

HOFFNUNGSTRÄGER



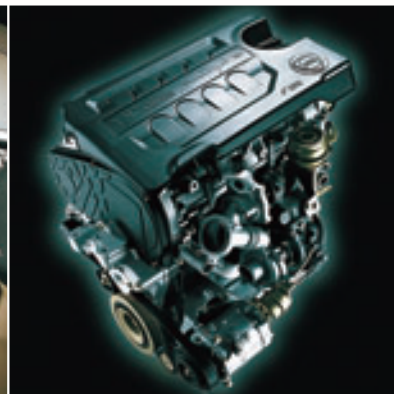
Der Lancia Delta hat Großes vor: Er soll nicht nur die Kompaktklasse aufmischen, sondern auch die unglücklichen Baureihen Lybra und Thesis vergessen machen – erste Ausfahrt mit dem Nobelkompakten



Lancia-typisch: hübsches Armaturenbrett
Übersichtlich: klar gezeichnete Instrumente



Italienischer Stil: helle Lederfauteuils mit straffer Polsterung



Kraftmeier: Twinturbo-Diesel mit 190 PS



Gut gestuft: Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist Serienausstattung



Schmuck: Delta-Logo

Dem Lancia Delta der ersten Generation gebührt der Ruhm, das letzte echte Erfolgsmodell der Turiner Nobelmarke gewesen zu sein. Der von 1979 bis 1993 gebaute Kompakte verkaufte sich hervorragend und gewann nebenbei die Rallye-Weltmeisterschaft in Serie. Die zweite Generation, bis 1999 im Angebot, war dann nicht mehr ganz so erfolgreich. Nach fast zehn Jahren Pause nun also Delta-Generation Nummer drei. Als Kind des Fiat-Konzerns basiert sie auf der Bodengruppe des Bravo, gehört also in die Kompaktklasse. Zugegeben, eine Einordnung, die bei einem Auto mit 2,7 Meter Radstand und einer Gesamtlänge von über 4,5 Metern etwas schwerfällt. Dass der Delta trotz des kombiartigen Hecks und des konzeptbedingt langen Überhangs vorn nicht klobig wirkt, ist ein Verdienst der Lancia-Designer. Schön finden muss man ihn nicht, aber er ist ein sehr präsent, selbstbewusst auftretendes Automobil. Insgesamt sechs Motoren – drei Diesel und drei Benzin – sind für den Einsatz im Delta vorgesehen. Die Palette beginnt bei dem 120 PS starken 1.4-T-Jet-Benzi-

ner und dem 1.6-Multijet-Diesel, ebenfalls mit 120 PS. Als Topmotorisierungen stehen der neue 1,9-Liter-Twinturbo-Diesel und der erst ab Februar lieferbare 1.8 T-Jet mit 200 PS im Programm. Doch nicht nur bei den Motoren bietet der Delta viel Neues. So gibt es etwa ein ESP mit erweiterter Funktionalität, das auf den Namen AHS (Absolute



Reichlich: Das kugelige Heck hat ein Ladevolumen von 420 bis 1400 Litern

Handling System) hört und unter anderem ein elektronisches Sperrdifferenzial bietet. Zudem verfügt der Lancia über eine variable Dämpfung, einen Spurhalteassistenten namens Driving Advisor und eine Einparkautomatik. Die erste Ausfahrt im Turiner Umland mit dem 190 PS starken Twinturbo-Diesel offenbart einige Stärken des stylischen Delta – wie den guten Federungskomfort, die über-

aus kräftige Leistungscharakteristik gepaart mit guter Traktion auch auf nassen, kurvigen Bergstraßen und das angesichts des langen Radstands und der gut 1,4 Tonnen Gewicht überraschend agile Einlenkverhalten. Aber auch einige funktionale, nun ja, sagen wir Unzulänglichkeiten. So leidet die Raumfülle im Interieur unter der mangelnden Kopffreiheit vor allem im Fond. Und den Zugang zum üppigen Kofferraum erschweren eine hohe Ladekante und die eher kleine Heckklappe. Sei's drum, bei Lancia hofft man, dass sich noch in diesem Jahr in Deutschland 2000 Käufer für den italienischen Stil der dritten Delta-Generation begeistern.

Ab 5. September sind die ersten Exemplare bei den Händlern. Die Preise stehen zwar noch nicht fest, doch der billigste Lancia Delta wird vermutlich zu einem Grundpreis von knapp unter 20 000 Euro zu haben sein. Wenn das keine Hoffnung macht. **Heinrich Lingner**

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Mehr Informationen zum Lancia Delta unter Clickcode DELTA-1308

TECHNIK	
LANCIA DELTA 1.9 TWINTURBO	
Motor	4-Zyl., 4-Ventiler, Bi-Turbodiesel, Partikelfilter
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1910 cm³
Leistung bei	140 kW / 190 PS
Max. Drehmoment bei	4000 /min
Max. Drehmoment bei	400 Nm
Getriebe	6-Gang, manuell
Antrieb	Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Torsionslenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; AHS (ESP)
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsass.
Bereifung	rundum: 225/45 R 17
Felgen	rundum: 7,5 x 17
L/B/H	4520/1797/1499 mm
Radstand	2700 mm
Leergew./Zuladung	1430 / k. A.
Anhängelast gebr. / ungebremst	k. A. / k. A.
Kofferraumvolumen	420 – 1400 l
Abgasnorm	EU 4
Typklassen	k. A.
FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH	
0-100 km/h	7,9 s
Höchstgeschw.	222 km/h
EU-Verbrauch	5,7 l D / 100 km
KOSTEN	
GRUNDPREIS	ca. 30 000 €

YAMAHA Feeling Part I
Sport-Touring in Vollendung

YAMAHA empfiehlt **YAMALUBE**

Ihr Langstreckenpotential überzeugt alle, die viel unterwegs sind. Die FJR1300A ist extrem leistungsfähig und bestens ausgestattet. Sie bietet jetzt noch mehr individuelle Einstellmöglichkeiten und bei ihrem Integralbremssystem ein dreistufiges ABS serienmäßig, wie auch Koffer, Heizgriffe und Wegfahrsperre. Unternehmungslustige finden sie bei einem autorisierten YAMAHA-Händler. www.yamaha-motor.de

YAMAHA