

Kaj pravite? Da je citroën GS preveč samosvoj avto? Da je renault 18 preveč konflikcialni? Da je alfasud preveč v letih? Da je taunus preveč klasičen? Da je audi 80 preveč log? Da je ascona preveč zaobljena? Da je peugeot 305 preveč francoski? Da tudi nad talboti nista preveč navdušeni? Da si želite majhen, živahen, varen in luksuzen avtomobil?

Lancia delta

Pot na sever

Nova ponudba: luksusni srednji razred – Fiatova sta motorja, vse drugo je novo od vrha do tal – Partnerstvo s Saabom



Potem, mislim, bi vam bila lancia delta verjetno višč. Žal Iz te moke ne bo kruha: prvič zato, ker lancie pri nas ni naprodaj, in drugič zato, ker bojda tudi njen dvojček saab ne bo prišel čez skandinavske meje. Saab? Da, saab! Tudi razloga o tem pride na vrsto!

obilki, po opremi in večidel tudi po mehaniki. Pravzaprav sta izrazito Fiatova le motorja, ki so ju presadili iz Fiatovega ritma in ju ob tem občutnejše založili z močjo. Obenem pa so temeljito prisluhnili severnjaškim nasvetom Saabovih inženirjev – predvsem glede zaščite proti rji ter sistema za ogrevanje in zračenje notranjosti vozila. Lancia in Saab torej. Gre za začetek združenega dela, po katerem bo lancia delta nastopala na svetovnem, predvsem pa na skandi-

navskem tržišču kot saab (najverjetneje z oznako 600) in tako odločno pripomogla, da bo tradicionalno ugleden saab 96 zapeljal v muzej.

Smo pa že rekli: niti delte niti saaba (600) pri nas verjetno še ne bo moč kmalu kupiti. Možnost za nakup delta se ponuja kvečjemu prek Fiatove konzignacijske mreže pri nas, kot saab pa bo ta avto prva leta na voljo kvečjemu severnim evropskim krajem.

Lancia delta je avtomobil srednjega razreda. Bolje rečeno: lancia delta je luksusen avtomobil srednjega razreda. Ob tem je komajda moč verjeti, da je v celem za pet centimetrov krajsa od ritma, saj jo malce klinasta oblika z visokim zadkom in sploščenim nosom dela občem večjo, kot je v resnici. Pač pa so ji – v primerjavi z ritmom – namenili za tri centimetre daljšo medenosno razdajo, kar je notranji dolžini in udobju v znatno korist. Kljub temu so, milsim, zagreli napako. Z nekaj centimetri več v dolžino bi ta avto odločno posekal tekmece iz razreda kombi-limuzina za vsakdanjo rabo. Tako bi bilo na zadnjih kopli več prostora za noge in pri prtiljačniku, ki je sicer odlično obdelan in mehko obložen, ne bi bilo potrebno uglišati, kako velik kovček je še vredno kupiti. Kajti povsem jasno je, da meri Lancia s svojo delto nad glavo tistih, ki se zdaj vozijo na primer s horizontom, saj verjetno ni naključje, da je bilo ob uradni predstavitvi silšati dosti namigov pri končnemboju z Alfinom giuliettu. Z drugimi besedami to pomeni tudi namig, da bo zanj potrebno odšeti približno toliko denarja. Torej delta že ne bo potenci.

Z JUGA (TUDI) NA SEVER

Nikakršna skrivnost ni, da je firma Lancia nekakšen Fiatov tozd in da so njeni izdelki paradični primkeri velikih Fiatovih serij. To ne pomeni, da so izkušnje, ki so jih prinesle aurelio, flavie, flaminie, fulvio in druge nekdajne lepotice iz te hiše, zavzeme, ampak lahko nejni, in cenejši proizvodnji dobro dene, če je moč kaj Fiatov dosežek ali pa kar cel motor te znamke preprosto presaditi v novo okolje. Nekaj takšnega, paradnega torej, je tudi najnovješta lancia delta.

Da ne bo pomote: lancia delta je novo vozilo, novo po zasnovi, po



Brezhibno zasenčeni instrumenti, svojevrstno razporejena stikala

MOJSTRSKO DELO

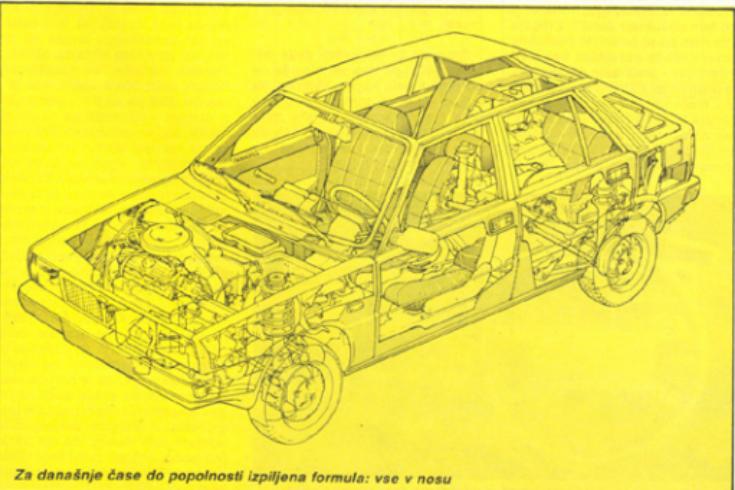
Je pa res, da bo za (razmeroma) dosti denarja tudi dovolj muzike. Začimo pri karoseriji: za obliko in stilistične potankosti je poskrbel mojster Giugiaro od Ital designa. Poskrbel je, da sta ostala prednja maska in znak na njej tradicionalne Lancine oblike. Potem je pritaknil oglata žarometa, spojena z utripalkama. Nato je poskrbel za šarm: prepričljiva plastična odbišča sta anake barve kot cel avto in skoraj nevidno vdetra v celotno podobo. Tudi vse drugo je moderno, funkcionalno: veliko zunanje ogledalo, ki ga je moč nastavljati znotraj, široka platnišča iz lahke kovine in brisalnik žarometov (za oboje bodo kupci morali doplačiti), velike zadnje luči, lahkolna zadnja vrata, ki se skoraj sama od sebe odprejo od vrha do tal (in po želji povlečajo za seboj tudi polico nad priblžnjim), brisalnik zadnje šipe, ki sodi k serijski opremi in nadvise uglajeni notranjosti.

Naučušči upadljivo lepa armatura na plošča z vsemi potrebnimi merilniki (pri najcenejši različici delte je namesto merilnih vrtljajev vgrajena ura) in s strumno razvrščenimi stikali nad sredinsko konzolo; pa volan s štirimi prečkami, ki mu je moč nastavljati višino; pa kratka in natančna prestavna ročica; pa ravno prav oddaljena pedala; pa zelo dobro oblikovani sedeži; pa počutje v tem avtu nasprost!

Notranjost je edeta v blago (preproge in sedežne prevale) in v prejetno plastiko. Vse je dodelano, kot da bi ta avto naredili Nemci; in vse je lepo oblikovano, saj so ga naredili Italijani! Ne, tudi to pot Lancia ni zatajila: čeprav je zdaj delta njen najmanjši (in najcenej-



Skrb za dobro počutje: precejšnja prostornost, odlični sedeži



Za današnje čase do popolnosti izpeljena formula: vse v nosu

ši) model je izdelana z enako zagostanjost kot dražja beta ali celo gamma.

TRI MOŽNOSTI

Glede na motorja in menjalnika so na voljo tri različice: 1300 kubikov in štiri prestave, 1300 kubikov in pet prestav ter 1500 kubikov in (obvezno) pet prestav. Motorja sta iz fiata ritmo, smo reki. V delti zmoge 1,3-litrski motor: 75 KM (55kW), 1,5-litrski pa 85 KM (63 kW). Vrtljaji za največji moči so obokrat enaki: 5800 v minutih. In pri številki 5200 se obokrat začne povedano rdeče polje na merilniku. A glej razliko: tudi oba petstopenska menjalnika nista enaka! Ob 1,3-litrskem motorju je pet prestava enostavno dodana prejnjim štirim (varčevalna prestava, torej!) ob 1,5-litrskem motorju pa so vse stopnje na novo izračunane, torej petta prestava ni le preprost »overdrive«, temveč sodi v spretno prilagojen menjalnik, ki koristi tudi odločnejšim pospeškom.

Ne glede na velikost je motor nameščen poprek nad prednjo premo in ne glede na različico, se prestava ročica zatika, kadar mora vključiti drugo prestavo. To le zatikanje je pa – verjeti ali ne – tudi edini očitek, ki sem ga zabeležil na dveh stotihkilometrov dolgi vožnji. Kajti potem, ko sem zagnal motor in pritiskal na plin, se je pravo veselje s tem avtomobilom še začelo.

RAZPRODAJA UŽITKOV

Na prvih treh ovinkih nisem verjel, da je res. Na četrtem sem znotra preveril. In potem še na petem, šestem in na vseh drugih. Spomnjam se, da sem nekaj podobnega doživjal med vožnjo VW golfa GTI, pred leti. Ampak takrat smo živili v manj razvajenih časih, športno hiter prednji pogon se je še porajal in golf GTI je na ovinkih dvigoval vsaj »tačko« (notranje zadnje kolo). Lancia delta pa nici! Ta avto se zdi skregan s fiziko. Dosti več zmorek kot si upa voznik!

Pravzaprav bi moral to pričakovati! Razgajeno deltnino podvožje so nam pokazali že v hotelskem predverju, pa je bilo ob starih posamičnih obesah in ob nenavadnih zadnjih premri moč uganiti, da je ta avto tudi po teji plati dogman. Vsa-koo izmed zadnjih koles je optro na vzmetno nogo, na vitko vzdolžno vodilo in na par prečnih vodil, ki sta gibljivo vpeti na sredini vozila. Vsemu skupaj so dodali še stabilizator in omreževalnik zavorne moči, ki neposredno reagira na obremenitev vsakega kolesa posebej.

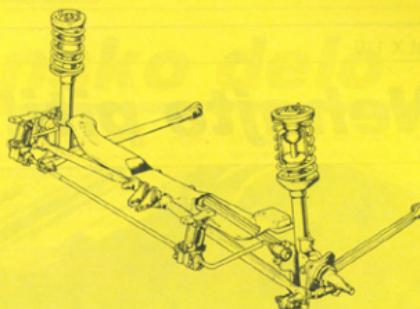
Preskusna proga je obsegala vse: od slabege do dobrega cestšča, do ostrih ovinkov in »hitre« avtomobilske ceste. Da bi bilo med motorjenima veliko razlike, je težko reči, je pa res, da se 1,5-litrska različica izkaže na strminah in na avtomobilski cesti. Na strminah zato, ker jim je tudi ob višji prestavi znatno laže kos, na ravnenem betonu pa zaradi večje hitrosti (približno 165 km na uro), ki jo doseže.

Podvozje se za motorja bolj malo zmeni, vsakči je enako kos cestšča, vozniku in hitrosti. Tudi med temno voziljo za drugim takšnim vozilom nisem niti enkrat opazil, da bi katero od zadnjih kolies izgubilo stik s cesto, to odkliko pa je moč zgornomo občutiti tudi za »lastnim« volanom.

Da bo slavosvet popoln: z lancem delo si lahko privožite prav vse, od drzne, skorajda divjaške vožnje, do ostrih zaviranj, celo sredi ovinka. Čeprav sem se – vsaj na prvih kilometrih – avtomobil še privaja, me kljub visokemu hitrostnemu poprejku ni niti enkrat zapeljal v kritične težave. Verjetno ni potrebno posebej povedati, da se na zgornji meji obraščata tako, kot mu ob prednjem pogonu pristoj. Pomembno ob tem je pa to, da je zgornja hitrostna meja – ob vseh in močno različnih pogojih – precej višje kot smo sičev navajeni.



Med krstno vožnjo smo podili lancio delta skozi nežno sredozemsko klimo Genovskega zaličva. Toda nobena skrivnost ni več, da bo ta avto kmalu zapeljal tudi na mrzli sever. O tem, da so Saabovi možje postavili stroge zahteve o zmognostih za vožnjo po



Zadnja prema diši po dirkaških zasnovah in se tudi tako izkaže

snegu in ledu, skorajda ne more biti dvoma. Torej delta ni prestižna (za svoj razred) le na račun tistega, kar z notranje plati ponuja vozniku in potnikom, temveč tudi po tistem, kar skriva v čvrstih, malce športno trdih, a še

zmeraj dovolj udobno obutih nogah. Recem vam, lancia delta je zelo dober avto!



Stilistični bonbonček: prostor za osnovne podatke in digitalna ura nad notranjim ogledalom



Tehnički podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen po-prek nad prednjino premo
1300: vrtina in gib 86,4 x 55,5 mm – giba prostornina 1301 kubik – kompresija 9,1:1; – največja moč 75 KM (55 kW) pri 5800/min – največji navor 10,5 kpm (105 Nm) pri 3500/min – ročična gred 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – dvojni padatočni uplinjač weber – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W

1500: vrtina in gib 86,4 x 53,9 mm – giba prostornina 1498 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 85 KM (63 kW) pri 5800/min – največji navor 12,3 kpm (123 Nm) pri 3500/min – dvojni padatočni uplinjač weber – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W

Prenos moći: motor sprejedaj pogjanja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – 1300: štiri ali petstopenjski menjalnik, 1500: petstopenjski menjalnik – prestavna ročica na tleh – jeklenja platišča 5 B x 13 – gume 145 SR 13, oziroma 165/70 SR 13 (testovalna vozila: michelin)

Voz in obese: kombi-limuzina – pet vrat – pet sedežev – samonošna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejad prečna vodila, vzmetni nogi, stabilizator – zadaj prečna in vzdolžna vodila, vzmetni nogi, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, sprejad kolutne, zadaj bobnaste zavore, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zabolatoletijo (3,8 zavrtijata od ene do druge skrajne točke)

Mere in teže: dolžina 3,885 m – širina 1,620 m – višina 1,380 m – medenosna razdalja 2,475 m – kolotek sprejud in zadaj 1,400 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 955 do 975 kg – dovoljena obtežba 450 kg – prtičajnik 260/1000 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost več kot 155 oziroma 160 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 15,0 oziroma 12,5 s – poprečno 8,6 do 9,1 litra na 100 km