

LANCIA DELTA INTEGRALE

La tecnología del campeón del mundo

CUANDO, en 1986, la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA) decidió, por motivos de seguridad y con la frontal oposición de algunas marcas, suprimir los llamados grupos B (realizaciones especiales, verdaderos «monstruos» de la carretera) y disputar el mundial de rallyes con coches del grupo A (modelos de producción normal, adaptados para su empleo deportivo y que en doce meses hayan sido fabricados en un mínimo de 5.000 unidades), las marcas que disputaban el mundial tuvieron que reaccionar con rapidez.

Lancia había comercializado en junio de 1986 el Delta HF 4WD, un tracción a las 4 ruedas en el que la marca había concretado gran parte de las experiencias tecnológicas extraídas del Delta S-4. Entre los modelos de la gama, los técnicos de Lancia pensaron que este Delta HF 4WD era el idóneo para representar a la marca en el campeonato.

El Integrale

El hecho de que la elección fue acertada, quedó patente con el dominio absoluto del campeonato. Lancia ganó sin problemas y el título de pilotos se decidió entre los 3 miembros del equipo oficial Lancia Martini. La experiencia obtenida por los técnicos a lo largo de la temporada, y que mantuvo al Delta competitivo y fiable en todos los terrenos, ha permitido a Lancia pasar al coche de producción de serie todas las mejoras introducidas en el campeón del mundo. Así ha nacido el Delta Integrale.

Fórmula Delta

El nuevo Integrale desarrolla y mejora las ya buenas cualidades del HF 4WD, conservando el mismo planteamiento estructural (motor delantero transversal, cambio de 5 marchas y suspensión independiente) y el mismo esquema de tracción integral permanente.

El sistema de tracción integral permite unas prestaciones de superior nivel en cualquier tipo

de terreno y, sobre todo, unas condiciones de seguridad muy elevadas.

Las características principales de la tracción integral del Delta son: diferencial delantero libre, diferencial central de tipo epicicloidial que distribuye un 56% de la fuerza hacia el eje delantero y un 44% hacia el trasero, junta viscosa Ferguson y diferencial trasero Torsen.

Motor

Se trata de una nueva versión del 4 cilindros, 2 litros, con doble árbol de levas en cabeza, turbocompresor, overboost, intercooler, encendido/inyección electrónicos, sensor de detonación y dos árboles contrarrotantes de equilibración.

Con todo este derroche de tecnología se consigue una potencia de 185 CV a 5.300 rpm y un par máximo de 31 Kgm a 3.500 rpm. En cuanto al tema embrague, la solución ha sido «simple», se ha montado el del Thema 8.32 de motor Ferrari.

Suspensión y frenos

Las mayores prestaciones del motor requerían mejoras en estos apartados. Los frenos delanteros van autoventilados y son de mayores dimensiones (han pasado de 257 a 284 mm.), también hay nuevas pinzas y zapatas.

Las suspensiones han sido completamente redefinidas, sobre todo en la parte delantera, el nuevo ajuste es más deportivo y apropiado a las nuevas dimensiones de las llantas y neumáticos.

Las llantas de las ruedas son 6JX15" y los neumáticos son unos 195/55 VR 15.

Carrocería

Los parachoques son de nuevo diseño, el delantero incorpora tomas de aire suplementarias para la refrigeración del motor y de los frenos. Los proyectores han sido aumentados y modificados. Los guardabarros delanteros y traseros son de nuevo diseño y van ensanchados para permitir el alojamiento de neumáticos más anchos. También



son nuevos los faldones aerodinámicos laterales.

Prestaciones y consumos

Con un peso en orden de marcha de 1.215 Kg y un depósito de combustible de 57 litros, las cifras homologadas para el integrarle son:

Velocidad máxima - 215 Km/h. Aceleración: de 0 a 100 Km/h. - 6'6 segundos 1 Km. con salida parada en 27'1 se-

gundos. Consumos: a 90 Km/h. - 7'7 l/100 Km. a 120 Km/h. - 10'2 l/100 Km. en ciudad - 10'8 l/100 Km.

Conclusión

Por un precio de 3.515.000 pesetas, el Delta Integrale ofrece un comportamiento difícilmente igualable. La seguridad y eficacia del coche le permiten circular a unos ritmos que son imposibles de mantener con un coche con-

vencional. Conforme la carretera va empeorando, las diferencias se acentúan aún más, y en caminos de tierra o firmes deslizantes es inalcanzable. Al conducir un coche como éste, la sensación de seguridad que se siente es difícil de describir, pero es innegable que a igual velocidad se va mucho más relajado que en un coche convencional y, puestos a correr, será muy difícil que alguien nos pueda seguir.

Ven y conoce nuestra nueva gama LANCIA. Comprobarás la exclusividad de su tecnología, el diseño, el confort y las altas prestaciones. En resumen, un estilo que aúna tradición y vanguardia, y que se define como:

«LA DIFERENCIA DE VIAJAR CON LANCIA»



AUTOMUR, S. A.
CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA MURCIA Y PROVINCIA

EXP. Y VENTAS

RONDA LEVANTE, 14
TELÉFONO: 245183-245810

SERVICIO OFICIAL

CALLE SAN ISIDRO
1.ª TRAVESIA Izq.
TELÉFONO: 238275-MURCIA

AGENTES OFICIALES

CASIMIRO CASTELLOTE
CARRERAS

C/. Martín Morota, 12 bajo
LORCA

Fco. IBAÑEZ JIMENEZ
C/. Avda. de la Paz, 52
YECLA

AUTOMOVILES
AVENIDA

Avda. Estación, s/n.
TORRE PACHECO

LAIN AUTOMOCION
Avda. Dr. Artero Guirao
SAN PEDRO DEL PINATAR

