

# Lancia Delta

## Breve presentación del modelo

## Un perfecto equilibrio estilístico para el Lancia del futuro

- Estilo italiano para un nuevo concepto de berlina media
- Interiores distinguidos, luminosos e innovadores

## Sistemas y tecnologías de última generación

- Dinámica de conducción y seguridad al máximo nivel
- Confort de viaje y bienestar a bordo

## Motores insignia de la elegancia y el temperamento

- Motorizaciones innovadoras y respetuosas con el medio ambiente
- Cambios precisos y fiables
- Características técnicas

## Más de 1.000 configuraciones *a medida*

- Soluciones financieras exclusivas

# Delta, todo un mito del automovilismo

## Breve presentación del modelo

Delta: un hombre histórico que representa una de las cumbres del automovilismo en Lancia y, al mismo tiempo, un símbolo matemático que significa cambio, evolución... Estamos hablando del *Delta* entendido como una medida universal de la diferencia, como una tensión en busca de la mejora y la excelencia, como la superación de un límite precedente. La evolución del Delta constituye en la base de toda esta estrategia.

En este sentido, el Lancia Delta es el primer vehículo de una nueva filosofía de la marca. Se trata de un posicionamiento original y único, síntesis de dos valores fundamentales para la firma italiana: la elegancia en el estilo y un temperamento atrevido e innovador que, asimismo, inspira todas sus actividades de marketing y comunicación.

Hoy nace el primer vehículo totalmente nuevo del segundo centenario de Lancia, el Delta, con un diseño sin parangón y fiel a la vocación innovadora de la firma. El Delta representa un punto de inflexión en la historia de Lancia, tanto por el contenido en sí del producto como por el trabajo —desarrollado a escala internacional— de apoyo al lanzamiento, previsto para mediados de 2008, y contribuye de forma significativa a la consecución del plan estratégico.

La primera evolución del delta está representada por la capacidad de conciliar la tradicional elegancia de Lancia con soluciones originales de arquitectura que, por primera vez, aúnan de forma armoniosa la garra de un deportivo con el bienestar a bordo de una berlina. Además, el Delta nos ofrece una habitabilidad extraordinaria para su categoría; la distancia entre ejes de 2,7 metros se une a las notables dimensiones del vehículo: 4,5 metros de largo, 1,8 de ancho y 1,5 de alto. Es decir, el Lancia Delta vuelve a estar a la cabeza del segmento de las berlinas medianas, siguiendo la tradición de los grandes de Lancia: desde el Aprilia hasta el Appia, desde el Fulvia hasta el Beta, desde el Prisma hasta el Dedra y el Libra.

El nuevo Delta, diseñado en el Centro Stile Lancia, se caracteriza por una calandra imponente, emblema de la marca, y por un frontal audaz y notorio. Para dotar a este frontal de un dinamismo aún mayor se ha incorporado una amplia toma de aire inferior que anuncia su fuerte temperamento. Asimismo, para enfatizar el aspecto deportivo y tecnológico del modelo, se han elegido unos innovadores faros punteados por una fila de

diodos LED en la parte baja. Un dinamismo similar encontramos en el perfil lateral, donde el hilo conductor es la línea de cintura alta y el montante posterior con forma de trapecio, soporte natural del techo Granluce (un flying bridge de inspiración náutica). Precisamente el amplio pabellón acristalado —con su particular desarrollo divergente de los montantes hacia la zona posterior— culmina en un alerón perfectamente integrado en una original luneta envolvente de moderna concepción y sin bastidor perimetral. Finalmente, como expresión de la tecnología más avanzada, la parte posterior está embellecida con conjuntos verticales de pilotos rodeados de diodos luminiscentes que acentúan su elegancia.

Otros elementos que contribuyen a la línea cortante y estilizada de este automóvil son las molduras cromadas —perfectamente integradas en las juntas de los cristales de forma que enfatizan el flying bridge— y el contraste cromático de la zona inferior del larguero, de color gris opaco, que retoma la combinación bicolor del techo Granluce. Precisamente la pintura bicolor, una particularidad de los grandes Lancia del pasado, regresa a los últimos modelos gracias a un elaborado proceso de pintura (en comparación con el proceso tradicional, se necesitan hasta seis horas más). Es decir, todo lo que ayer eran elementos artesanales al alcance de sólo unos pocos, hoy Lancia lo ofrece en toda una gama.

El Delta destaca inmediatamente por su diseño moderno y elegante, siguiendo la línea del inconfundible estilo Lancia de los últimos años. Ahora bien, es en el momento de recibir a sus huéspedes es cuando ofrece lo mejor de sí. Nada más entrar en el vehículo percibimos una agradable sensación de bienestar a bordo gracias al excepcional ambiente que proporcionan su elegancia y su comodidad, la riqueza de sus colores y la calidad de sus materiales. Nos encontramos en el interior de un habitáculo con techo realizado con materiales fonoabsorbentes (conocido como Noise Absorbing Roof), que garantiza un alto grado de aislamiento acústico en marcha. Asimismo, la luminosidad interior queda garantizada por la gran superficie de las lunas laterales y, en su caso, por el techo practicable panorámico que ocupa el 80 % de la superficie total. El conjunto es aún más exclusivo gracias al uso de valiosos materiales para los revestimientos internos, desde piel hasta Alcantara, y a la presencia de un imponente salpicadero de Benova<sup>®</sup>, un innovador y elegante material procedente del poliuretano que ofrece las mismas sensaciones táctiles y visuales que la piel auténtica. También es de destacar que se puede optar por un lujoso revestimiento de piel «plena flor» Poltrona Frau<sup>®</sup>, un toque de exclusividad que une la clase Lancia con una de las marcas Made in Italy más reconocidas del mundo. El resultado final es un ambiente que acoge calurosamente a sus ocupantes con una destacada factura artesanal.

El asiento posterior es otro elemento que contribuye decididamente a convertir el habitáculo en un verdadero salón; se puede desplazar y es reclinable (hasta 25°). Con ello

se consigue aumentar el ya de por sí espacioso maletero, de 380 litros en posición normal y hasta 465 con los asientos traseros abatidos. Asimismo, desplazándolos en sentido opuesto e inclinándolos, se consigue una posición de relax total, a la manera de las butacas de clase preferente de un vuelo intercontinental. No hay que olvidar que la habitabilidad posterior del Lancia Delta es, sin duda, la mejor de su segmento y que es la única berlina de dos volúmenes que ofrece la posibilidad de regular el respaldo posterior y desplazarlo a la vez.

La extraordinaria elegancia de los interiores tiene su correspondencia en un marcado carácter tecnológico de la instrumentación. Ejemplo de ello es la sugerente consola central que, a modo de plataforma tecnológica ideal, parece flotar sobre la superficie inferior. La iluminación blanca de la consola destaca las originales teclas tridimensionales. Y lo que es aún mejor: todos los elementos destinados a la conducción (consola, salpicadero, volante, climatizador, sistemas de información y entretenimiento) presentan el mismo tratamiento cromático y uso de los materiales, con un efecto metálico y tecnológico con destellos por todo el salpicadero. Los detalles cromados de los mandos y el elegante volante —que recuerda el histórico volante de cuatro radios— son otras tantas muestras de la inconfundible clase Lancia.

El habitáculo del Lancia Delta, máxima expresión de la exclusividad y distinción italianas, se presenta como un verdadero salón que acoge a sus pasajeros en un ambiente incomparable por su clase y su confort, sin olvidar la tecnología de vanguardia. Efectivamente, gracias al trabajo conjunto con los mejores colaboradores de diferentes sectores, el Lancia Delta ofrece los dispositivos y los sistemas más avanzados en el ámbito del entretenimiento. Así, por ejemplo, se puede vivir a fondo el placer de la música que ofrece su autorradio Blaupunkt, con instalación de alta fidelidad Bose® (opcional) y su reproductor de CD y MP3 con mandos en el volante. También se puede acceder a las numerosas funciones de Blue&Me®, el sistema desarrollado en colaboración con Microsoft y que ofrece manos libres con interfaz Bluetooth® y reconocimiento de voz evolucionado. Incorpora, asimismo, un puerto USB, un reproductor MP3 y un lector de mensajes de texto (también disponible en la versión NAV). Y como colofón, el Lancia Delta estrena Instant Nav, un nuevo sistema de navegación por satélite. Este innovador dispositivo, elaborado en colaboración con Magneti Marelli, garantiza prestaciones multimedia de primera, un uso sencillo y una perfecta integración de numerosas funciones en un único sistema: desde la interfaz USB hasta los mandos por voz, pasando por la gestión de los mapas de una tarjeta SD y la pantalla de alta resolución.

También en las motorizaciones y en la mecánica el Lancia Delta hace gala de sus valores de referencia: elegancia y temperamento. En primer lugar, el temperamento de sus motores diesel y gasolina, que se distinguen por sus innovaciones tecnológicas y sus

prestaciones. Todos ellos están sobrealimentados y equipados con cambios de seis velocidades (manuales, robotizados o automáticos) y, desde su lanzamiento, estarán disponibles en tres versiones: 1.4 Turbo Jet de 120 y 150 CV (ambos de gasolina) y el 1.6 turbodiesel MultiJet de 120 CV (Euro 5), que también estará disponible con un avanzado cambio robotizado. Muy pronto se incorporarán a la gama dos novedades absolutas: el 2.0 MultiJet de 165 CV y el 1.9 Twin Turbo MultiJet de 190 CV.

Posteriormente se completará la gama con otra solución innovadora: el motor 1.8 Di Turbojet de 200 CV, de inyección directa de combustible y equipado con un moderno cambio automático de seis velocidades. Todos los motores son Euro 5 y confirman la posición de la firma Lancia como punto de referencia tecnológico y de innovación de todo el panorama automovilístico.

Elegancia en las formas y en los materiales, pero también elegancia en la relación con el mundo exterior... Efectivamente, en relación con el medio ambiente, el Lancia Delta se anticipa al futuro y en sus motorizaciones diesel ya respeta los límites impuestos por las futuras normas Euro 5, lo que, sin lugar a dudas, le proporciona un delta de más respecto a sus competidores.

Finalmente, las prestaciones de los motores van de la mano de una mecánica contrastada y optimizada para el confort y la conducción gracias al uso de soluciones técnicas únicas en su categoría. Para empezar, tenemos el Absolute Handling System, un avanzado sistema de control de estabilidad que, comparado con los disponibles hasta el momento, incorpora numerosas e importantes funciones, como el LTF (Linearization Torque Feedback), que mejora claramente la sensación de control del vehículo en las curvas, sobre todo a altas velocidades; y el TTC (Torque Transfer Control), una innovadora función que, simulando electrónicamente la presencia de un diferencial autoblocante, mejora la tracción en las curvas evitando en buena medida el subviraje y proporcionando una conducción más dinámica.

También es de destacar el innovador sistema de control Absolute Handling System, que interviene siempre de forma discreta gracias a la combinación con el DST (Drive Steering Torque). Efectivamente, la dirección electrónica activa ya efectúa automáticamente las correcciones y controla también el sobreviraje en superficies con baja adherencia.

En su línea de liderar la tecnología de vanguardia, el Lancia Delta incorpora suspensión electrónica de amortiguación variable (Reactive Suspension System): por una parte, mejora notablemente el confort de marcha, neutralizando la transmisión de vibraciones en todo tipo de recorridos y, por otra, aumenta aún más el placer de conducción mejorando el manejo en todas las situaciones (el sistema regula activamente la configuración según el tipo de vía y las necesidades de conducción). Completan el equipamiento del Lancia Delta el sistema de aparcamiento semiautomático, que acciona el

volante y tan sólo deja en manos del conductor la tarea de accionar el freno y el acelerador para completar así la maniobra, y el sistema Driving Advisor, el asesor de conducción que, actuando en el volante, avisa al conductor cuando el vehículo sale del carril de marcha. En resumidas cuentas, todos estos dispositivos tienen el objetivo de simplificar y mejorar la conducción y así llevar al Delta hacia el concepto de VIP Driving.

El Lancia Delta, destinado a una clientela exigente y selecta, ofrece más de 1.000 personalizaciones que se obtienen de la combinación de tres acabados, cuatro revestimientos para los asientos diferentes, cuatro tipos distintos de llantas en aleación, doce pinturas de carrocería y doce combinaciones bicolors. Sin duda una amplia y estructurada gama que confirma la unidad en la diversidad del nuevo modelo. Asimismo, siguiendo la estela de este delta como expresión de la diferencia, Fiat Group Automobiles Financial Services ha creado importantes novedades en términos de posibilidades de financiación, diferentes de las ofertas tradicionales, que integran exclusivos servicios garantizados por Parts&Services de Fiat Group Automobiles.

Infoautomobiles

# Un perfecto equilibrio estilístico para el Lancia del futuro

Diseñado en el Centro Stile Lancia, el nuevo Delta nos lleva al futuro siguiendo la tradición de los *grandes* de Lancia —desde el Aprilia hasta el Appia, desde el Fulvia hasta el Beta, desde el Prisma hasta el Dedra y el Libra— y vuelve a liderar el segmento de las berlinas medias con un confort de primera línea. Sus dimensiones exteriores de 4,5 metros de largo, 1,8 de ancho y 1,5 de alto, y su distancia entre ejes de 2,7 metros garantizan una habitabilidad extraordinaria para su categoría.

Para dar vida a este automóvil único y exclusivo, Lancia ha recurrido a su patrimonio de creatividad y de capacidad de realización. Una tradición de la que han nacido vehículos que han hecho historia en el automovilismo. Como el Lambda, el primer vehículo del mundo con bastidor autoportante y suspensiones anteriores independientes. O el Aprilia, que en los primeros años 30 ya presentaba un Cx de 0,47, cuando el valor medio de los vehículos de la época era de 0,60. O también el Aurelia, que bajo el capó escondía el primer motor de seis cilindros en V, nunca antes montado de serie en un automóvil. Todos ellos fueron vehículos capaces de distinguirse por ser el resultado de la síntesis entre la innovación tecnológica de su tiempo y la clase de un inconfundible estilo de vida exclusivo. Ahora es el turno del nuevo Delta, que recoge el testigo y proyecta hacia el futuro los valores de elegancia y temperamento que desde hace más de un siglo forman parte del patrimonio de Lancia.

## Estilo italiano para un nuevo concepto de berlina media

Expresión del mejor *Made in Italy*, el Lancia Delta destaca en el actual panorama automovilístico por la belleza de su línea exterior: moderna, selecta y distinguida por un inconfundible *carácter italiano*.

El frontal del Lancia Delta tiene garra y presencia, realizado por los volúmenes de los guardabarros y caracterizado por una calandra imponente, emblema de la marca. Confluyen en él, en armonía, el capó bien esculpido y las líneas fluidas de los guardabarros, mientras que el aspecto dinámico del vehículo se hace notar especialmente gracias a la rejilla de la toma de aire inferior, que anuncia el temperamento atrevido de sus motores. El conjunto exhibe un carácter aún más deportivo y tecnológico gracias a sus

innovadores faros, verdaderas joyas del diseño y la ingeniería, punteados por una línea de diodos luminiscentes en la parte baja.

En su perfil lateral, el Delta expresa su dinamismo a través de una línea de cintura alta y el montante posterior en forma de trapecio, soporte natural del amplio techo Granluce de clara inspiración náutica. Se trata de un techo practicable que afecta a toda la superficie del habitáculo (1,46 metros cuadrados), caracterizado por un exclusivo aspecto acristalado *total glass effect* también en los elementos fijos del acabado. Además, gracias a una superficie acristalada transparente de 0,7 m<sup>2</sup>, el techo Granluce ofrece una luminosidad excelente que sitúa al nuevo Delta en la cima de su categoría.

Otros elementos que contribuyen a la línea cortante y estilizada son las molduras cromadas —perfectamente integradas en las juntas de los cristales de forma que enfatizan el techo Granluce— y el contraste cromático de la zona del larguero inferior, de color gris opaco, que retoma la combinación bicolor del techo. Se trata, sin duda, de un homenaje a la tradición de Lancia. Precisamente esta particularidad de los grandes Lancia del pasado regresa a los últimos modelos gracias a un elaborado proceso de pintura (en comparación con el proceso tradicional, se necesitan hasta seis horas más). Es decir, todo lo que ayer eran elementos *artesanales* al alcance de unos pocos, hoy Lancia lo ofrece en toda una gama. Por lo demás, gracias al patrimonio de valores que ya forman parte del ADN de la marca, Lancia se presenta ante la competencia como una clara favorita para dar una respuesta satisfactoria a las exigencias de un cliente al día de la tecnología pero que, además, es conocedor del valor de la tradición y pide un *producto con esencia* a la par que selecto y exclusivo.

Uno de los elementos más sobresalientes es el amplio pabellón acristalado —con su particular desarrollo divergente de los montantes hacia la zona posterior— que culmina en un alerón perfectamente integrado en una original luneta envolvente de moderna concepción y sin bastidor perimetral. El mismo tipo de soluciones originales se encuentran en la parte posterior, donde los grupos de pilotos verticales rodeados de diodos luminiscentes son la expresión de la tecnología más avanzada y acentúan las líneas elegantes del Delta.

## **Interiores con distinción, luminosos e innovadores**

Al igual que el exterior, el interior del Lancia Delta representa la expresión más evolucionada del estilo italiano, gracias a la calidad de los materiales y a la particular atención por los detalles. El resultado es un entorno luminoso y acogedor que proporciona un confort en ruta inigualable. Ejemplo de ello es el habitáculo realizado con un material fonoabsorbente (denominado Noise Absorbing Roof), fabricado en poliéster, que consigue

atenuar unos 2 dB el ruido interior en el habitáculo, con lo que se garantiza un excelente nivel de insonorización en marcha.

Pero aún hay más. El Lancia Delta ofrece una luminosidad excepcional gracias a la amplia superficie de los cristales laterales y, de manera opcional, del techo practicable Granluce de grandes dimensiones que ocupa el 80 % de la superficie total. Nace así un ambiente exclusivo, amplio y protector, el ambiente propio de cualquier automóvil Lancia. Y, respetando la pura tradición Lancia, en la zona anterior destacan las superficies suaves y revestidas de valiosos materiales, desde piel hasta Alcantara® hasta la presencia de un *importante* salpicadero de Benova®, un elegante e innovador material procedente del poliuretano que proporciona las mismas sensaciones táctiles y visuales de la piel auténtica (se trata de un producto registrado por Benecke-Kaliko y hasta ahora utilizado en los modelos de gama alta de automóviles Maserati).

Yendo a los detalles, el acabado Argento propone asientos revestidos de un tejido técnico tridimensional, denominado Carbony 3D, combinado con aplicaciones de Alcantara® que realzan el contraste entre materiales valiosos y técnicos. El asiento lo completa un tejido de Microlux, microfibra agradable al tacto. En cambio, en las versiones Oro y Platino, se utiliza una elegante combinación de Alcantara® y piel plena flor en el entramado del asiento, lo que hace todavía más exclusivo al Lancia Delta (el único vehículo de su categoría que ofrece materiales tan valiosos). Además, a la parte de Alcantara® se le han cosido ribetes en piel que subrayan la calidad artesanal de su elaboración y enriquecen el diseño del asiento, haciéndolo más original y exclusivo. Finalmente, y como extra, se puede escoger un revestimiento de piel plena flor Poltrona Frau® combinado con un cosido plateado muy técnico que retoma la pintura *Chrome Shine* de la consola central, del volante y de la empuñadura del cambio de marchas: otro toque de exclusividad que aúna la clase de Lancia con la distinción de Poltrona Frau®, una de las más famosas marcas *Made in Italy* en todo el mundo. Pero eso no es todo, porque el Lancia Delta es el único vehículo de su segmento que ofrece el apreciado revestimiento en piel Poltrona Frau® en color beige con el exclusivo ribete haciendo contraste en tono burdeos.

Especialmente sugerente es la consola central que, a modo de *plataforma tecnológica ideal*, parece flotar sobre la superficie inferior. Esta ideal superposición resalta aún más por la original iluminación blanca que emerge de la consola e ilumina las novedosas teclas tridimensionales. Por otra parte, todos los elementos destinados a la conducción (consola, salpicadero, volante, climatizador, sistemas de información y entretenimiento) presentan el mismo tratamiento cromático y uso de los materiales, con un efecto metálico y tecnológico en la consola central —gracias a la pintura *Chrome Shine*— y destellos por todo el salpicadero que destacan su importancia funcional.

También en los detalles cromados de los mandos encontramos la inconfundible clase Lancia: desde los mandos del climatizador y de la radio hasta las empuñaduras de las puertas y las teclas de la consola. De la misma forma, el elegante volante del nuevo Delta recuerda, en clave moderna, a su histórico antecesor de cuatro radios y el mismo lenguaje formal ha sido utilizado en la empuñadura del cambio. Por otro lado, los asientos presentan un nuevo signo de distinción con la presencia del escudo de Lancia en los reposacabezas, estampado en caliente con inyección de silicona tridimensional (igual que Ferrari y Maserati); el Delta es el único vehículo que lo incorpora de serie en todos sus acabados para destacar su distinción.

Y todo este confort y bienestar están también a disposición de los ocupantes de los asientos traseros. No sólo porque sean auténticas butacas que aseguran una comodidad extraordinaria, sino también porque la habitabilidad posterior del nuevo Lancia Delta (que tiene una distancia entre ejes de hasta dos metros y setenta centímetros) es la mejor de su segmento. El asiento posterior es un elemento que contribuye decididamente a convertir el habitáculo en un verdadero salón. Se puede desplazar y es reclinable (hasta 25°), con lo que se consigue aumentar el ya de por sí espacioso maletero de 380 litros en posición normal y hasta 465 con los asientos traseros abatidos. Asimismo, desplazándolos en sentido opuesto e inclinándolos se consigue una posición de relax total, a la manera de las butacas de clase preferente de un vuelo intercontinental. No hay que olvidar que el Lancia Delta es la única berlina de dos volúmenes que ofrece la posibilidad de regular el respaldo del asiento posterior y desplazarlo a la vez.

Finalmente, la versatilidad del maletero aumenta notablemente gracias a la Magic Back Box, una plataforma especial que, abatiendo completamente los asientos traseros, proporciona una superficie plana de carga completamente nivelada y continua. Además, el sistema puede ser siempre utilizado como un compartimiento escondido en el que poder depositar objetos frágiles o de valor.

# Sistemas y tecnologías de última generación

Respetando el más puro estilo de la tradición Lancia, el nuevo modelo del Delta representa un significativo salto hacia adelante en el campo de la innovación tecnológica aplicada a la dinámica de conducción, a la seguridad y al confort en ruta. El mejor ejemplo de ello es la adopción de sistemas y dispositivos de última generación —algunos de ellos introducidos por primera vez en el segmento— capaces de transformar incluso el más corto de los trayectos en un agradable viaje.

## Dinámica de conducción y seguridad de máximo nivel

El nuevo Lancia Delta ha sido diseñado para obtener la máxima puntuación en las pruebas de seguridad pasiva y activa, gracias a la adopción de seis *airbags* (anteriores, en ventanillas y laterales en toda la gama) y cinturones de tres puntos con pretensores y limitadores de carga. El nuevo modelo presenta los más sofisticados sistemas electrónicos de control de comportamiento dinámico del automóvil como el ABS con EBD, además del sofisticado ESP (conocido como Absolute Handling System) y la llamada dirección electrónica activa (DST).

Absolute Handling System y la dirección DST (Drive Steering Torque)

Para garantizar un perfecto control del vehículo por parte del conductor, el Lancia Delta ha adoptado el Absolute Handling System —la evolución del ESP (Electronic Stability Program)—, un sistema que interviene en situaciones próximas al límite, cuando entra en peligro la estabilidad del vehículo, y ayuda al conductor a controlarlo. Asimismo, en combinación con el Absolute Handling System, dispone del sistema Hill Holder, que asiste al conductor en los arranques en pendiente; el sistema antideslizamiento ASR (Anti Slip Regulation) que, a cualquier velocidad y con la ayuda de frenos y control motor, permite optimizar la tracción; y el sistema MSR (Motor Schleppmoment Regelung) que interviene en caso de cambio brusco de marcha en una subida, proporcionando un par adecuado al motor.

Sin embargo, el Absolute Handling System del Lancia Delta es de tipo evolucionado, ya que incorpora algunas importantísimas funciones, por ejemplo el LTF (Linearization Torque Feedback) y el TTC (Torque Transfer Control). Además, el nuevo sistema de control interviene siempre de forma discreta, gracias a la combinación con el DST (Drive Steering

Torque), la dirección electrónica activa, que ya efectúa automáticamente las correcciones y controla también el sobreviraje en superficies con baja adherencia.

Más concretamente, el DST (Drive Steering Torque) es el innovador sistema que mejora tanto la seguridad de marcha como las prestaciones de manejo del vehículo. En la práctica, en cualquier situación de conducción, el volante electrónico sugiere al conductor la maniobra correcta que hay que realizar, lo que proporciona unas excelentes prestaciones de adherencia e infunde una gran sensación de seguridad. Contribuyen también a esta seguridad la continua interacción entre la servodirección eléctrica (que genera un par en el volante) y el control electrónico de la dinámica (Absolute Handling System). Concretamente, el DST efectúa automáticamente correcciones, ayuda a mantener el control del vehículo y hace más discreta la intervención del Absolute Handling System.

Éstas son las tres situaciones en las que el sistema DST resulta especialmente útil.

- Si se produce un sobreviraje, el sistema facilita la maniobra más apropiada para mantener el control del vehículo en cualquier situación.
- La función MCF (Mu-Split control function) interviene en caso de rodar sobre superficies con adherencia desigual (por ejemplo, sucede a menudo en invierno que dos ruedas están encima de hielo y las otras dos sobre asfalto). En este caso concreto, el sistema DST proporciona una contradirección automática que permite controlar el vehículo (evitando un trompo) y, al mismo tiempo, detenerlo en la menor distancia posible (la distancia de frenado se reduce en un 10 %).
- LTF (Linearization Torque Feedback): en una situación de conducción deportiva, cuando el sistema detecta una mayor aceleración lateral (a partir de 0,6 g) actúa aumentando el par de resistencia en el volante. De esta forma mejora claramente la sensación de dominio del vehículo en la curva, especialmente a altas velocidades.

Por último, el Lancia Delta nos ofrece el nuevo sistema TTC (Torque Transfer Control), que mejora la transferencia del par a la ruedas y, concretamente, garantiza un óptimo comportamiento del vehículo en las curvas haciéndolo más seguro y divertido en la conducción deportiva o en condiciones de escasa adherencia. Este sistema TTC se basa en el aprovechamiento del sistema de frenos que, accionado en el momento oportuno por el Absolute Handling System, crea un comportamiento muy parecido a un diferencial de deslizamiento limitado (en otras palabras, el sistema TTC simula electrónicamente la presencia de un diferencial autoblocante). Concretamente, el sistema de frenos anterior, en condiciones de aceleración en curva, actúa convenientemente en la rueda interna, incrementando así la motricidad de la rueda externa (con mayor carga) y repartiendo el par

entre las ruedas motrices anteriores de forma dinámica, y continua según las condiciones de conducción y de la superficie viaria.

### Suspensiones electrónicas con amortiguación variable (Reactive Suspension System)

El esquema de suspensiones adoptado por el Lancia Delta hace uso de una arquitectura consolidada así como optimizada para el confort y la ligereza. En las ruedas anteriores es de tipo MacPherson, con eje y brazos oscilantes optimizados para las nuevas condiciones de carga. En el posterior se ha elegido una solución de eje de torsión y barra estabilizadora con el fin de obtener óptimas prestaciones de conducción.

Pero la verdadera gran novedad de este modelo es la introducción de un elemento elaborado en colaboración con Magneti Marelli: el innovador sistema de amortiguación de oscilaciones (Reactive Suspension System), hasta ahora reservado a los últimos vehículos de las gamas más altas y que aquí se ha aplicado por primera vez en el Grupo Fiat en un vehículo de gama media. El Reactive Suspension System —mediante el control electrónico en tiempo real de los amortiguadores— facilita la reducción de las oscilaciones del cuerpo del vehículo en todas las situaciones de conducción, garantizando así altos niveles de seguridad y confort de marcha. Concretamente, el sistema identifica mediante sensores la situación de conducción y las condiciones de la superficie viaria, y escoge, en consecuencia, los sistemas de control más apropiados. Entre éstos se encuentra el Sky-Hook (literalmente gancho al cielo), que permite aislar el habitáculo haciendo que permanezca quieto en relación con los ajetreos exteriores.

Además, gracias a la elevada capacidad de cálculo de la unidad de control electrónica y a la respuesta instantánea de las electroválvulas, el sistema neutraliza desde su nacimiento las perturbaciones procedentes de la superficie viaria irregular, con lo que permite un control dinámico óptimo incluso en conducción deportiva (seleccionable) aumentando la manejabilidad y la precisión en la maniobra.

No menos importante es el hecho de que el Reactive Suspension System reduce la distancia de frenado del vehículo (aproximadamente en un 5 %) gracias al contacto perfecto entre rueda y suelo, y garantiza una intervención inmediata en caso de maniobras de emergencia, con la consiguiente recuperación fácil de las condiciones de seguridad.

### Driving Advisor

Un segundo de distracción, una repentina caída en el sueño... He aquí dos situaciones que representan un riesgo de salirse de la carretera. Para reducirlo, el Lancia Delta ofrece el sistema Driving Advisor, un importante elemento de seguridad preventiva

que avisa al conductor en caso de acercarse involuntariamente al borde del carril. Este dispositivo permanece activo con el vehículo en marcha a velocidades de entre 65 y 180 Km/h, y el sistema envía un par al volante (4 Nm en línea continua, 2 Nm en línea discontinua) que avisa al conductor de que ha superado la línea que delimita el carril.

Un primer elemento del Driving Advisor es el sistema de visualización formado por una cámara con un software asociado de elaboración de la imagen que envía los datos relativos a la geometría viaria por delante del vehículo durante la marcha (hasta 20 m por delante del vehículo). El dispositivo de visualización reconoce las líneas que delimitan el carril y proporciona una medición de la posición del vehículo, ya sea en términos de desplazamiento desde el centro del carril como de orientación.

El segundo elemento clave del Driving Advisor es una unidad electrónica de elaboración, con estrategias de control privativas, que extrapola la trayectoria del vehículo y evalúa la inminencia de una posible salida del carril. Esta previsión se desarrolla basándose en los datos del sistema de visualización y también de los sensores dinámicos estándar presentes a bordo.

La unidad electrónica define, a continuación, la acción que hay que aplicar a la dirección. De esta forma, se transmite a través de un par percibido en el volante una sensación de resistencia que se opone ligeramente a la tendencia del volante.

Por lo tanto, el tercer elemento del sistema es la dirección eléctrica, con su correspondiente motor de actuación y con los sensores de par y ángulo del volante necesarios para el correcto funcionamiento. Es éste el dispositivo que acciona la solicitud de par procedente de las estrategias de control.

Algunas características del accionamiento hacen la interacción con el conductor eficaz e intuitiva. Mientras el vehículo siga su curso lejos de los bordes del carril, la percepción normal del volante no se modifica. Además, el sistema no interviene si se ha accionado el indicador de dirección, índice de la voluntad del conductor de efectuar la maniobra de salida del carril. Cuando el par se genera en el volante, proporciona una indicación de la acción que hay que llevar a cabo para devolver el vehículo hacia el centro del carril.

Es decir, el sistema Driving Advisor pretende prevenir situaciones debidas a distracciones del conductor. El aspecto clave del sistema es una interacción natural e intuitiva, con informaciones que son inmediatamente interpretables y comprensibles, sin necesidad de razonamientos elaborados, lo que redundará en una mayor rapidez de respuesta y en una reducción de la carga cognitiva. No menos importante es el hecho de que el par producido en el volante no sólo se opone a la superación de las líneas laterales sino que, al mismo tiempo, proporciona una indicación de la acción que hay que llevar a cabo para devolver el vehículo al centro del carril, con lo que se obtiene una intervención

correctiva sobre la trayectoria. No obstante, el conductor mantiene el pleno control de la conducción y tiene siempre la posibilidad de oponerse al par sobre el volante en caso de que lo considere oportuno.

## Confort de viaje y bienestar a bordo

El nuevo Lancia Delta es sin duda un vector de la nueva tecnología, no sólo en lo que se refiere a la mecánica sino también a la electrónica al servicio del confort y del bienestar a bordo. El mejor ejemplo de ello es la nueva generación del sistema Blue&Me™, que precisamente se estrena con este modelo de Lancia y ofrece importantes novedades para el disfrute de la música. Además, el cliente puede equipar su Lancia Delta con el Blue&Me™ Nav, un eficaz sistema de navegación por pictogramas que, entre otras cosas, facilita el acceso a una serie de servicios telemáticos sencillos, útiles y con el mejor precio del mercado (el Delta es el primer vehículo del Grupo Fiat que ofrece estos servicios desde su lanzamiento). Además, también están disponibles otros importantes dispositivos y sistemas destinados a aumentar el placer de conducción: desde el nuevo navegador por satélite Instant Nav hasta el sistema Easy Parking, pasando por los nuevos grupos ópticos anteriores y posteriores.

### Blue&Me y Blue&Me Nav

El Lancia Delta ofrece el Blue&Me (también en versión Nav), el innovador sistema surgido de la colaboración entre Fiat Group Automobiles y Microsoft, que modifica los paradigmas de comunicación, información y entretenimiento en el automóvil, mejorando el confort y la calidad del tiempo que transcurrimos en él.

Caracterizado por su sencillez de uso, este dispositivo permite realizar y recibir llamadas telefónicas, escuchar música de forma sencilla y segura mientras se conduce y, gracias a la tecnología Bluetooth®, facilita la comunicación del vehículo con el mundo exterior a través de dispositivos personales como teléfonos móviles y otros dispositivos portátiles.

Además, el dispositivo Blue&Me™ se basa en un sistema abierto, actualizable, flexible y modulable en su contenido. De hecho, Fiat Group Automobiles y Microsoft, con el soporte de Magneti Marelli, ofrecen una plataforma adaptable a la mayor parte de teléfonos móviles, reproductores musicales y otros dispositivos personales, que sustituye a los actuales costosos y rígidos dispositivos con la gran ventaja de poder seguir el día a día de las innovaciones del mercado y mantener una perfecta integración con el automóvil. Y todo ello a un precio asequible. Además, el Blue&Me™ garantiza la máxima seguridad y sencillez en el uso. El sistema de accionamiento por voz, su completa integración con las

teclas del volante y con la información de la pantalla de la instrumentación, permite al cliente que disponga de móvil con Bluetooth® utilizarlo incluso si se encuentra en el bolsillo de una chaqueta o en una cartera, sin por ello tener que retirar las manos del volante. Además, el reconocimiento de voz evolucionado facilita una interactividad inmediata —sin la necesidad de fases de reconocimiento de la voz— y la interpretación en voz alta de los mensajes de texto recibidos.

Conviene destacar que, precisamente en el nuevo Delta, el sistema Blue&Me™ va un paso más allá al añadir nuevas funciones que confirman la gran flexibilidad de la plataforma. Efectivamente, conectando un dispositivo digital al puerto USB se pueden escuchar horas y horas de música digital en formato MP3, WMA y WAV grabada en el móvil, en reproductores MP3 y en memorias USB. Además, para una mayor compatibilidad con el iPod, a partir de hoy mismo es posible escuchar en el Lancia Delta, además de los formatos mencionados, temas musicales con extensión AAC, siempre y cuando estén libres de derechos digitales (DRM) y guardados en el Modo disco duro. Pero eso no es todo: para un mayor confort de los ocupantes, el sistema Blue&Me™ del Lancia Delta proyecta los datos sobre las pistas musicales en la pantalla de la radio (hasta ahora, esto era sólo posible en el cuadro de mandos).

Los clientes del Lancia Delta podrán, asimismo, escoger si desean equipar su vehículo con Blue&Me™ Nav, que incorpora un equipo de navegación con memoria USB de mapas memorizados y un CD de soporte que puede ser utilizado para transferir los mapas a reproductores MP3 personales.

La tecla Nav facilita la conexión directa con el menú de navegación, al que se puede acceder también a través de los mandos del volante y por voz. Introduciendo la memoria USB, se puede iniciar la navegación. El punto de destino se introduce seleccionando con las teclas del volante las letras iniciales de la dirección, que puede completarse con órdenes orales.

Igual que el resto de la información, los detalles de la navegación están disponibles en el cuadro de mandos del vehículo: dirección de destino, pictogramas de la dirección que hay que seguir, información sobre la llegada y puntos de interés, junto con el tradicional sistema de ayuda por voz con indicaciones reproducidas a través de los altavoces. Además, al contrario que los dispositivos más habituales (que no permiten navegar y, al mismo tiempo, escuchar discos compactos de audio si no es en presencia de un cargador de CD) con Blue&Me™ Nav no sólo es posible, sino también fácil, navegar y escuchar la música del propio reproductor y permanecer siempre conectados al móvil.

Utilizando el programa de navegación en un ordenador personal con la ayuda del CD de soporte, se pueden guardar en la memoria USB los mapas de los diferentes países adquiridos. Así pues, se podrá seleccionar todo un país (por ejemplo Italia, Francia,

Alemania, etc.), o una parte predefinida (por ejemplo, norte, centro o sur de Italia) o incluso una región que agrupe diferentes mapas pertenecientes a diferentes países (por ejemplo, norte de Italia y Suiza, o Austria y sur de Alemania).

### Los nuevos servicios disponibles con Blue&Me™ NAV

El Lancia Delta es el primer modelo del Grupo Fiat que ofrece los servicios infotelemáticos elaborados en colaboración con Telecom Italia y disponibles en el sistema Blue&Me™ Nav (SOS Emergency, Info Service y Drive Me, así como servicios de seguros telemáticos) que podrán ser activados por parte del cliente con total libertad.

**SOS Emergency.** Este servicio, disponible 24 horas al día y 365 días al año, se activa mediante la tecla SOS. Con esta acción se transmitirá a la central operativa una llamada o un mensaje de texto con la posición del vehículo. Resulta de especial interés el hecho de que, sea cual sea el país donde se encuentre el conductor, el operador del centro de llamadas le atenderá en su propio idioma.

El servicio se activará de forma automática incluso si se dispara un airbag. El vehículo será inmediatamente localizado y se podrá obtener asistencia en carretera y sanitaria. La tecla SOS se podrá utilizar también en caso de malestar o de peligro. Éstos servicios serán gratuitos durante el período de garantía del vehículo (a partir de entonces estarán disponibles con una cuota anual).

**Info Service y Drive Me:** información al servicio del automovilista. Dondequiera que se encuentre el conductor, siempre será fácil disponer de asistencia e información actualizada sobre acontecimientos, estado de las carreteras, restaurantes, cines, pubs y muchas otras cosas hasta en cinco países europeos: Italia, Francia, Gran Bretaña, Alemania y España.

Tan sólo tendrá que pulsar la tecla INFO para hablar con un operador que le facilitará todo tipo de información o, si lo prefiere, enviará directamente al navegador las coordenadas del destino seleccionado (en tal caso, el dispositivo calculará automáticamente la ruta).

Los servicios INFO serán de pago con el sistema pago por consulta (el coste se calculará en función de los segundos de conversación con el centro de servicios) y un importante aspecto de ese sistema es que no se prevé ninguna cuota anual, es decir, un coste de 2,4 céntimos de euro por segundo (1,44 euros/min.), a los que hay que sumar 30 céntimos de euro por establecimiento de llamada.

**Servicios de seguros telemáticos.** Gracias al sistema de localización por satélite y a acuerdos con la mayoría de las compañías aseguradoras, se tendrá la posibilidad de disfrutar de descuentos en seguros de RC (hasta un 20 %) y de robo e incendio (hasta un 50 %). En caso de robo, será posible de localizar el vehículo gracias al sistema de

seguimiento. Además, se podrá determinar cuántos kilómetros ha realizado el vehículo y, según esto, estipular pólizas de seguro *ad hoc* que siempre serán más ventajosas porque se determinarán según los hábitos y exigencias reales del cliente.

### ***Instant Nav, el nuevo navegador por satélite con mapas***

De forma opcional, el Lancia Delta se puede equipar con Instant Nav, un innovador sistema infotelmático de última generación que, en un único dispositivo, integrado en el salpicadero, incluye un navegador por satélite con mapas, autorradio dual y lector de CD y MP3. Además, es compatible con Blue&Me y, cuando éste esté en funcionamiento, también están disponibles las funciones de reproductor mediante el uso de una memoria USB, un iPod, etc., conectados al puerto USB, y de los mandos por voz Bluetooth para el teléfono móvil.

Elaborado por Magneti Marelli, el dispositivo está situado en el centro del salpicadero y dispone de una pantalla en color de 6,5 pulgadas en formato 16:9, con unos niveles de brillo y nitidez que permiten la visualización en diferentes condiciones de luminosidad. Gracias a la amplitud de la pantalla y al área dedicada al zoom de zonas con cruces, el radionavegador simplifica la comprensión de las indicaciones de conducción más complejas facilitando notablemente el trabajo del conductor.

Instant Nav es la solución telemática concebida para poner la tecnología al servicio de la conducción, mediante una sencilla interacción con los mandos y funciones y siempre con el objetivo de hacer más fácil y cómoda la vida a bordo durante cualquier trayecto, tal como lo demuestra la nueva interfaz gráfica agradable y de cómoda lectura. Además, los algoritmos de cálculo del recorrido han sido optimizados gracias a la mayor velocidad de acceso a la base de datos cartográfica, que ahora está almacenada en una tarjeta de memoria SD (Secure Digital) introducida en la ranura correspondiente.

Otra particularidad del sistema es la adopción de un doble sintonizador con tecnología Diversity para la sintonización óptima de las emisoras de radio y para la recepción de la información de tráfico en el canal RDS-TMC (Traffic message Channel). Además, si se adquiere Instant Nav junto con Blue&Me, gracias a la integración funcional realizada, es posible visualizar en la pantalla a color información sobre llamadas entrantes o salientes (e incluso mensajes de texto), por ejemplo el número de teléfono y el nombre a él asociado en la agenda, y también información sobre el teléfono actualmente conectado vía Bluetooth.

El nivel de integración conseguido permite que también el pasajero pueda gestionar algunas funciones telefónicas y las del reproductor de medios, lo que permite la visualización en la pantalla a color de información relativa a las pistas de sonido presentes

en el soporte en reproducción conectado al puerto USB (título, autor, etc.) y la gestión de su reproducción.

### Sistema de asistencia al estacionamiento

Encontrar un espacio para aparcar adecuado es, a menudo, una complicada operación en las ciudades con un tráfico intenso. Además, cuando por fin encontramos un lugar, es muy probable que el espacio a nuestra disposición sea más bien justo y, por lo tanto, la maniobra va a resultar complicada.

Por todo ello, el Lancia Delta incorpora un innovador sistema de asistencia al estacionamiento que ayuda al conductor tanto a encontrar una zona de aparcamiento con las dimensiones adecuadas como a efectuar las maniobras necesarias para estacionar el vehículo. En una primera fase, el sistema mide la longitud del espacio libre e indica si es suficiente para nuestro vehículo. A continuación, efectúa automáticamente la operación de giro del volante durante la marcha atrás, con lo que el conductor únicamente debe ir regulando el movimiento del vehículo con el freno y el acelerador.

Así, con tan sólo una maniobra, el vehículo se introduce correctamente en una plaza de aparcamiento en paralelo, optimizando la colocación en el espacio libre disponible con el objetivo de limitar el número de maniobras de alineación del vehículo por parte del conductor. Evidentemente, el conductor tiene en todo momento el control completo de la operación mediante los pedales y, además, puede desactivar el sistema tan sólo interviniendo en el volante, quitando la marcha atrás o pulsando el botón correspondiente.

La esencia del sistema es un sensor radar instalado en el lado derecho del vehículo, en el interior del parachoques anterior. La señal del radar se envía hacia la derecha y su eco es detectado por el sensor, que va construyendo un mapa de la zona entre los vehículos aparcados, visualiza los espacios libres y detecta posibles obstáculos. Simultáneamente, mediante los datos procedentes de la medición de la velocidad de las ruedas, el sistema puede medir la longitud de las áreas libres.

El sistema avisa al conductor de la presencia de un lugar de aparcamiento adecuado siempre que la longitud medida sea compatible con las dimensiones del vehículo (debe ser por lo menos de 5,30 metros). Entonces, una señal acústica indica la detección de un espacio idóneo, mientras que la pantalla informa de si la maniobra de aparcamiento se puede realizar en una única fase o en varias.

Si el conductor considera adecuado el espacio para aparcar detectado por el sistema e introduce la marcha atrás, podrá controlar el desplazamiento lateral del vehículo a través de la dirección electrónica, permitiendo al conductor quitar las manos del volante y guiar exclusivamente el movimiento del vehículo con los pedales del acelerador y del freno.

En esta fase, la velocidad máxima permitida es de 7 km/h mientras que, si quiere interrumpir la intervención del sistema, basta con retomar el control del volante.

### Grupos ópticos de última generación

Elaborados por Magneti Marelli Automotive Lighting, los faros delanteros y los pilotos traseros del Delta se caracterizan por un elevado contenido tecnológico unido a un innovador diseño que, al mismo tiempo, se inspira en la tradición de Lancia. Estos dispositivos delanteros y traseros incorporan diodos luminiscentes que, en comparación con las lámparas tradicionales, ofrecen una mayor intensidad lumínica y mayor seguridad, y por supuesto una elegancia diferencial. Así, cuando están apagados, parecen monocromáticos mientras que, encendidos, asumen los colores de las diferentes funciones gracias a la emisión de los diodos LED.

En concreto, los faros delanteros ofrecen la función luz diurna (Adaptive Daytime Led) que, cuando el vehículo se pone en marcha, encienden automáticamente las luces de posición. Tenga en cuenta que esta función responde a una normativa europea que entrará en vigor en 2012.

Elegantes y en la última vanguardia tecnológica, los faros delanteros del Lancia Delta están disponibles en dos versiones: la primera, con lámparas alógenas y, la segunda, con Xenon y función Adaptive Xenon Light. En esta última versión, el haz de luz de carretera y de cruce es el resultado de un dispositivo que se basa en la tecnología Xenon y está dotado de corrección automática vertical, para evitar desbordamientos, y rotación horizontal durante las curvas. La orientación adaptativa de las luces en curva —una función denominada «Adaptive Xenon Light»— se lleva a cabo mediante un sistema de control electrónico de vanguardia, completamente integrado en la red C-CAN. El haz de luz sigue el accionamiento del volante, realizando una rotación proporcional al radio de curvatura hasta un máximo de 15° y proporcionando al vehículo una seguridad de marcha dinámica de vanguardia.

Finalmente, los antiniebla delanteros incorporan una función denominada fog cornering: la parábola de luz se extiende hasta 70°, lo que proporciona una visibilidad óptima, especialmente en curvas. En este último caso, a bajas velocidades y una vez superado un determinado ángulo de giro, el antiniebla situado en la dirección de la curva se enciende automáticamente activado por la unidad de control electrónico del vehículo. Además, la óptica clara y el reflector de gran brillo dotan a las luces antiniebla de un aspecto extraordinario.

## Motores insignia de la elegancia y el temperamento

Todos los motores están fabricados por FPT (Fiat Powertrain Technologies), la división del Grupo Fiat encargada de todas las actividades de innovación, investigación, diseño y producción de motores y cambios para todo tipo de aplicaciones: desde turismos hasta vehículos industriales, desde embarcaciones hasta vehículos agrícolas. Con unos 20.000 empleados, 15 instalaciones y 10 centros de investigación en siete países distintos, esta división es una de las realidades más significativas en el campo de los motores a escala mundial. En Fiat Powertrain Technologies, unos 3.000 técnicos altamente cualificados trabajan en el desarrollo y aplicación de tecnologías innovadoras. Más de 40 patentes registradas al año confirman la calidad y la seriedad del compromiso de Fiat Powertrain Technologies, un gran polo de excelencia tecnológica e innovación continua.

## Motorizaciones innovadoras y respetuosas con el medio ambiente

### 1.6 Multijet de 120 CV

El Lancia Delta incorpora el nuevo motor 1.6 Multijet de 16 válvulas perteneciente a la última generación de los turbo diesel —precisamente, Multijet y multiválvulas— que confirma la excelencia tecnológica del Grupo Fiat en el ámbito del diseño y desarrollo de motores diesel.

En la versión de 120 CV, el brillante 1,6 litros completa la gama de motores de Fiat Powertrain Technologies que comprende cilindradas de 1,3, 1,9 y 2,4 litros. Concretamente, el nuevo motor combina perfectamente las características triunfadoras de los turbodiesel Multijet con las ventajas, también fiscales, de la filosofía del diseño downsizing. Es, por lo tanto, la solución ideal en busca un punto intermedio entre el respeto al medio ambiente y los bajos costes de gestión, sin renunciar a la potencia y elasticidad para un auténtico placer de conducción.

Concretamente, en relación con el notable motor 1.9 Multijet 120 CV, el 1.6 Multijet mejora en prestaciones, confort y emisiones —ya cumple la norma Euro 5—, así como en costes de gestión, además de presentar notables ventajas: a igual potencia, un par superior en casi un 25 % (300 Nm a 1.500 rpm.) Y un consumo inferior en un 8 % (calculado en CICLO NEDC). Todo ello con un placer de conducción netamente superior gracias, sobre todo, a los valores de par útil a regímenes bajos. Estos objetivos se han conseguido gracias a una completa optimización de la combustión que utiliza al máximo las potencialidades de los nuevos inyectores.

El 1.6 Multijet proporciona un excelente par en valores absolutos, más todavía teniendo en cuenta su cilindrada: el par de 300 Nm hace de este motor el líder en prestaciones entre los de una cilindrada igual o inferior a los 1,8 litros. Si, además, tenemos

en cuenta el par específico (es decir, dividido por la cilindrada), el 1.6 es el motor con mejores prestaciones de su categoría ya que alcanza potencias de 200 CV, aparte, claro está, de los motores superdeportivos. Pero eso no es todo: si tenemos en cuenta que se llega al par máximo a tan sólo 1.500 revoluciones, inmediatamente se comprende por qué el 1.6 Multijet representa toda una revolución en relación con los actuales motores diesel; ningún otro de estos motores, ni siquiera los de última generación, pueden ofrecer un par tan elevado a un régimen tan bajo de revoluciones. Por lo tanto, el nuevo 1.6 Multijet proporciona un intenso placer de conducción, tal como demostró en los valores de aceleración (de 0 a 100 km/h en tan sólo 10,7 segundos) y de velocidad punta (194 km/h).

No hay que olvidar el nuevo sistema de última generación de inyección a los turbos de geometría variable, que completa un conjunto tecnológico sin competencia.

Asimismo, el motor 1.6 de 120 CV incorpora las tecnologías más avanzadas de tratamiento de las emisiones de gases de escape, como el filtro de partículas próximo a la turbina (Close Coupled Diesel Particulate Filter) y el sistema EGR (Exhaust Gas Recirculation) integrado, que mejora el control de la temperatura y el flujo de los gases, con lo que garantiza simultáneamente emisiones menores y reducción del consumo. El conjunto de todas las soluciones sitúa al motor dentro de los Euro5-ready mucho antes de la entrada en vigor de la normativa europea; se trata sin duda del mejor ejemplo del gran compromiso de todo el Grupo Fiat para con la movilidad respetuosa con el medio ambiente.

El motor 1.6 Multijet de 120 CV dispone de un cambio manual de seis velocidades que, especialmente a las velocidades habituales en carreteras nacionales y autopistas, asegura un régimen de revoluciones inferior, con lo que se consigue la doble ventaja de disminución del ruido en el habitáculo y reducción de los consumos reales. Muy pronto estará también disponible un cambio robotizado de seis velocidades que responde a la creciente demanda de cambios de control automático para un mayor confort de conducción, especialmente en ámbitos urbanos, con lo que también se garantiza una mejora ulterior en términos de consumos en relación con el cambio manual.

Por último, el Lancia Delta equipado con el nuevo motor 1.6 Multijet, tan sólo necesita revisiones cada 35.000 km, una disminución de hasta el 25 % en los costes de mantenimiento rutinario (calculada en kilometrajes de entre 90.000 km y 100.000 km, los más frecuentes en los contratos de alquiler a largo plazo).

## 1.4 Turbo Jet de 120 y 150 CV

El Lancia Delta ofrece a sus clientes los nuevos motores de gasolina de 1,4 litros sobrealimentados Turbo Jet, que se caracterizan por sus prestaciones, su respuesta en aceleración, bajos consumos, sencillez de construcción, robustez y fiabilidad.

El nuevo motor 1.4 16v turbo se ofrece en dos acabados: uno más deportivo, con 110 kW (150 CV) de potencia máxima obtenida a 5.500 rpm, y otro más turístico, con 88 kW (120 CV) a 5.000 rpm. Ambos presentan un par máximo de 206 Nm (a 2.250 rpm el 110 kW y a 1.750 rpm el 90 kW). Por lo tanto, ofrecen una gran elasticidad de marcha, con un reducido uso del cambio si lo que se desea es una conducción agradable y relajada. En cambio, basta con pisar el acelerador para disponer de una respuesta con garra. Ello se explica en parte gracias a la reducida inercia del turbocompresor, que permite obtener las máximas prestaciones jugando con el acelerador y sin las demoras típicas de este tipo de motorizaciones. En pocas palabras, gran deportividad y consumos contenidos.

Además, la fiabilidad es elevada y queda garantizada por los centenares de miles de kilómetros recorridos por prototipos durante la fase de desarrollo, así como los miles de horas en bancos estáticos y dinámicos. El intervalo de mantenimiento programado es de 30.000 km, sin necesidad alguna de intervención durante este periodo. El intercambiador de calor aceite-agua garantiza estos resultados. El filtro de aceite es de tipo ecológico.

El sistema informatizado de control del motor administra todas las funciones a través de sofisticados algoritmos de cálculo. El mando del acelerador es del tipo drive-by-wire, sin conexión mecánica, de forma que el conductor puede obtener del motor la respuesta que desee, tranquila o deportiva, siempre con la máxima eficiencia energética.

Finalmente, hay que recordar que la familia 1.4 Turbo Jet aplica la filosofía del downsizing: la adopción de un turbo compresor de nueva generación, incorporado a un motor de cilindrada reducida, que proporciona prestaciones comparables o superiores a motorizaciones de cilindrada superior, pero con consumos y emisiones inferiores. Y no sólo eso, porque la presencia del turbo aumenta sensiblemente el par máximo y lo ofrece a un régimen de revoluciones muy bajo, lo que tiene como resultado una gran elasticidad y una inmediatez de respuesta sin parangón con respecto a los tradicionales motores atmosféricos. Todo ello con una ingeniería sencilla pero eficaz en beneficio de la robustez y de la fiabilidad.

## 2.0 MultiJet de 165 CV (Euro 5)

El nuevo 2.0 MultiJet de 165 CV representa la evolución natural del 1.9 Multijet, tanto desde el punto de vista de las prestaciones (con un incremento de par y de potencia), como de las emisiones (respetando los límites de la directiva Euro 5 que entrará en vigor en un año).

Concretamente, el aumento de cilindrada se ha obtenido aumentando el diámetro inferior de 82 mm a 83 mm. Esta solución, unida al nuevo turbo de geometría variable, sitúa

este motor en las primeras posiciones del mercado. Y además de todo esto ofrece una reducción de consumos: en el ciclo combinado los registros son de 5,3 l/100 km.

Por otra parte, la relación de compresión ha disminuido de 17,5:1 a 16,5:1 (de forma que ha sido posible obtener una notable disminución de los NOx) mientras que, en relación con el 1.9 Multijet, el nuevo motor utiliza un nuevo tipo de bujías de baja tensión que permiten el arranque con tiempos de precalentamiento mínimos.

No menos importante es el hecho de que respeta los límites de emisiones Euro 5, gracias al uso de un DPF de tipo close-coupled (CCDPF) y de un sistema de recirculación de los gases de escape (EGR) evolucionado, en el que todos los subcomponentes quedan agrupados en un único elemento (módulo EGR) de dimensiones reducidas.

## 1.9 Twin Turbo MultiJet de 190 CV (Euro 5)

Derivado del 1.9 Multijet, el nuevo motor ofrece importantes novedades técnicas y de prestaciones. Por encima de todo, el 1.9 Twin Turbo MultiJet destaca por la adopción de dos turbocompresores: uno compacto y con baja inercia, para garantizar una respuesta rápida y vigorosa a partir de los regímenes más bajos, y el otro de mayores dimensiones, para proporcionar una potencia muy elevada. Esta solución proporciona prestaciones de primera, tal como queda demostrado por la potencia máxima de 190 CV y un par máximo de 400 Nm a 2.000 rpm. Es de destacar la elevada potencia específica (aproximadamente 100 CV/litro), un valor que hasta ahora sólo podían ofrecer los motores de gasolina con una marcada vocación deportiva. Pero todavía son más interesantes los 300 Nm de par a partir de 1.250 rpm: esto se traduce en una respuesta extraordinariamente rápida del motor ante cualquier solicitud del conductor y permite una conducción realmente satisfactoria en todas las situaciones.

Estas extraordinarias prestaciones se deben en gran parte a la introducción de la doble sobrealimentación —de donde procede el nombre de Twin Turbo— que permite acoplar a una potente turbina (apta para altos regímenes) una segunda turbina más pequeña, que garantiza una respuesta inmediata y un par sin molestas demoras (*turbo lag*). De esta forma, gracias al control continuo de las dos turbinas, el 1.9 Twin Turbo Multijet ofrece elevadísimas prestaciones y, al mismo tiempo, garantiza al cliente la percepción de disponer de un motor *siempre en par* y evitando completamente las demoras en la respuesta.

Detallamos a continuación las estrategias de funcionamiento de las dos turbinas.

- Por debajo de 1.800 rpm, los gases de escape accionan únicamente la turbina de pequeñas dimensiones, que garantiza una respuesta inmediata y una potencia

adecuada a bajas revoluciones. Mientras tanto, la turbina mayor gira a su velocidad mínima de funcionamiento y no obstaculiza el paso de los gases.

- Entre 1.800 y 3.000 rpm, según las condiciones de funcionamiento y las solicitudes del conductor, la turbina mayor empieza a trabajar, precomprimiendo el aire que luego pasará por la turbina más pequeña, que sigue garantizando una presión de sobrealimentación adecuada y una respuesta rápida.
- Por encima de 3.000 rpm, la turbina pequeña queda *excluida* porque la de mayores dimensiones se encuentra en mejores condiciones de trabajo y puede suministrar toda su potencia. De hecho, el aire es comprimido sólo por esta segunda turbina y es entonces cuando se alcanzan las máximas prestaciones.

## 1.8 Di Turbo Jet de 200 CV con cambio automático (Euro 5)

La gama de motorizaciones de Lancia Delta se completa con el motor 1.8 Di Turbo Jet de 200 CV con cambio automático de seis velocidades.

Para garantizar una elevada potencia, una notable elasticidad y una excelente potencia específica, este nuevo motor incorpora la inyección directa del combustible y la sobrealimentación mediante turbocompresor y doble variador de fase en escape y aspiración. La conjunción de estas diferentes soluciones tecnológicas ofrece al cliente importantes ventajas, como consumos limitados (gracias a la inyección directa) en comparación con las prestaciones. Además, gracias al turbocompresor, se obtiene una rápida recuperación con una curva de par especialmente favorable. Finalmente, la adopción del doble variador de fase, permite realizar la recirculación de los gases internamente, con lo que nos situamos dentro de los límites de emisiones Euro 5.

También hay que destacar que la incorporación de una transmisión automática de seis velocidades mejora las características de elasticidad y rapidez de recuperación, lo que confiere al Lancia Delta una gran fluidez de marcha según los gustos del cliente y le permite adaptarse tanto a una conducción confortable como deportiva.

## Cambios precisos y fiables

Un automóvil innovador como el Lancia Delta tenía que estar también a la vanguardia de los cambios y otros componentes determinantes para una conducción agradable y el confort en ruta. Así, dispone de tres modalidades de cambio (manual, robotizado y automático), todos ellos de seis velocidades.

Estas son las combinaciones de motores y cambios disponibles a partir del lanzamiento:

- M32, mecánico de seis velocidades para los 1.4 Turbo Jet de 120 y 150 CV;

- C530, mecánico de 6 velocidades para el 1.6 Multijet 16v;
- M32, robotizado de 6 velocidades para el 1.6 Multijet 16v (disponible en breve).

Los cambios M32 y C530 tienen en común el accionamiento externo de doble cable flexible, que garantiza precisión de maniobra, reducidas emisiones de ruido y baja transmisión de vibraciones mecánicas a través de la palanca. Se trata de un mando externo de nueva generación, tecnológicamente avanzado por el uso de tecnopolímeros de altas prestaciones, utilizado según las diferentes características de resistencia, peso y poder autolubrificante. Además, los experimentos llevados a cabo en el banco en condiciones climáticas extremas se han traducido en una óptima puesta a punto de materiales, combinaciones y procesos, que garantizan la robustez y fiabilidad del producto. E incluso el nuevo mando ha sido estudiado para garantizar características y prestaciones de máximo confort y manejabilidad. Asimismo, para obtener un mayor confort, gracias a una reducción adicional de las vibraciones mecánicas, se ha utilizado una nueva distribución de las masas inerciales, fuertemente desplazadas hacia el cambio.

Finalmente, ha contribuido a garantizar la calidad y la fiabilidad de estos componentes la gran atención puesta en la fase de montaje, durante la que se han previsto comprobaciones previas de todos los componentes y la medición electrónica de todas las *magnitudes* que definen la eficiencia, la elasticidad y el *juego*.

### **El cambio M32 de 6 velocidades para los 1.4 Turbo Jet de 120 y 150 CV**

Mayor confort acústico, reducción del esfuerzo de acoplamiento incluso en frío y más precisión en la introducción de las marchas... Éstas son algunas de las ventajas que el cambio M32 (configuración transversal en tres ejes en cascada y diferencial) garantiza al automovilista. Antes de ser adoptado por el Lancia Delta, el M32 ha sido optimizado con intervenciones en los engranajes, sincronizadores, lubricación, accionamiento de marchas interno y embrague.

Está disponible con seis velocidades para la familia 1.4 de gasolina y adopta un accionamiento de las marchas que, gracias a un limitador de recorrido en selección, garantiza una mayor seguridad contra la introducción involuntaria de la marcha atrás y aumenta la precisión en la introducción de la quinta y de la sexta.

Entre las características que hay que destacar, tenemos la caja de engranajes y la caja del embrague, optimizadas en función de la ligereza y de la absorción de los ruidos con técnicas de cálculo de tipo FEM, Finite Element Method. Asimismo, para la primera y segunda velocidades, las más usadas por el automovilista, se ha incorporado un sincronizador de triple cono, con esfuerzo de acoplamiento inferior en relación con uno tradicional, de cono simple. El sistema interno de accionamiento de las marchas es de cuatro planos de selección, con posicionador central y dotado de cojinetes. La lubricación

se lleva a cabo de forma dinámica, con flujos de aceite canalizados a través de orificios en las cajas. Entre sus ventajas, destaca el menor desgaste y el mayor rendimiento en la transmisión del par y en la manejabilidad incluso a bajas temperaturas.

### **El cambio M32 robotizado de 6 velocidades para los 1.6 Multijet de 120 CV**

Muy pronto estará también disponible un cambio robotizado de seis velocidades — denominado **SELECTRONIC**— que responderá a la creciente demanda de cambios de control automático para un mayor confort de conducción, especialmente en ciudad, garantizando al mismo tiempo una ulterior mejora en términos de consumos en relación con el cambio manual.

### **El cambio C530 de 6 velocidades para los 1.6 Multijet de 120 CV**

El motor 1.6 Multijet de 120 CV dispone de un cambio C530 (manual de seis velocidades) que, especialmente a las velocidades habituales en carreteras nacionales y autopistas, asegura un régimen de revoluciones inferior, con lo que se consigue la doble ventaja de disminución del ruido en el habitáculo y reducción de los consumos *reales*. Este cambio destaca por una configuración de *dos ejes en cascada con diferencial* y por la excelente manejabilidad y bajo nivel de ruido. La sincronización en todas las marchas hacia delante es del tipo Borg-Warner con anillo libre y también la marcha atrás está sincronizada. Además, en la primera y segunda velocidades, el sincronizador es de triple cono, mientras que en la tercera, cuarta, quinta y sexta, el sincronizador es de cono simple. Asimismo, el accionamiento de las marchas hace uso de un dispositivo tipo *jeringuilla* en la empuñadura de la palanca del habitáculo, para impedir la introducción involuntaria de la marcha atrás, y el cambio se acciona con un sistema de cable metálico doble tipo *bowden* con dispositivos antirruído. Finalmente, el accionamiento del embrague es hidráulico, con lo que se asegura una reducción del esfuerzo de accionamiento, mientras que la lubricación se realiza dinámicamente, con lo que se garantiza un menor desgaste y mayor rendimiento en la transmisión del par y en la manejabilidad incluso a bajas temperaturas.

### **Dos nuevos cambios en los próximos meses**

Junto con la introducción de nuevas motorizaciones posteriores al lanzamiento, se ofrecerán también los siguientes cambios:

- F40, mecánico de seis marchas para el **1.9 Twin Turbo Multijet de 190 CV (Euro 5)** y el **2.0 Multijet de 165 CV (Euro 5)**;

- **Aisin:** secuencial automático de seis velocidades para el **1.8 Di Turbo Jet de 200 CV (Euro 5)**.

Concretamente, este último dispositivo se distingue por ser un cambio compacto y ligero, además de haber sido diseñado con una especial atención a la limitación de los consumos. Por un lado, el uso de un aceite con bajo coeficiente de fricción ha permitido aumentar la eficiencia y, por el otro, la sexta marcha ha sido calculada con el objetivo de ser especialmente útil durante la conducción en autopista.

El sofisticado software de gestión permite el reconocimiento de diversas situaciones de carretera y adaptar la conducción mediante las funciones de asistencia de frenado, reconocimiento de inclinación y curvas, elección de conducción deportiva o de confort.

Finalmente, se disfruta de un mayor placer de conducción gracias a la posibilidad de escoger entre programas *Winter*, *Norm* y *Sport* de forma automática, además de la modalidad manual (TIP).

Infoautomoviles

## Características técnicas

### MOTOR

N.º de cilindros, disposición	<b>FIRE 1.4 Turbo Jet 120 CV</b> 4, en línea, anterior transversal
Diámetro x carrera (mm)	72 x 84
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.368
Relación de compresión	9,8 ± 0,2
Potencia máx. CE: kW (CV) a rpm.	88 (120) @ 5.000
Par máx. CE: Nm (kgm) a rpm.	206 (21) @ 1.750 rpm
Nivel ecológico	Euro 4
Control de emisiones	catalizador de tres vías en compartimiento motor, 2 sondas lambda calentadas, EOBD
Distribución (accionamiento)	2 ACT (correa dentada), empujadores hidráulicos
Alimentación	MPI electrónica secuencial en fase, con turbocompresor de geometría fija

### TRASMISSION

Tracción	anterior
Cambio, n.º de marchas	6 + RM

### INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Batería: capacidad (Ah)	60 Ah
-------------------------	-------

### DIRECCIÓN

Caja de dirección	servodirección eléctrica Dualdrive™
Diámetro de giro entre aceras (m): neumáticos 16" / 17"	10,6
neumáticos 18"	11,2

### FRENOS - D (disco) con ABS

Anteriores: Ø mm	D 284 X 22 mm (autoventilados)
Posteriores: Ø mm	D 251 X 10 mm

### SUSPENSIONES

Anterior	de ruedas independientes tipo McPherson, amortiguadores telescópicos con doble efecto, barra estabilizadora con bielas de articulación esféricas
----------	---

Posterior de ruedas interconectadas con eje de torsión, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora

## **RUEDAS**

Neumáticos 195/55 R 16 91V  
205/55 R 16 91V  
225/45 R 17 91W  
225/40 R 18 92W

## **DIMENSIONES**

Distancia entre ejes (mm) 2.700  
Voladizo anterior/posterior (mm) 1.538/1.531  
Largo/Ancho (mm) 4.520/1.797  
  
Altura en vacío (mm) 1.499  
Capacidad maletero VDA (dm<sup>3</sup>):  
estándar con Fix&Go 380-465 (asientos post. desplazables)  
con asientos traseros abatidos 760

## **CAPACIDADES y PESOS**

Depósito de combustible (l) 58  
Peso en orden de marcha DIN (kg) 1.320  
Peso máx. remolcable DIN (kg) 1.300

## **PRESTACIONES - CONSUMOS**

Velocidad máxima (km/h) 195  
Aceleración: 0-100 km/h  
(2 personas + 20 kg) 9,8  
Consumos - Dir. CE 1999/100 (l/100 km)  
urbano 8,7  
extraurbano 5,4  
combinado 6,6  
Emisiones de CO<sub>2</sub> combinado (g/km) 156

## **MOTOR**

N.º de cilindros, disposición

## **FIRE 1.4 Turbo Jet 120 CV**

4, en línea, anterior transversal

Diámetro x carrera (mm)	72 x 84
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.368
Relación de compresión	9,8 ± 0,2
Potencia máx. CE: kW (CV) a rpm.	110 (150) @ 5.500
Par máx. CE: Nm (kgm) a rpm.	206 (21) @ 2.250 rpm
Nivel ecológico	Euro 4
Control de emisiones	catalizador de tres vías en compartimiento motor, 2 sondas lambda calentadas, EOBD
Distribución (accionamiento)	2 ACT (correa dentada), empujadores hidráulicos
Alimentación	MPI electrónica secuencial en fase, con turbocompresor de geometría fija

### **TRAMISIÓN**

Tracción	anterior
Cambio, n.º de marchas	6 + RM

### **INSTALACIÓN ELÉCTRICA**

Batería: capacidad (Ah)	60 Ah
-------------------------	-------

### **DIRECCIÓN**

Caja de dirección	servodirección eléctrica Dualdrive™
Diámetro de giro entre aceras (m): neumáticos 16" / 17"	10,6
neumáticos 18"	11,2

### **FRENOS - D (disco) con ABS**

Anteriores: Ø mm	D 281 X 26 mm (autoventilados)
Posteriores: Ø mm	D 251 X 10 mm

### **SUSPENSIONES**

Anterior	de ruedas independientes tipo McPherson, amortiguadores telescópicos con doble efecto, barra estabilizadora con bielas de articulación esféricas
----------	--

Posterior	de ruedas interconectadas con eje
-----------	-----------------------------------

de torsión, amortiguadores telescópicos,  
barra estabilizadora

## **RUEDAS**

Neumáticos 195/55 R 16 91V  
205/55 R 16 91V  
225/45 R 17 91W  
225/40 R 18 92W

## **DIMENSIONES**

Distancia entre ejes (mm) 2.700  
Voladizo anterior/posterior (mm) 1.538/1.531  
Largo/Ancho (mm) 4.520/1.797  
  
Altura en vacío (mm) 1.499  
Capacidad maletero VDA (dm<sup>3</sup>):  
estándar con Fix&Go 380-465 (asientos post. desplazables)  
con asientos traseros abatidos 760

## **CAPACIDADES y PESOS**

Depósito de combustible (l) 58  
Peso en orden de marcha DIN (kg) 1.320  
Peso máx. remolcable DIN (kg) 1.300

## **PRESTACIONES - CONSUMOS**

Velocidad máxima (km/h) 210  
Aceleración: 0-100 km/h  
(2 personas + 20 kg) 8,7  
Consumos - Dir. CE 1999/100 (l/100 km)  
urbano 9,2  
extraurbano 5,7  
combinado 7,0  
Emisiones de CO<sub>2</sub> combinado (g/km) 165

## **MOTOR**

**1.6 Multijet 120 CV**  
N.º de cilindros, disposición 4, en línea, anterior transversal  
Diámetro x carrera (mm) 79,5 x 80,5

Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.598
Relación de compresión	16,5 ± 0,4
Potencia máx. CE: kW (CV) a rpm.	88 (120) @ 4.000
Par máx. CE: Nm (kgm) a rpm.	300 (31) @ 1.500 rpm
Nivel ecológico	Euro 5 ready
Control de emisiones	filtro de partículas con catalizador oxidante (en compartimiento motor), sonda lambda, válvula EGR DC Motor, precalentamiento bajo voltaje, EOBD
Distribución (accionamiento)	2 ACT (correa dentada), empujadores hidráulicos (de rodillo)
Alimentación	inyección Multijet Common Rail de control electrónico con turbo de geometría variable e intercooler

## TRANSMISIÓN

Tracción	anterior
Cambio, n.º de marchas	6 + RM

## INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Batería: capacidad (Ah)	60 Ah
-------------------------	-------

## DIRECCIÓN

Caja de dirección	servodirección eléctrica Dualdrive™
Diámetro de giro entre aceras (m): neumáticos 16" / 17"	10,6
neumáticos 18"	11,2

## FRENOS - D (disco) con ABS

Anteriores: Ø mm	D 284 X 22 mm (autoventilados)
Posteriores: Ø mm	D 251 X 10 mm

## SUSPENSIONES

Anterior	de ruedas independientes tipo McPherson, amortiguadores telescópicos con doble efecto, barra estabilizadora con bielas de articulación esféricas
Posterior	de ruedas interconectadas con eje de torsión, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora

## **RUEDAS**

Neumáticos	195/55 R 16 91V
	205/55 R 16 91V
	225/45 R 17 91W
	225/40 R 18 92W

## **DIMENSIONES**

Distancia entre ejes (mm)	2.700
Voladizo anterior/posterior (mm)	1.538/1.531
Largo/Ancho (mm)	4.520/1.797
Altura en vacío (mm)	1.499
Capacidad maletero VDA (dm <sup>3</sup> ): estándar con Fix&Go	380-465 (asientos post. desplazables)
con asientos traseros abatidos	760

## **CAPACIDADES y PESOS**

Depósito de combustible (l)	58
Peso en orden de marcha DIN (kg)	1.410
Peso máx. remolcable DIN (kg)	1.300

## **PRESTACIONES - CONSUMOS**

Velocidad máxima (km/h)	194
Aceleración: 0-100 km/h (2 personas + 20 kg)	10,7
Consumos - Dir. CE 1999/100 (l/100 km)	
urbano	6,1
extraurbano	4,2
combinado	4,9
Emissiones de CO <sub>2</sub> combinado (g/km)	130

## **MOTOR**

	<b>1.9 Twin Turbo Multijet 190 CV</b>
N.º de cilindros, disposición	4, en línea, anterior transversal
Diámetro x carrera (mm)	82 x 90,4
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.910

Relación de compresión	16,5 ± 0,4
Potencia máx. CE: kW (CV) a rpm.	139,5 (190) @ 4.000
Par máx. CE: Nm (kgm) a rpm.	400 (41) @ 2.000 rpm
Nivel ecológico	Euro 5 ready
Control de emisiones	CC Oxi-cat (en compartimiento motor) + filtro de partículas con Oxi-cat under floor, sonda lambda, válvula EGR DC Motor, swirl variable, precalentamiento bajo voltaje, EOBD
Distribución (accionamiento)	2 ACT (correa dentada), empujadores hidráulicos (de rodillo)
Alimentación	inyección Multijet Common Rail de control electrónico con Twin Turbo e intercooler

## **TRAMISIÓN**

Tracción	anterior
Cambio, n.º de marchas	6 + RM

## **INSTALACIÓN ELÉCTRICA**

Batería: capacidad (Ah)	60 Ah
-------------------------	-------

## **DIRECCIÓN**

Caja de dirección	servodirección eléctrica Dualdrive™
Diámetro de giro entre aceras (m): neumáticos 16" / 17"	10,6
neumáticos 18"	11,2

## **FRENOS - D (disco) con ABS**

Anteriores: Ø mm	D 305 X 28 mm (autoventilados)
Posteriores: Ø mm	D 251 X 10 mm

## **SUSPENSIONES**

Anterior	de ruedas independientes tipo McPherson, amortiguadores telescópicos con doble efecto, barra estabilizadora con bielas de articulación esféricas
Posterior	de ruedas interconectadas con eje de torsión, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora

## **RUEDAS**

Neumáticos	195/55 R 16 91V
	205/55 R 16 91V
	225/45 R 17 91W
	225/40 R 18 92W

## DIMENSIONES

Distancia entre ejes (mm)	2.700
Voladizo anterior/posterior (mm)	1.538/1.531
Largo/Ancho (mm)	4.520/1.797
Altura en vacío (mm)	1.499
Capacidad maletero VDA (dm <sup>3</sup> ): estándar con Fix&Go	380-465 (asientos post. desplazables)
con asientos traseros abatidos	760

## CAPACIDADES y PESOS

Depósito de combustible (l)	58
Peso en orden de marcha DIN (kg)	1430
Peso máx. remolcable DIN (kg)	1.300

## PRESTACIONES - CONSUMOS

Velocidad máxima (km/h)	222
Aceleración: 0-100 km/h (2 personas + 20 kg)	7,9
Consumos - Dir. CE 1999/100 (l/100 km)	
urbano	7,3
extraurbano	4,7
combinado	5,7
Emisiones de CO <sub>2</sub> combinado (g/km)	149

## MOTOR

<b>2.0 Multijet 165 CV</b>	
N.º de cilindros, disposición	4, en línea, anterior transversal
Diámetro x carrera (mm)	83 x 90,4
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1.956
Relación de compresión	16,5:1

Potencia máx. CE: kW (CV) a rpm.	121,3 (165) a 4.000
Par máx. CE: Nm (kgm) a rpm.	360 (36,7) @ 1.750
Nivel ecológico	Euro 5 ready

Control de emisiones filtro de partículas con catalizador oxidante (en compartimiento motor), sonda lambda, válvula EGR DC Motor, swirl variable, precalentamiento bajo voltaje, EOBD

Distribución (accionamiento) 2 ACT (correa dentada), empujadores hidráulicos (de rodillo)

Alimentación inyección Multijet Common Rail de control electrónico con turbo de geometría variable e intercooler

## TRANSMISIÓN

Tracción anterior

Cambio, n.º de marchas 6 + RM

## INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Batería: capacidad (Ah) 60 Ah

## DIRECCIÓN

Caja de dirección servodirección eléctrica Dualdrive™

Diámetro de giro entre aceras (m):

neumáticos 16" / 17" 10,6

neumáticos 18" 11,2

## FRENOS - D (disco) con ABS

Anteriores: Ø mm D 305 X 28 mm (autoventilados)

Posteriores: Ø mm D 251 X 10 mm

## SUSPENSIONES

Anterior de ruedas independientes tipo McPherson, amortiguadores telescópicos con doble efecto, barra estabilizadora con bielas de articulación esféricas

Posterior de ruedas interconectadas con eje de torsión, amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora

## RUEDAS

Neumáticos	195/55 R 16 91V
	205/55 R 16 91V
	225/45 R 17 91W
	225/40 R 18 92W

### **DIMENSIONES**

Distancia entre ejes (mm)	2.700
Voladizo anterior/posterior (mm)	1.538/1.531
Largo/Ancho (mm)	4.520/1.797
Altura en vacío (mm)	1.499
Capacidad maletero VDA (dm <sup>3</sup> ): estándar con Fix&Go	380-465 (asientos post. desplazables)
con asientos traseros abatidos	760

### **CAPACIDADES y PESOS**

Depósito de combustible (l)	58
Peso en orden de marcha DIN (kg)	1.430
Peso máx. remolcable DIN (kg)	1.300

### **PRESTACIONES - CONSUMOS**

Velocidad máxima (km/h)	214
Aceleración: 0-100 km/h (2 personas + 20 kg)	8,5
Consumos - Dir. CE 1999/100 (l/100 km)	
urbano	6,9
extraurbano	4,3
combinado	5,3
Emissiones de CO <sub>2</sub> combinado (g/km)	139

## Más de 1.000 configuraciones «a medida»

Destinado a una clientela exigente y selecta, el nuevo Delta aún a elegancia estilística, selección de materiales y cuidado por los detalles, además de todas aquellas particularidades de innovación y deportividad que históricamente han distinguido a los automóviles Lancia a lo largo de los más de 100 años de vida de la firma. Y precisamente es la combinación de colores, tejidos y materiales lo que hace que este modelo sea exclusivo. Basta decir que el cliente podrá escoger entre más de 1.000 configuraciones personalizadas. Una extraordinaria gama que nace combinando tres acabados (Plata, Oro y Platino), cuatro revestimientos para los asientos diferentes (tejido, Alcantara/piel, piel Poltrona Frau y deportivo en piel/Alcantara), tres colores para el interior (negro, azul y bicolor beis/negro), cuatro llantas de aleación diferentes (de 16, 17 y 18 pulgadas), 12 colores de carrocería y 12 combinaciones bicolor.

Concretamente, el primer acabado (Plata) ofrece una extraordinaria dotación de serie tanto en seguridad (con seis *airbag*, faros antiniebla y Absolute Handling System) como en confort: climatizador manual, instalación de radio con lector de CD y archivos MP3 (con mandos en el volante), reposabrazos anterior con compartimiento refrigerado, asiento posterior desplazable y reclinable y, finalmente, espejos retrovisores externos eléctricos.

El segundo acabado (Oro) añade al anterior las llantas de aleación de 16", el revestimiento de los asientos con piel y Alcantara, el volante y la empuñadura del cambio de marchas de piel, molduras cromadas de los cristales laterales y reposabrazos posterior.

Concluye la oferta el acabado más alto de la gama (Platino), que añade al ya de por sí completo equipamiento de la versión Oro el techo practicable Granluce, las llantas de aleación de 17", pintura bicolor y climatizador bizona.

Es decir, sea cual sea el nivel de personalización, el Lancia Delta será siempre fascinante y original, respetando en todo momento el buen gusto italiano reconocido en todo el mundo. De hecho, el modelo renueva la tradición Lancia jugando con los contrastes, destacando la importancia del detalle y del trabajo artesano, y ofreciendo interiores selectos, todo ello con la máxima personalización de los diferentes acabados. De ahí que cada una de las versiones de este nuevo automóvil sea un verdadero *traje a medida*.

### Soluciones financieras exclusivas

Fiat Group Automobiles Financial Services, sociedad financiera que opera en *joint venture* con Crédit Agricole, ha decidido promocionar la venta del Lancia Delta con productos financieros diferentes de las ofertas tradicionales. Las soluciones propuestas se caracterizan en los diferentes mercados por un denominador común: están claramente

orientadas a facilitar las cosas al cliente —es decir, un servicio *delta* más— mediante la integración en el producto financiero de exclusivos servicios garantizados por Parts&Services de Fiat Group Automobiles.

Incluso la propuesta financiera subraya aún más la lógica *premium* del Lancia Delta, mediante la inserción en la financiación de un paquete de mantenimiento y de una extensión de la garantía que se combina, en algunos mercados, con el servicio VIP. Esta oferta financiera responde a la actual tendencia de demanda de fórmulas de adquisición cada vez más ligadas al uso del vehículo. El cliente que financia un Delta tiene la ventaja de reducir a cero los costes a los que normalmente debe hacer frente durante los primeros años de uso de un vehículo. Así, con el paquete de mantenimiento para todo el periodo de financiación, cualquier gasto derivado del mantenimiento ordinario queda cubierto por el servicio de mantenimiento, incluso en la financiación con un *precio Delta* decididamente ventajoso.

Además, gracias al servicio VIP, el cliente tendrá a su disposición un taller móvil activo las 24 horas del día con la garantía de una completa asistencia en carretera, incluso ante problemas como haberse equivocado de combustible o quedarse sin él, pinchazos o descarga de la batería. Asimismo, cuando se presente un problema, el servicio de *car collection* retirará el vehículo de casa del cliente y su movilidad quedará garantizada con un servicio de taxi (con un máximo de 50 €).

En los primeros mercados en los que se lanzará el Lancia Delta, la nueva oferta financiera de la sociedad Fiat Group Automobiles Financial Services se diferenciará claramente de las tradicionales. Así, en Italia, Sava propone una «ventaja Delta» tanto para clientes particulares como para profesionales. Para los primeros, la oferta es «Lancia Più», una estructura por cuotas con periodos de duración variables de hasta tres años, combinada con un paquete de mantenimiento exclusivo para el Delta y la extensión de garantía a tres años. Con este tipo de adquisición, el cliente podrá disfrutar de servicios de mantenimiento y garantía extendidos muy competitivos, gracias a un «precio Delta» reservado a quienes escojan financiación Delta. En cambio, para profesionales, la oferta será «Lancialease», una estructura de *leasing* en la que el aspecto central serán los beneficios fiscales fundamentales para quien prefiera no poseer el vehículo, además del delta sobre las condiciones de adquisición del paquete de mantenimiento y de la extensión de garantía.

En Francia, la ventaja de Lancia en relación con las estructuras financieras clásicas queda asegurada por dos diferentes paquetes de servicios, *Light* y *Full*, que completarán la oferta de LOA Balloon con cuota final y periodos variables de tres a cuatro años. Con el servicio *Light*, además de la extensión de garantía, se puede combinar el servicio VIP; al

servicio *Full*, a parte de lo previsto en el paquete *Light*, se le puede también añadir el paquete de mantenimiento.

También los clientes españoles, a través de la oferta *Fórmula*, con cuotas de duración variable hasta tres años, podrán disfrutar de los servicios VIP y del paquete de mantenimiento con la garantía de beneficiarse de una ventaja delta sobre el precio. En cambio, en el mercado alemán, a partir de septiembre el producto ofrecido por Lancia Bank será un *leasing* a cinco años con cuotas ajustadas para garantizar un acceso delta a todos los potenciales clientes del nuevo Lancia. Además, habrá la posibilidad de mejorar la financiación con el contenido del servicio VIP, el paquete de mantenimiento y la extensión de garantía hasta cinco años.

En los demás mercados, como Austria, Suiza, Portugal, Países Bajos, Dinamarca y Polonia, las estructuras financieras se centrarán en el *leasing* con duraciones y cánones variables para responder a las exigencias específicas de los potenciales clientes de toda Europa.

En definitiva, queda claro que la filosofía del delta, símbolo por excelencia de diferenciación en búsqueda de la mejora continua, es lo que también ha inspirado el concepto de base de las soluciones financieras creadas en los diferentes mercados en los que opera FGA Financial Services, con el objetivo de conseguir la mayor excelencia posible en la satisfacción de los clientes con el *servicio delta* y el correspondiente *precio delta*.

## Delta: todo un mito del automovilismo

El Lancia Delta nació en otoño de 1979, y en 1980 fue elegido coche del año por un jurado de periodistas especializados. Con una carrocería moderna de fuerte personalidad y motores de alto rendimiento, este modelo representó un verdadero salto generacional tanto por la concepción global del vehículo como por sus elementos técnicos, estéticos y cualitativos. No fue casualidad el éxito inmediato también entre el público, que encontró en el Delta prestaciones excelentes, atención a los acabados y una calidad de los materiales típica de los grandes Lancia.

La línea en dos volúmenes salió del lápiz de Giorgetto Giugiaro, quien dio vida a una forma trapezoidal de contornos muy angulares. Entre las características inéditas, destacaban los escudos anterior y posterior de los parachoques, fabricados con resina de poliéster reforzada con fibra de vidrio.

La arquitectura mecánica era de tracción anterior con motor transversal, suspensiones en cuatro ruedas independientes, sistema de frenos de dos circuitos entrecruzados y dirección de cremallera. Se lanzó el vehículo con dos motorizaciones posibles: 1.3 de 75 CV y 1.5 de 85 CV. Ambas tenían la distribución con árbol de levas en la culata accionado por correa dentada y la culata de aleación ligera.

En su conjunto, el Delta era un automóvil elegante y compacto con menos de 4 m de longitud. Nos encontramos en el año 1979 y el Delta, un vehículo de gama media, ofrece de serie el equipamiento de un automóvil de gama superior (incluye, por ejemplo, elevalunas eléctricos). Con este vehículo, innovador en su estilo y contenido típico de segmentos superiores, Lancia introdujo un nuevo concepto de berlina compacta que obtuvo inmediatamente el favor de la crítica y el público.

Iniciada en la fábrica turinesa del Lingotto, la carrocería del delta se transfirió más adelante a las instalaciones de Chivasso, en las que existía un taller de pintura de los más avanzados del mundo, un sistema de control electrónico de la fabricación del bastidor y una instalación automática que garantizaba la absoluta uniformidad cualitativa de los subgrupos. Salieron de allí las versiones *personalizadas* LX y, en el año 1982, el Delta GT con motor 1.6 de 105 CV. El vehículo disponía de cuatro frenos de disco asistidos por un servofreno y alcanzaba los 180 km/h.

En 1983, cuatro años después del debut, nació el Delta HF Turbo, el primer automóvil Lancia de serie sobrealimentado con turbocompresor. El motor seguía siendo el de 1.585 cc, pero proporcionaba una potencia de 130 CV que permitía alcanzar una velocidad máxima de 190 km/h.

Tres años más tarde, en 1986, la gama del modelo fue rejuvenecida y ampliada con el Delta GT de inyección electrónica y 108 CV, el Turbodiesel 2.0 de 80 CV, el HF Turbo de inyección y 140 CV, y el HF 4WD. Este último modelo marcó, junto con el Prisma 4WD, la entrada de Lancia en el sector de las berlinas de turismo con cuatro ruedas motrices. El modelo estaba dotado de un motor dos litros de 165 CV (hasta 208 km/h de velocidad punta) y de una mecánica vanguardista. El sistema de tracción estaba formado por los siguientes elementos: un diferencial anterior libre; un diferencial central de tipo epicicloidal, que repartía el par de forma asimétrica (56 % en el eje anterior y 44 % en el posterior); un acoplamiento viscoso Ferguson, aplicado al diferencial central; y un diferencial posterior Torsen (contracción de las palabras *Torque sensing* que significan sensible al par), un dispositivo *inteligente* que permitía repartir el par entre las dos ruedas según la adherencia disponible y sin jamás acabar de bloquear los dos semiejes. De esta forma, el Delta HF 4WD podía transferir a tierra toda la potencia del motor de forma correcta. El resultado era un vehículo dotado de gran motricidad en superficies de baja adherencia y de estabilidad direccional y agarre a la carretera excelentes en situaciones exigentes. En los años siguientes, el Delta de tracción integral fue mejorado con toda una serie de innovaciones técnicas y estilísticas marcadas sobre todo por las exigencias deportivas. En las versiones deportivas, el Delta se adjudicó, entre los años 1987 y 1992, siete títulos mundiales de rally.

Estuvo en producción desde 1979 hasta 1994 y se llegaron a construir 480.000 unidades