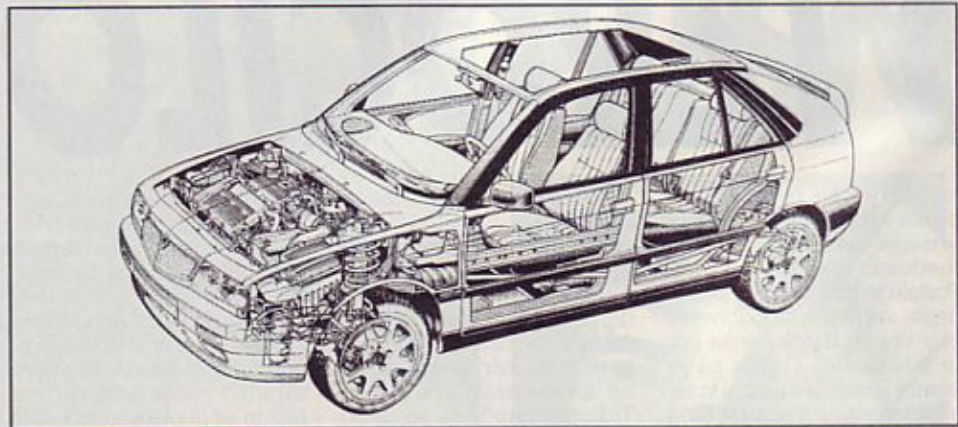
Na posebnem spisku do-

plačil pa so zbrani še: klimatizska naprava, mikrofilter v prezračevalnem sistemu, sončna streha, radijski sprejemnik in kombinacija zračne vreče pred voznikom ter samozategovalnika prednjih varnostnih pasov.

Filozofija ob snovanju nove delte je bila naslednja: uporabiti veliko tistega, kar se tehniki naučijo ob rallyjevskih tekmovanjih (in zmagah), pa vendar narediti avtomobil, ki

ga bo zmogla, znala in hotela voziti tudi soproga družinskega dirkača. No, športnost nove delte vseeno prevladuje do tolikšne mere, da ostajata samodejni menjalnik in dizelski motor za zdaj le možnosti, ne pa že tudi ponudba.

Največ cestnega dirkalništva premore seveda delta HF: začne se z motorjem, ampak napetost v avtu stopnjujeta tudi odlična in



Nova lancia delta: za zdaj le s prednjim pogonom



alcantaro prevlečena prednja sedeža, skupaj z volanskim obročem, ki je razmeroma velik in debel ter dirkaško blizu rok, pa dobi voznik brezhibno odmerjeni delovni prostor, za katerega mirne duše rečem, da sodi med najboljše, kar sem jih doživel v serijskih avtomobilih. Volanski obroč in sedež sta po višini nastavljiva, leva noga dobi temeljito oporo, grafika šestih merilnikov, klasične ure in testne plošče (vse pod istim senčnim nadstreškom) pa je lična in izredno dobro pregledna.

Delta HF je - v primerjavi z ostalimi različicami - bogatejša še za viskozno sklopko na prednji desni polosi. To ni nov Lanciini izum, je pa pripraven nadomestek za diferencialno zaporo in odlični pripomoček za izravnavanje zasukov neenakomerno zdrsljivih pogonskih koles.

Menjalnik je pri vseh deltah petstopenjski, s pletenica do prestavne ročice ter s prijetno lahkotnostjo in hitrostjo pretikanja. Tudi motornih požnostni je vsakič



dovolj, da pogosta pretikanja niso obvezna, izjema je spet delta HF, ki zahteva vsaj 3000 motornih vrtljajev, da pride tamkaj prebujeni turbinski polnilnik do uporabne sape.

Vsa štiri kolesa so pri vseh deltah posamično obešana in vijačno vzmetena in zavore so vselej vse kolutne (ter spredaj posebej hlajene), le

ob 1,6 litrskem motorju so zadaj bobnaste. Kompromis med vzmetenjem in blaženjem je dovolj ugoden za voznike drznosti in za potniško udobje hkrati, razporeditev teže med prednje in zadnje kolesne pare pa omogoča veliko mero nevtralnosti in povsem nadzirljiva zdrsanja zadkov, če voznik - z naglim odvezanjem plina ali kratkimi zaviranjmi - to hoče. Za sopotnike je v novi delti poskrbljeno tudi z enajstodstotno povečavo potniškega in z dvajsetodstotno povečavo prtljažnega prostora, obakrat v primerjavi s stari modelom. In, ko gre za ostale načrte, pri Lancii pravijo: zmagovita delta HF integrale bo vsaj še leto dni takšna (torej stare oblike) kot je zdaj. Z njo vred bodo opustili tudi dirkaška naprežanja, povsem jasno pa je, da nova delta HF (ki smo jo spoznali tokrat) ne bo ostala vrhunec ponudbe te Lanciine avtomobilske vrste.

Bistvo nove lancie delte je torej ohranitev izročila. To pomeni imenitnost srednjega avtomobilskega razreda, italijansko eleganco oblike in notranjosti, podedovani športnost in dirkalnost ter dovolj motorne raznolikosti, da je izbira po volji okusom. Delta ostaja delta. In pika.

LANCIA DELTA	1.6	1.8	2.0	HF
motor (zasnova)	4 - valjni, vsrni			
vrtna in gib (mm)	86,4x67,4	84,0x79,2	84,0x90,0	84,0x90,0
gibna prostornina (cm ³)	1581	1756	1995	1995
kompresija	9,2 : 1	9,5 : 1	10,5 : 1	8,0 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/76 pri 6000	76/105 pri 6000	102/142 pri 6000	137/190 pri 5750
največji navor (Nm pri 1/min)	125 pri 3000	137 pri 3000	180 pri 4500	290 pri 3500
odmična gred (pogon)	1 v glavi (zobati jermen)		2 v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	2		4	
polnjenje z gorivom, vžig	elektromsko vzbijavanje in vžig [BOSCH]	elektromsko vzbijavanje in vžig [IAW]		elekt. vzbij. in vžig, turbo, overboost, intercooler
hlajenje	vodno			
menjalnik (število prestav)	5			
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, predna vodila, stabilizator,			
zadnja prema	posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, tel. blažilnik, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne, servo			
zavore zadaj	bobnaste, servo		kolutne servo,	
volan	z zobato levljivo, servo			
platišča	5,5 J x 14	5,5 J x 14	6 J x 15	6 J x 15
gume	185/60 HR 14	185/60 HR 14	195/50 ZR 15	205/50 ZR 15
teža praznega vozila (kg)	1120	1200	1250	1330
dovoljena skupna teža (kg)	1620	1700	1750	1830
medosna razdalja (mm)	2540			
dolžina x širina x višina (mm)	4011 x 1703 (HF : 1759) x 1401			
prtljažnik (litri)	320			
posoda za gorivo (litri)	51			
največja hitrost (km/h)	172	185	206	220
pospešek 0 - 100 km/h (s)	13,8	11,8	9,6	7,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/8,2/10,5	7,3/8,8/11,5	7,2/8,8/11,5	7,4/9,2/11,8
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super			

MARTIN ČESENJ