

# En riktig rallyracer för gatan

Forts. från föreg. sida.

en sådan bil förut och ville prova ordentligt!

Kypros bil är den sista i raden av de olika Delta-modeller som Lancia gjorde. Bilen har alcantaratillägg i klädseln och luftkonditionering som extra fabriks-tillbehör.

— Det första jag gjorde i Sverige var att få gjort en ordentlig rostskyddsbehandling, avslöjar Kypros. Italienskt rostskydd har inte så gott rykte...

## Trendab-trimmad

■ Några turer upp och ner till Cypern (280 mil, enkel resa) har det blivit under de fem år som Kypros haft bilen. Trots det har den inte gått mer än 3.800 mil.

Det var på Autobahn som Kypros kom på att den inte vore helt fel med lite extra pulver. 215 hk är bra, men motorn har ju potential för så mycket mer!

I omgångar har bilen varit hos Trendab i Nykvarn, Södertälje, där det främst varit Mikael Ivarsson som jobbat med motorn. Honom minns vi bland annat från Bilsports Volvo T-Gul projekt under våren -95.

— Det är en väldigt fin motor, menar Mikael. Den kan säkert leverera 400-500 hk om man vill leta fram allt som finns.

— Men på gatversionen sitter det ett insug och avgasgrenrör som begränsar effekten något. Därför fick vi lägga oss på en mera rimlig nivå kring 340 hk.

Mikael lyckades knäcka Marelli-systemets koder och kunde "mappa om" insprutningen. Turbohuset upp-

**30 HK. När Trendab trimmade motorn brände de ett extra chip som ger 20-30 hk ytterligare ifall Kypros skulle behöva mer effekt. Det förutsätter dock att man går upp till 3-tums avgassystem hela vägen från turbon och bakåt.**

graderades hos GIK Turboteknik och numera är det nästan ingen fördröjning alls i gasen.

— Det är en enorm skillnad mot förut, tycker Kypros. Motorn svarar direkt, är nästan som en hungrig varg — den vill hela tiden ha mer gas och varv!

## Eftertraktad modell

■ Numera är reglerna kring de svenska avgasreglerna ändrade, som vi berättade i en artikel i Bilsport 13/98. De bilar som godkändes i Europa kan importeras till Sverige, från 1976 och ända upp till 1993. Från -93 är det gemensamma regler.

Vem som helst kan alltså köpa en Lancia Delta HF integrale och importera, om man nu har råd vill säga.

— De har stått högt i pris, berättar Kypros. Ett fint exemplar av Evoluzione 3 kostar cirka 250.000 kronor i Tyskland.

Det lär innebära att Kypros även i framtiden inte får möta så många fler Lancia-racers i Sverige.

— Jag har hört att det ska finnas två eller tre till i Stockholms-trakten, säger Kypros.

— Själv har jag aldrig sett dem, men det skulle vara kul att träffa några av de andra ägarna och höra om de är lika nöjda med sina bilar som jag är med min! □

**BRETT. De utdragna skärmarna är ingen kosmetika utan ett resultat av att den betydligt bredare spårvidden på Lancias rallymodell. Takvingen är justerbar och alla dekaler är tidstypiska, hämtade från Lancias rallybilar i början av 90-talet.**



**RÄTT UPP. På gatbilarna brukar den justerbara takvingen vara ställd i sitt nedre läge. Men Kypros föredrar den klassiska rallyvinkeln, rakt upp!**



**Bil:** Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 3 1993.  
**Ägare:** Kypros Kyprianou, Stockholm.  
**Motor:** Fyrcylindrig rak turbomotor med gjutjärnsblock, dubbla balansaxlar och aluminiumtopplock med fyra ventiler per cylinder. Boring x slaglängd, 84x90 mm. Motorvolym 1.995 cc. Garret T3 turboaggregat, uppgraderat hos GIK Turboteknik. Kompressionsförhållande 8,0:1. Dubbla överliggande kamaxlar. Motorn renoverad och modifierad hos Trendab, bland annat försedd med större spridare och förbättrat avgassystem. Turbotryck 1,4-1,5 bar.  
**Effekt:** 210 hk, vid 5.500 rpm. Max vridmoment 320 Nm vid 3.500 rpm.  
**Nuvarande effekt:** 340 hk, vid 5.500 rpm.  
**Prestanda original:** 0-100 km/h på 5,7 sek. Toppfart cirka 220 km/h.  
**Transmission:** Femväxlad manuell låda, fördelningslåda med Ferguson visco-koppling och fördelningen 47/53 (fram/bak). Torsen differential i bakaxeln, "vanlig" diff i

framaxeln. AP Racing sinterlamell.  
**Kaross:** Original Evoluzione 3.  
**Framvagn:** MacPherson-ben, krängningshämmare. Eibach sänkningsfjädrar.  
**Bakvagn:** MacPherson-ben, krängningshämmare. Eibach sänkningsfjädrar.  
**Styrsystem:** Kuggstäng, servoassisterad med oljekylare.  
**Bromsar:** Skivbromsar runt om, ABS bortvalt.  
**Fälgar:** Speedline 7,5x15 tum, fembult.  
**Däck:** 205/50ZR15.  
**Tjänstevikt:** 1.400 kilo.  
**Mått:** Längd/bredd/höjd, 3.900/1.770/1.335 mm. Hjulbas, 2.480 mm. Spårvidd fram/bak, 1.502/1.500 mm.  
**Inredning:** Recaro-stolar och Momo Rally-ratt, borrade pedaler, annars original.  
**Lack:** Original vit.  
**Övrigt:** Kypros är intresserad av att få kontakt med andra Delta HF Integrale-ägare i Sverige. Ring Bilsport på 08-27 37 74 så förmedlar vi kontakten.

# DELTA ÄR DEN MEST FRAMGÅNGSRIKA RALLYBILEN NÅGONSIN

■ I och med att Lancia slutade tävla i rally-VM har minnesbilden av märkets fantastiska historia bleknat något. För de yngre framstår dagens rally som en kamp mellan främst japanska märken och Ford. Så var inte fallet på 70- och 80-talet — då var det Lancia som dominerade totalt!

Redan -72 vann Lancia World Rally Championships (WRC) med modellen Fulvia HF. Sedan kom den futuristiska, vilda och fantastiskt framgångsrika Stratos som sodayt rent bland konkurrenterna. Stratos vann WRC tre år i rad: 1974, 1975 och 1976!

Lancia Stratos var vild och den blev också en föregångare i teknisk mening. Avancerat chassi, mittmotor, hög effekt och optimerad för tävlingsbruk stakade den ut vägen för de ännu vildare Grupp B-bilarna. Grupp B var nödförklätt förklädda racers med mittmotor, turbomatning, plastkarosser och rörchassi. Bara 200 bilar behövde byggas för att klassa in modellen.

Effektivtjän skruvades upp med konkurrensen och låg över 500 hk. Vissa motorer kunde ge upp emot 800 hk! Ännu vildare skulle det bli med ett nytt reglemente, kallat Grupp S.

Lancia hade tagit fram en riktig superversion, modell S4, för denna klass med både (I) kompressor och turbomatning. Lancia S4 fick dock rullas direkt in i museet, eftersom internationella bilsportförbundet, FISA, gjorde en panikinbromsning i slutet på 1985. Grupp S förbjöds innan klassen hunnit starta och Grupp B avslutades efter 1986 års säsong (Peugeot 205 vann). Motivering var att rallybilarna blivit allt för snabba och var farliga för både publik och deltagare.

Den snabbaste rallyklassen blev då Grupp A, som var (och är fortfarande) baserad på standardbilar som producerats i minst 5.000 (numera 2.500) exemplar. Fyrcylindrig och turbomatning var tillåtet.

## VALD TILL ÅRETS BIL

■ De flesta bitillverkare som tävlade i WRC blev tagna på sängen när Grupp B och Grupp S förbjöds över en natt.

Att utveckla nya rallymodeller görs inte på en eftermiddag, om man nu inte — som Lancia — kunde ta en lämplig bilmodell från programmet och lyfta över Grupp B-tekniken.

Lancia Delta introducerades på hösten 1979. En

praktisk, ganska strikt men ändå personligt formgiven fyrdörrars sedan med tvärställda Fiat-motorer på 1,3 eller 1,5 liter. 1980 blev den vald till "Årets bil" av Europas motorjournalister. På den tiden samarbetade Lancia och Saab, vilket gjorde att modellen även dök upp i Sverige under beteckningen Saab 600.

En GT-version med 1,6-liters motor och 105 hk kom 1982 och året därpå lade man till turbomatning och fick upp effekten till 130 hk. 1986 kom "HF turbo" med 140 hk och då uppstod också behovet av fyrhjulsdrift för att fördela effekten effektivt. Senare samma år presenterades Lancia Delta HF 4WD.

Delta HF 4WD hade större motor, 1.995 cc, med effekten 165 hk. Det unika för modellen var transmissionen.

Den femväxlade lådan satt bakom motorn, hade lika långa drivaxlar och kraftöverföringen till bakhjulen skedde genom en Ferguson visco-koppling, 56 procent av kraften fördelades till framhjulen och 44 procent till bakhjulen. Nyheten var att man dessutom kostat på sig en Torsen-diff i bakaxeln. Den "söker" automatiskt efter bästa grepp och kan låsa sig upp till 70 procent. Den andra stora fördelen med Torsen-diff är att den inte läser sig vid inbromsning, vilket annars är det stora problemet med 4WD-bilar.

I övrigt var Delta HF 4WD ganska lik, även utseendemässigt, sina mindre modellbröder (de utsvängda skärmarna kom senare). Trafikanterna fick låra sig att titta till ordentligt om det dök upp en diskret Delta i filen bredvid. Det kunde vara en potent HF 4WD!

## FANTASTISK SEGERSVIT

■ Lancia Delta HF 4WD var en perfekt modell att lyfta över tekniken från de förbjudna Grupp B-bilarna till. Lancia fick ett försprång som man sedan inte släppte. Under första tävlingsåret, 1987, kunde Lancia vinna på alla underlag och tog hem VM-titeln. Året därpå vann man tio av elva VM-tävlingar och hade redan halvvägs på året vunnit WRC. Framgångarna upprepades 1989, 1990 och 1991. Lancia avvecklade sitt fabrikssteam med flaggan i topp efter -91 års säsong, men det hindrade inte ett privatteam med Lancia Delta att vinna WRC även 1992.

Sex VM-titlar i rad för Lancia Delta — en segersvit som blir svår att upprepa!

I skuggan av rallyframgångarna utvecklades gat-

versionen. 1987 gjordes stora förbättringar på bland annat motor och effekten kunde höjas till 185 hk. Det fullständiga namnet var nu "Lancia Delta HF Integrale". För att göra skillnad mot nästa modell brukar man ibland skriva "Lancia Delta HF 8V Integrale". Utseendemässigt är Integrale-modellen lätt att känna igen på sina utsvängda hjulhus.

Nästa stora steg framåt skedde 1989 när man satte på nytt topplock och utnyttjade fyra ventiler per cylinder. Helt logiskt hette nu modellen "Lancia Delta HF 16V Integrale". För att få plats med 16V-toppen fick motorhuvuven en extra upphöjning på cirka 30 millimeter.

För att få ner vibrationerna användes balansaxlar och effekten var uppe i 200 hk jämnt. Även chassimässigt förbättrade man bilen med större bromsar, modifierat chassi, hydraulisk koppling och större hjul.

Mitt-diffen som fördelar effekten mellan fram- och bakhjulen fick omvänt förhållande. Från tidigare varit 56/44 (mest till framhjulen) gick man nu över till 47/53, som alltså gjorde bilen "mer" bakhjulsdriven. ABS-bromsar fanns som tillval.

## EVOLUZIONE-MODELLER

■ Slutet för Delta-serien närmade sig men Lancia gjorde en sista ansträngning för att förfina sin gatracers ytterligare.

På slutet av 1991 kom "Lancia Delta HF Integrale Evoluzione 1". På dessa utökades spårvidden, vilket gjorde att skärmbreddaren blev ännu bredare. Ny grill och fler hål i huvuven, liksom fembultade fälgar gör modellen lätt att känna igen. ABS-bromsar blev standard. Motorn förbättrades och gav 210 hk vid 5.750 rpm.

För att möta miljökraven fick även Delta integrale katalsyrtorrening, vilket skedde 1993. Någon effektförsmärning var det inte tal om. Ny turbo med vattenkyllning, förbättrad insprutning, knacksensor och andra förbättringar gjorde att vridmomentet faktiskt ökade en smula. För att markera framstegen döptes bilen till "Evoluzione 2".

Den sista modellen blev "Evoluzione 3" som med smärre justeringar gav 215 hk. I allt väsentligt var den lik "tvåan". Som en extra grandios final för Delta-bilarna gjordes en hel serie av specialmodeller mellan 1992-1994. De var extrautrustade och hade ibland speciallack. Merparten skickades på export och många av dem till Japan.

Antalet producerade Delta-bilar under tiden 1986-1994 var totalt 47.787, en mycket hög siffra för den här typen av bil. Produktionen kan delas upp i 4WD-modellen (7.665 bilar, 1986 & 1987), 8V och 16V (23.004 bilar mellan 1988-1991) och evoluzione 1/2/3 (12.118 bilar mellan 1991-1994). De sista bilarna tillverkades i november -94.

## HF-ELEFANTEN

■ Den lustiga elefanten, som är en bekant logotyp för Lancia-entusiasterna, har sin egen historia.

Ursprungligen var det en personlig maskot hos Enrico Anselmi, förare i teamet Scuderia Lancia som tävlade i Giro di Sicilia 1952. Anselmi tillät teamet att använda elefanten logotyp och sedan dess har den galopperande elefanten funnits på Lancia-bilarna.

När vi ändå är inne på avdelningen oanvändbar kunskap så kan nämnas att benämningen "HF" i modellnamnet egentligen uttalas "hi-fi". Första gången det användes var 1960 på Genèves motorsalong, då Lancias Dr. Alfredo Della Seta blev ordförande för "Lancia Hi-Fi Club".

För att vara med i klubben skulle man ha köpt minst sex Lancia eller vara framgångsrik tävlingsförare med Lancia. Med åren föll "i-na" bort i namnet och kvar fanns HF, synonymt med de framgångsrika tävlingsbilarna.

Vil ni ha mer info om Lancia finns det en del trevliga och informativa sidor på Internet. Lancias egen sajt finns på <http://www.lancia.com> och de har bland annat historiska filmsnuttar på <http://www.lancia.com/e/storia/prestige/default.htm>. Enovanligt snyggt, privatajt är <http://www.lancia-integrale.com/default.htm> och på adressen <http://www.geocities.com/MotorCity/3756/evocorner.html> finns massor av länkar till Lancia Delta-sidor.

En personlig betraktelse med utförlig historik och Lancia-ägarens små bekymmer finns på <http://www.rallycars.com/Cars/Lancia/Integrale1.html>. Ett engelskt företag som specialiserat sig på just Lancia Delta hittar man på adressen <http://www.whalley-integrale.uk.com/4wd.htm>. Tänk på att URL-adresserna inte ska avslutas med en punkt.

Glöm heller inte att titta på Bilsports och Förlägs AB Albinsson & Sjöbergs egen sajt på <http://www.fabas.se>.