

Der neue Lancia Delta mit dem Prestigezeichen HF im Kühlergrill, der Abkürzung für „High Fidelity“ als Symbol der großen Sport-Tradition der Nobel-Marke, die seit 1969 zu Fiat gehört, knüpft an eine Entwicklung an, die mit dem Aprilia begann und über den Appia zum Fulvia führte.

Obwohl der Lancia-Delta HF modernste Technologie spiegelt und in seinem Temperament nichts zu wünschen übrig läßt, unterscheidet er sich doch wesentlich von seinen Vorgänger-Modellen: Ausstattung und Fahrkomfort entsprechen dem Niveau einer Gran Turismo-Limousine.

Daß der Delta-HF etwas Besonderes ist, belegen schon die technischen Daten in Stichworten: wassergekühlter 1,6 Liter Vierzylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen mit Garret-Abgasturbo-lader plus Ladeluftkühlung zu 130 PS. Außerdem Microplex-Zündung mit einer elektrisch gesteuerter Antiklopf-Regelung, natriumgekühlten Auslaß-Ventile, sportliches ZF-5-Gang-Getriebe, TRX-Breitreifen, Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 8,9 sek, Höchstgeschwindigkeit 195 km/h.

Dank seiner exklusiven Merkmale hat der Delta-HF ausge-

Der neue Lancia-Delta HF

TURBO POWER

zeichnete Markt-Chancen und wenig direkte Konkurrenten, die zudem alle ausnahmslos einen größeren Hubraum aufweisen. Der Delta-HF ist das einzige Auto unterhalb von 1600 ccm Hubraum (exakt 1585 ccm), das den Kilometer aus dem Stand in weniger als 30 Sekunden zurücklegt.

Die Karosserie

Formal macht die fünftürige Delta-Schrägheck-Limousine einen ausgezeichneten Eindruck: kompakt, klar und sauber gezeichnet – ein unver-

wechselbares Design von Giogietto Giugiaro. Zugunsten der Marken-Identität konnte sich das HF-Modell nicht stark vom GT-Modell entfernen, die Veränderungen betreffen nur Karosserie-Details. Wie der Delta-GT hat auch das HF-Modell einen Frontspoiler, der in den Stoßfänger integriert ist, aber eine neue Form mit größeren Abmessungen bekam, um den Auftrieb an der Vorderachse bei hohen Geschwindigkeiten zu senken.

Im Kühlergrill erscheint das HF-Signet, während Hutzen auf der Motorhaube die Luftführung zum Motor verbessern

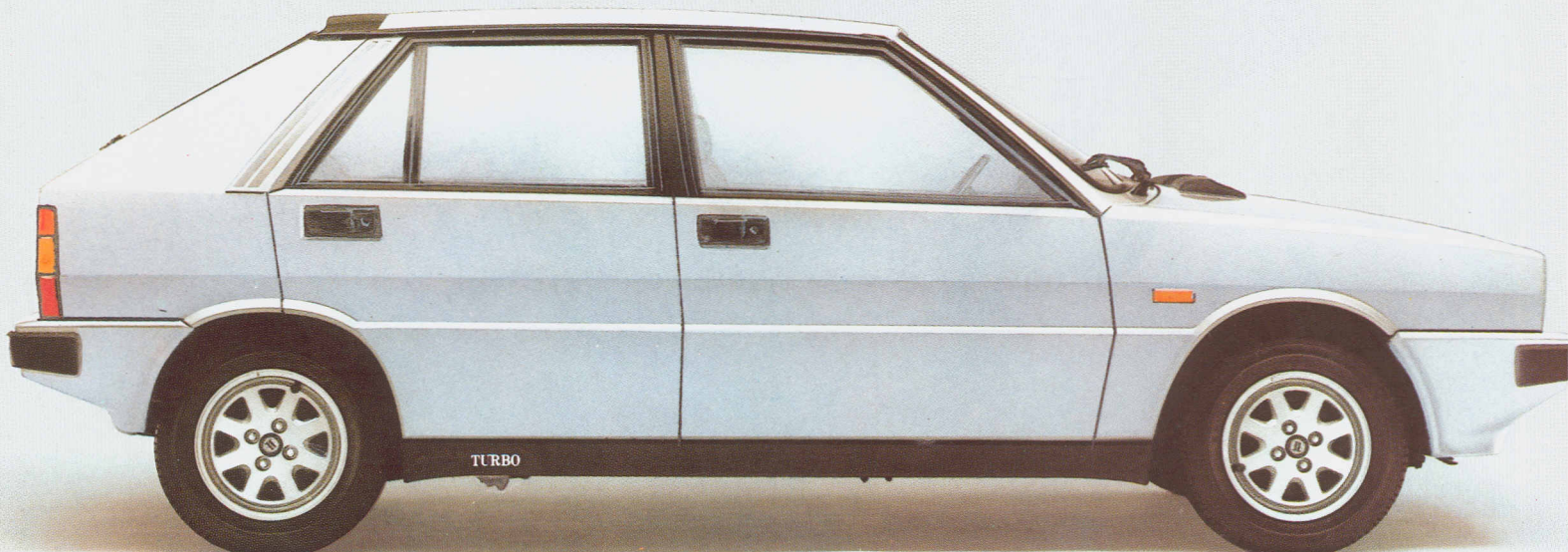
und Wärme abführen. Am Aufbau sind die mittleren Fensterposten mit schwarzem Kunststoff beschichtet. Unterhalb der Türschweller wurden Plastikteile als „Schürzen“ zugunsten der Aerodynamik zugeführt, aber auch um die Karosserie vor aufprallendem Split zu schützen.

Über der Heckscheibe befindet sich wie bei den GT-Modellen ein kleiner Spoiler, um Anpreßdruck und Richtungsstabilität zu erhöhen. Die Wischerarme, die Fensterumrahmungen, die Regenrinnen sowie die Türgriffe sind ebenfalls in funktionellem Schwarz gehalten; am Heck kennzeichnet die Turbo-Aufschrift das schnelle HF-Modell.

Durch die Form-Optimierung und die aerodynamischen Verbesserungen konnte der Luftwiderstandsbeiwert, der cw-Wert, bei Delta-HF um über 5% verbessert werden.

Auch im Interieur ein echter Lancia

Teppichböden und Wolltücher ausgesuchter Qualität für Sitzbezüge, Innenraum und Dachverkleidung aus dem Hause Ermenegildo Zegna kennzeichnen den schnellen Delta-HF als einen bis ins Detail lie-



bevoll verarbeiteten Wagen. Die aus Wolle bestehenden Textilien sichern dem Zegna-Tuch eine hohe Saugfähigkeit und entwickeln Wärme im Verhältnis zur angesaugten Feuchtigkeit, so daß der Körper trocken bleibt. So schützt die Wolle dank ihrer isolierenden Eigenschaften nicht nur vor Kälte sondern auch vor Hitze.

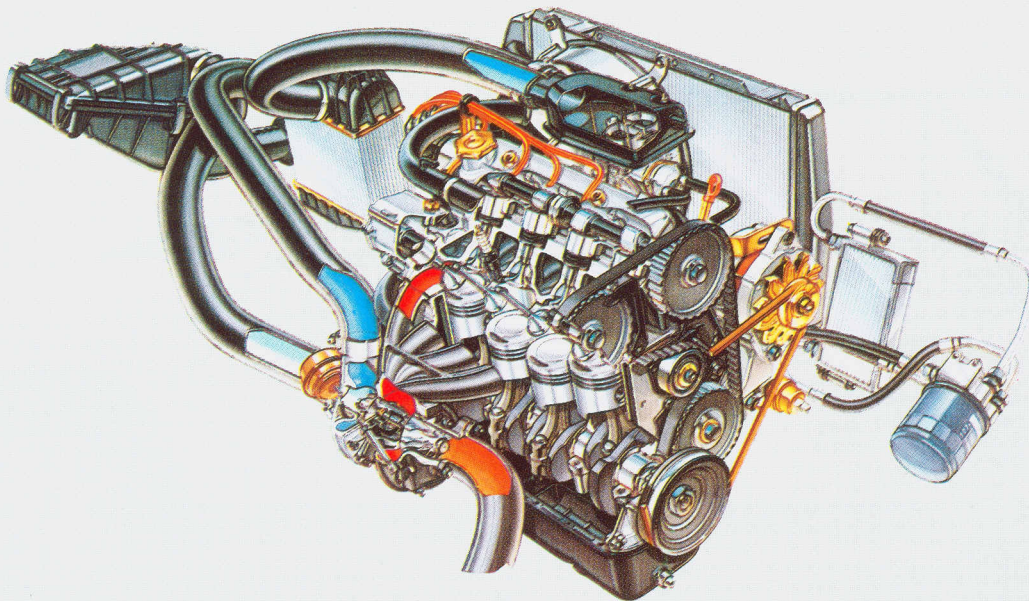
Die Sitze wurden völlig neu konstruiert und geben auch bei schneller Kurvenfahrt festen Halt. Die Vordersitze werden serienmäßig mit in der Höhe verstellbaren Kopfstützen geliefert; die Fondsitzebank ist zweigeteilt, d.h. die Lehnen sind getrennt umzulegen, um den Stauraum bei Bedarf entsprechend vergrößern zu können. Erstmals sind als Extra auch Recaro-Vordersitze zu haben, um dem Fahrer durch vielfältige Verstellbarkeit eine optimale Adaption an das Auto zu ermöglichen. Das höhenverstellbare Lenkrad ist mit echtem Leder überzogen. Außerdem verfügt der Delta-HF serienmäßig über bronziertes, wärmedämmendes Glas, das die Sonnenstrahlen besser als andere athermische Scheiben filtert. Halogen-Scheinwerfer, eine elektrisch beheizte Heckscheibe mit Scheibenwisch- und Waschanlage sowie Nebel-



schlußleuchten, Automatikgurt vorn, von innen einstellbare Außenspiegel, sowie beleuchteter Motor- und Gepäckraum und einzeln umklappbare Rücksitze gehören, um nur das Wichtigste zu nennen, zur Serien-Ausstattung. Abgesehen vom Tachometer und Drehzahlmesser wird beim Delta-HF erstmals in einem europäischen Personenwagen

für 6 Instrumente (Öldruckmesser, Kühlmittel-Thermometer, Motorenöltemperatur, Voltmeter, Turbodruckanzeige und Benzinuhr) die neue Display-Technologie eingesetzt. Durch das elektronische Display, d.h. das mit Flüssigkeitsanzeigen bestückte Armaturenbrett, bekommt die Instrumentierung ein völlig neues Gesicht. Mit Hilfe des polarisier-

ten Lichtes, das bekanntlich im Gegensatz zum natürlichen Licht nur in einer Ebene schwingt, werden die Flüssigkristall-Moleküle durch elektrische Spannung derart gesteuert, daß sie an bestimmten Stellen Licht durchlassen oder verschlucken. Auf diese Weise können verschiedenste Funktionen anschaulich dargestellt werden.





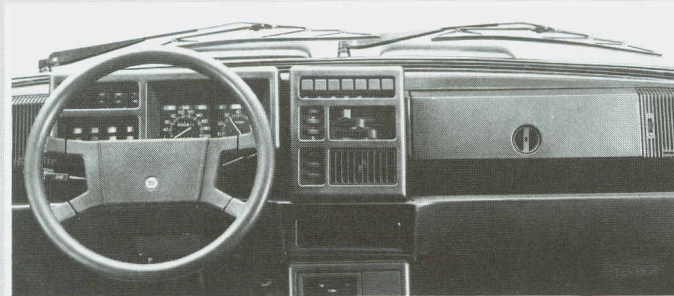
Der Lancia-Turbomotor

Der Delta-HF hat einen Garrett T3-Turbolader mit „wastegate“, d. h. mit einem Ladedruck-Begrenzer, der mit Hilfe eines Ventils einen Überdruckkanal freigibt, so daß zu viel Druck direkt in den Auspuff abgeleitet wird. Die Auspuffgase gelangen direkt in den bypass, wenn der Überdruck 0,55 bar überschreitet, d. h. der Ladedruck bleibt konstant – die thermischen wie mechanischen Beanspruchungen stellen keine Probleme.

Da durch die Kühlung des Kraftstoff-Luft-Gemisches eine Zunahme der Gemischluft und Leistung erfolgt, verfügt die Aufladung beim Delta-HF über einen Zwischenluft-Frontkühler, auch „Intercooler“ genannt, der die Luft vom Kühlergrill des Wagens aufnimmt. Die Gemischaufbereitung erfolgt über einen Weber-Doppelvergaser mit Startautomatik und Leerlauf-Regulierung. Er befindet sich zwischen Abgas-turbolader und Intercooler, so daß er beim Beschleunigen sofort anspricht und einen einwandfreien Kaltstart gewährleistet. Der ganz aus Aluminium gefertigte Vergaser hat beim HF-Modell ein spezielles Ventil, das die Anpassung des Luft-Benzin-Verhältnisses an die jeweiligen Belastungsverhältnisse optimiert. Die Kraftstoffpumpe arbeitet hier elektrisch statt mechanisch, um unter allen Betriebs-Bedingungen die Kraftstoff-Zufuhr sicherzustellen.

Das Haupt-Problem aller aufgeladenen Motoren ist, be-

dingt durch die hohen Druck- und Temperatur-Schwankungen, die Schmierung. Deshalb verfügt der Delta-HF über einen speziellen Ölkühler, außerdem wurde die zirkulierende Schmiermittelmenge von 4,7 auf 6 kg erhöht. Da die Auslaßventile bei Vollastbetrieb sehr heiß werden können, bestehen sie hier nicht nur aus besonders wärmefestem Spezialstahl, sondern sind im Schaft hohl gebohrt und etwa zu zwei Drittel mit Natrium gefüllt. Das wird bei höheren Temperaturen flüssig und besorgt den Wärmetransport vom heißen Ventilteller zum kühlen Schaft. Auf diese Weise läßt sich die Temperatur dieses hoch beanspruchten rostbeständigen und bruchfesten Stahles absenken. Auch die Zylinderkopfdichtung unterscheidet sich von den anderen Delta-Modellen durch Verwendung des Spezialwerkstoffes „Astadur“, der einen Saum aus Stahl hat und durch Verwendung spezieller Dichtungsbleche den hohen Temperaturen des Turbomotors zuverlässig widersteht. Die Auspuffanlage wurde voll-



kommen neu entwickelt und ist aus nichtrostendem Stahl gefertigt. Zugunsten optimaler Zuverlässigkeit unter extremen Betriebsbedingungen wurden alle wesentlichen Triebwerkteile der höheren Belastung angepaßt.

– Die Kolben erhielten einen höheren Boden, um das Verdichtungsverhältnis von 9,3:1 auf 8:1 herabzusetzen. Außerdem haben sie Rillen, um die Bildung kohlehaltiger Ablagerungen zu verhindern.

– Die Kolbenringe sind statt einer Chromauflage molibbdän-

beschichtet, die keinem mechanischen oder korrosiven Verschleiß unterliegen.

– Alle Schrauben und Befestigungsmuttern des Abgas-Turboladers sowie des Auspuffrohres bestehen aus nichtrostendem Stahl

– Der Kühler, der die Motorwärme an die Außenluft abführt, wurde aus Spezialwerkstoffen mit besonders guter Wärmeleitfähigkeit hergestellt. Das Kühlmittel verfügt über besonders hohe Leistung, um in Verbindung mit dem Ölkühler problemlosen „Wärmeaustausch“ zu garantieren.

Die elektronische Microplex-Zündung

Im Hinblick auf die Aufladung haben alle Turbo-Motoren eine zurückgenommene Verdichtung, so auch der Delta-HF. Trotz des Lade-Effektes gibt es leicht Knall-Reaktionen im Verbrennungsraum, vor allem, wenn der letzte Teil des Kraftstoff-Luft-Gemisches nicht regelmäßig abbrennt, sondern sich spontan entzündet und

starke Druckwellen verursacht, die nicht nur die Leistung des Motors herabsetzen, sondern auch schwerwiegende Schäden verursachen können.

Um diese Möglichkeiten auszuschließen, besitzt der Lancia Delta-HF die neue elektronische Zündanlage mit Mikroprozessor und Antiklopffregung „Microplex“ von Marelli. Praktisch ist das eine Weiterentwicklung der bekannten Digiplex-Zündung, die Fiat bei allen Sportwagen – zuerst bei Ferrari – einführte. Sie optimiert nicht nur die Vorzün-

dungskurven, sondern erlaubt auch eine Verringerung des Kraftstoff-Verbrauchs, spricht beim Beschleunigen schneller an, erleichtert den Kaltstart und garantiert stets saubere Zündkerzen. Außerdem meldet ein Sensor in Sekundenbruchteilen auftretende Klopfgeräusche und bewirkt eine sofortige Korrektur des Zündzeitpunktes. Nach einer bestimmten Zahl von Betriebszyklen ohne Klopfen des Motors wird der Zündzeitpunkt automatisch wieder auf den vorgesehenen Optimalwert zurückgebracht.

Imponierende Fahr-Leistungen

Mit seinen 130 PS ist der neue Delta-HF der kräftigste, schnellste und komfortabelste Wagen in der Klasse bis 1600 ccm Hubraum. Das maximale Drehmoment von 19,5 kpm bei 3700/min entspricht in etwa dem eines 2,3 Liter Sechszylinder-Saugmotores. Eine Beschleunigung von 8,9 Sek. von 0 auf 100 km/h kann sich genauso sehen lassen wie die Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h – zumal der Motor bei 140 km/h im 5. Gang lediglich 4150/min dreht.

Daß die Leistungen nicht zu Lasten des Verbrauchs gehen, belegen folgende Daten: bei konstant 90 km/h verbraucht das Auto 6,8 Liter Benzin, bei konstant 120 km/h sind es 9,3 Liter und in der Stadt nur 10,8 Liter/100 km; das sind im gedrittelten Europa-Mix 9 Liter Super-Kraftstoff.

Kein Zweifel: Erfolg scheint vorprogrammiert. ■



Recaro-Sitz gegen Aufpreis.

Technische Merkmale

Delta HF Turbo

Motor

Vier in Reihe angeordnete Zylinder, quereingebauter nach hinten geneigter Motor. Hubraum: 1574 ccm. Höchstleistung: 96 kW (130 PS) bei 5600 U/min. Max. Drehmoment DIN 191 Nm bei 3700 U/min. Kontaktlose elektronische Microplexzündung mit Klopfsensor auf dem Zylinderkopf. Doppelfallstromvergaser, Trockenluftfilter mit thermostatischer Einstellung. Abgasangetriebener Turbolader.

Kraftübertragung

Antrieb durch die Vorderräder. Einscheibentrockenkupplung mit Tellerfeder und elastischer Kupplungsnahe. Stufengetriebe mit 5 Vorwärtsgängen, alle synchronisiert und Rückwärtsgang. Knüppelschaltung.

Aufhängungen

Vorne: Einzelradaufhängungen mit Federbeinen und untenliegenden Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator und stoßdämpfende Gummianschläge.

Hinten: Einzelradaufhängungen mit Federbeinen, untenliegenden Längs- und Querlenkern, Querstabilisator als Schubstrebe, Schraubenfedern.

Räder

Felgen: Michelin 135 TR 340 FHB

Reifen: 170/65 R340 80H

Lenkung

Zahnstangenlenkung. Dreifach geteilte Lenksäule, stoßabsorbierend. Lenkrad in der Höhe verstellbar bis ca. 5 cm. Wendekreisdurchmesser 11,4 m.

Bremsen

Betriebsbremse: Scheibenbremsen auf allen 4 Rädern. Superduplex-Anlage mit zwei unabhängigen Bremskreisen (ein vorderer und ein gemischter), Unterdruck-Servobremse und Bremskraftregler.

Elektrische Anlage

12-Volt-Batterie 45 Ah, Lichtmaschine 750 W mit integriertem elektronischem Spannungsregler. 2 Halogenscheinwerfer für Abblend- und Fernlicht.

Instrumente

Armaturentafel mit neun verschiedenen Instrumenten, unter anderem Voltmeter, Motorölanzeiger, Ölthermometer, neben zahlreichen Kontrolleuchten, incl. Kontrolleuchte für Bremsflüssigkeit oder für Verschleiß der Bremsbeläge sowie für Motortemperatur.

Abmessungen und Gewichte

Radstand: 2475 mm. Länge: 3895 mm, Breite: 1620 mm, Spurweite: vorne: 1400 mm, Spurweite hinten: 1400 mm, Höhe (unbeladen): 1380 mm. Gewicht in fahrbereitem Zustand: 1000 kg Nutzlast (5 Personen + 100 kg Koffer) 450 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 1450 kg.

Leistungen

Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung (2 Insassen)	
0-100 km/h	8,9 sec
0-1000 Meter	29,9 sec
Max. Steigfähigkeit im ersten Gang	
bei Vollbelastung	38,9%
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030-1 l/100 km	
bei 90 km/h	6,8 Liter
bei 120 km/h	9,3 Liter
Stadtzyklus	10,8 Liter

Beschreibungen und Abbildungen in Werbetrüchsachen und Preislisten sind unverbindlich. Maßgeblich sind die bei Vertragsabschluß getroffenen Vereinbarungen. Hersteller und Importeur behalten sich das Recht vor, die versprochene Leistung vor allem im technischen Bereich zu ändern oder von ihr abzuweichen, sofern dies für den Käufer zumutbar ist und insbesondere der Wert dadurch nicht gemindert wird.

Auf alle Modelle:

1 Jahr Gewährleistung ohne km-Begrenzung.

6 Jahre Gewährleistung gegen Durchrostungsschäden von innen nach außen in den Hohlräumen und tragenden Teilen der Karosserie nach Maßgabe der speziellen Gewährleistungsbestimmungen.

Günstige Finanzierung und Leasing durch die FIAT Kredit Bank GmbH.

Für den Motor Ihres Lancia: Olio fiat.

Händler-Adresse:

LANCIA

Fiat Automobil AG, Salzstraße 140, 7100 Heilbronn

Druck-Nr. Lancia Delta HF Turbo · A1 · 30 · März 84 · MW/HN

