



DELTA INFERNALE

VON ANDREAS KOMANN MIT FOTOS VON KUNI

Spoiler, Schweller und Flügel - der neue Lancia Delta HPE 2.0 HF turbo tritt unverkennbar in die Fußstapfen der Rallye-Legende Delta HF Integrale. Wir nahmen den derzeit sportlichsten Lancia im Umfeld des Genfer Automobilsalons auf einsamen Schweizer Jurasträßchen unter die Lupe.

Wer das sieht, hat das Nachsehen: Der Delta HPE 2.0 HF turbo spurtet wie ein Weltmeister.

Die bei unserem Ausflug Anfang März noch montierten Winterreifen haben hör- und spürbar Mühe, die 193 PS, die an den Vorderrädern zerren, in verwertbaren Vortrieb umzusetzen. Was nicht heißen soll, daß man den Lancia Delta HPE 2.0 HF nicht auch vernünftig bewegen könnte. Solange man mit dem rechten Pedal gefühlvoll umgeht und rechtzeitig hochschaltet.

Spätestens wenn das Wastegate des Garrett-Laders durch hörsartiges Zischen zu verstehen gibt, daß der maximale Ladedruck erreicht wurde, ist jedoch Schluß mit lustig. Für den US-Markt müßte der Turbo-Teufel eigentlich ein kleines Schildchen am Armaturenbrett tragen: „Achtung! Der vorausfahrende Verkehr ist langsamer als es den An-



schein hat!“ Die vom Armaturenbrett aus elektronisch vorwählbare Dämpferabstimmung „Sport“ (im Gegensatz zu „Auto“) wird ihrer Bezeichnung gerecht. Zwar verhindert sie nicht das im Grenzbereich zu verzeichnende Geradeausschieben des Fronttrieblers, doch sie sorgt bei schnellen Richtungswechseln für beruhigende Stabilität und geringe Seitenneigung.

Gelbe Gefahr:

Zum vollkommenen Glück fehlt dem Delta nur der Allradantrieb.

GARAGE DE BAULMES





Technische Daten Lancia Delta HPE 2.0 HF

Grundpreis	42.750 DM		
MOTOR		FAHRWERK	
Bauart	quer eingebauter Vierzylinder-16V-Turbomotor mit Garrett-Turbolader und Wastegate-Ventil	Vorderachse	Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, Stabilisator an unteren Querlenkern
Hubraum	1995 ccm	Hinterachse	Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Stabilisator an Längslenkern
Bohrung x Hub	84 x 90 mm	Bremsanlage	Hydraulisch betätigte Zweikreis-Servo-Bremsanlage, lastabhängiger Bremskraftregler (auf die Hinterräder wirkend), Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Leistung	142 kW (193 PS) bei 5500/min	ABMESSUNGEN/GEWICHTE	
Max. Drehmoment	290 Nm bei 3400/min	Länge/Breite/Höhe	4011/1759/1430 mm
Ventilsteuerung	zwei hängende Ventile in V-Anordnung (65°) pro Brennraum, zwei obliegende Nockenwellen, Antrieb über Zahnriemen	Leergewicht	1375 kg (inklusive Fahrer)
Kraftstoffsystem	elektronische Saugrohr-Kraftstoffeinspritzung (Weber); elektronische Kennfeld-Zündung	Tankinhalt	60 Liter
KRAFTÜBERTRAGUNG		Räder/Bereifung	7.5 J x 16, Reifengröße 215/45 R 16
Antrieb	Frontantrieb mit Viscodrive-Sperre	FAHRLEISTUNGEN	
Getriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe	V/max	225 km/h (Werksangabe)
		0-100 km/h	7,5 s
		Verbrauch	10,4 l Super bleifrei auf 100 km (EG-Drittmix)

Die wie maßgeschneidert passenden leder-alcantarabezogenen Recarositze unterstützen den guten Kontakt zwischen „Popometer“ und Chassis. Die so entstandene Fahrer/Fahrzeug-Einheit läßt sich auf schmalen, verschlungenen Bergsträßchen mit geradezu traumwandlerischer Sicherheit um Ecken herum und am Gegenverkehr vorbei zirkeln. Wobei mit Sicherheit auch die kompakten Abmessungen des Kraftpakets eine wesentliche Rolle spielen.

Der Zweitliter-Turbo-Motor bestätigt in punkto Leistungscharakteristik alle vorab unterstellten Tugenden und Laster. Unter Drehzahl gibt er sich sanft, fast etwas träge, um dann mit dem Aufbau des Ladedrucks deutlich an Temperament zu gewinnen. Schon bei 3400/min erreicht die Maschine das für diesen Hubraum schier unglaubliche Drehmoment von 290 Newtonmetern. Nach vernünftigem Ermessen würde dies für eine einigermaßen forcierte Gangart bereits völlig ausreichen. Leider sind bei dieser Drehzahl die Arme bereits so lang, daß man kaum noch an den Schalthebel kommt, um den einsetzenden ungestümen Vortrieb durch einen Schaltvorgang zu unterbrechen. Wenn man sich allerdings der Faszination des unmittelbar nachfolgenden Turbo-Schubs hingibt, entführt einen der Delta HF in eine neue Dimension.

Bis zum Verlust der Reifenhaftung hält ein intelligentes Viscodrive-System das typische Fronttriebler-Untersteuern durch gezielte Traktionsverteilung auf das noch haftende Antriebsrad in engen Grenzen. Das Fahrwerk mit Einzelaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Querstabilisatoren verhält sich in allen Lebenslagen vorbildlich und

weckt auch bei schnellen Autobahnfahrten Vertrauen in die Geradeauslaufstabilität des doch sehr kurzen Kompaktsportlers. Die „weiche“ Stoßdämpferabstimmung läßt sogar so etwas wie Langstreckenkomfort aufkommen, der allerdings nicht ganz an die Qualitäten des „normalen“ Lancia Delta heranreicht.

Ausgerechnet mit seinem direkten Schwestermodell konkurriert der Delta HF aber am allerwenigsten - trotz der mittlerweile verblüffenden optischen Verwandtschaft mit dem sportlich aufgewerteten Grundmodell. Der Delta HF will gebändigt und vor allem verstanden werden. Er mag aufgrund seiner konventionellen Fronttriebler-Konzeption nicht so kompromißlos sein wie sein leuchtendes Vorbild Integrale, doch er wagt sich in punkto Fahrleistungen deutlich weiter nach oben als der Rest der Lancia-Modellpalette. Da diese jedoch im Zuge der Konzernpolitik gewissen Orientierungskonzepten unterworfen ist, die die Marke Lancia in Relation zu den beiden (größeren) Hausmarken Fiat und Alfa Romeo setzen, nimmt der Delta HF auch hier eine absolute Sonderstellung ein, als eine Art Bindeglied zur glorreichen Rallye-Vergangenheit. Wie lange das Reservat für sportliche Lancia noch geöffnet bleibt, ist zur Stunde ungewiß. Nicht nur aus diesem Grund ist der Delta HF kein Fahrzeug für zögerliche Naturen. ■



Bei 3400 Touren sind die Arme bereits zu lang, um an den Schalthebel zu kommen.

