

GLEDANO ZVIŠKA

Che bella! Skladna, elegantna, znosno aristokratska, diskretno konservativna, očitno moderna, evropska in, predvsem, značilno italijanska. Takšna je lancia dedra.

Takšna je že od lanskega maja (Vozili smo — Am, 10/1989) in takšna je tudi v svoji osnovni različici — dedri 1,6 i. e. Dedra je Lanciini nadomestek za prismo, toda vrzel v smeri velike in prestižne theme je zdaj odločneje zapolnjena: lancia dedra sodi nad zlato sredino, najsi bo samo v hišnem programu ali pa v pristnem srednjem avtomobilskem razredu, v katerem je zapeljala ob bok audiju 80, beemveju serije »3«, volvu 460, Oplovi vectri in — s precej spoštljivosti — tudi mercedesu 190, če že kdo tako hoče. Vzrok teh podobnosti ni le v sploščenem nosu, v privzdignjenem zadku, v deljenih zadnjih lučeh in v nasploh limuzinski podobi tega avtomobila, ampak tudi v njegovih merah in v številnih potankostih, ki jo uvrščajo tja, kjer je.

Ime (dedra) je izmišljeno, brez resničnega pomena in nalašč z grškim prizvokom, karoserija pa je v celoti računalniško zasnovana. Posebej ugaja skladnost potez, vidnih z boka vozila: zelo položni prednja in predvsem zadnja šipa, zajeten zadnji strešni opornik, prečni zavihkek na zadnjem delu strehe, vzdolžni zglob pločevine v višini kljuk na vratih in očarljiv presledek med obema bočnima oknom, s še opaznim Lanciiniim znakom. Nos vozila so razdelili med zajeten odbijač s spojlerjem (ta je preluknjan z zračnimi režami, z vlečno kljuko in z vdrtinami za, pri 1,6 i. e. doplačani, meglenki), med trapezoidna žarometa z utripalkama na zunanjih straneh in med masko, ki obuja spomine na Lanciine minule čase in se z rahlim »nasmeskom« zajeda v spodnjo obrobno pločevino. Zaradi te maske so zgubali tudi motorni pokrov, razširjeno do prednje šipe, ta pa se — velika in zasenčena — brez očitnejših robov zliva s pločevino okrog sebe.

Oblikovno dognani sta tudi ohišji električno nastavljivih in ogrevanih zunanjih ogledal, izbranost posamičnih karoserijskih potez in premišljene aerodinamike ($C_w=0,29$) pa sega vse do navidezno precej visokega zadka, ki se ponaša z opazno nenavadnostjo: da zarez, ki ga prečka tik pod lučmi in pod ravnino, namenjeno registrski tablici, ni vzporedna z robom, ki se v zadek zajeda na njegovem zgornjem delu. Pri tem se pri-

lajzni pokrov odpira vse do odbijača in v tolikšnem zgbu, da sta vogala zavihka varno odmaknjena od glave v notranost segajočega človeka. Izrazito na široko se odpirajo tudi vsa štiri vrata. Za njimi je značilna lancievskolimuzinska notranost, pri tej različici odeta v drobno karirasto blago na sedežih in vratih, v sintetične in delno gumirane preproge, a tudi v žlahten, rahlo rdečkast les na sredinski konzoli. Prednja sedeža sta sicer dovolj

izrazitih oblik, a še vedno ne zares temeljito oprijemljiva. Pa saj vsi v lanciah niso Biasoni, zato takšna oprijema zadoščata. Njuna precej nemarnejša napaka je v tem, da sta previsoka, čeprav je voznikovega moč nastavljati tudi po višini. Hkrati pa ga je res mogoče odriniti tudi dovolj daleč nazaj, ampak zares sproščeni telesni drži to ni kaj prida v pomoč: če sta zgledno stegnjeni nogi, postaneta roki — glede na odmaknjenost in precejšnjo položnost (sicer nastavljivega) volanskega obroča odločno prekratki. Če pa voznik primakne sedež po merah rok, sta mu v napoto lastni, preveč skrčeni nogi. Bolj po merah dobre ergonomije so pedala in lahkotna (toda glasna) prestavna ročica. In dovolj pripravno je tudi vse drugo, namenjeno vozniku. Pri dedri 1,6 i. e. so merilniki klasično preprosti, a lično pregledni: na skrajni levi strani s testno ploščo z merilniki temperature hladilne tekočine, goriva, hitrosti vozila (plus dva kilometrska števeca) ter motornih vrtljajev naravnost pred očmi in z ekonometrom ter običajno uro na desni strani. Vsa poglavitna stikala so strpali, oz-



Notranost: s skoraj 180 cm dolžine in s premajhnimi predali za drobne reči.



Kokpit: z lahnim lesom in z malomarno elektroniko.



Prtljažnik: s 480 litri osnovne prostornine, s po tretjini deljivo zadnjo klopjo in z zgubano oblogo.

nake zanje pa osvetlili, v ročici ob volanskem drogu. Osvetljena je tudi ključavnica volana in vžiga, dovolj luči, vstevši tisto za branje in gledanje avtomobilskih kart pa zna biti za celoten potniški prostor.

Zmedo delajo le kontrolne luči ob vzhodu armaturne plošče in ob testni shemi vozila. Mama mia! Enkrat je »preveč« temperature, drugič je »premalo« motornega olja, že na tretji testni dan pa se je prižgala močna rdeča luč, ki oznanja napako v sistemu za vbrizgavanje goriva v motor. Ker je takšna luč le za zelo močne voznikove živce in ker na jugoslovanskih tleh ni kaj prida upanja, da bi takšen sistem na hitro popravili, sem, jasno, vprašal v Torino, kako in kaj.

»Madonna,« sem slišal v telefonu gospoda Pleterskega, ki je sicer Ljubljčan (in naš bivši kolega), a je pri Lancii eden od šefov za tisk. »Tista luč pomeni,« je nadaljeval po naše, »da je s polnjenjem nekaj narobe in da se je sprožil zasilni program!«

Ker je z zasilnostjo vedno hudič, je še rekel, da bo vprašal inženirje v tehničnem oddelku. Ti so bili dosti bolj mirni: da ni nič narobe, so rekli, da naj kar testiramo in da je lučka pač lučka, kar naj gori, če hoče.

In je res gorela, do zadnjega testnega trenutka, ne da bi se zgodilo kaj dramatičnega (razen prižiganj in občasnih ugašanj še nekaterih kontrolnih luči, prav tako brez pravega vzroka), kar je sicer dobro, ni pa povsem skladno z zagotovili o vse večji kakovosti teh torinskih vozil.

Ampak drugega nič! Dedri gre morebiti zameriti še malce poslabšano vidljivost nazaj, ki jo v dežju zadnji brisalnik sicer uspešno izboljšuje, (pre)visokega zadka pa seveda ne more omiliti, pa kakšen škripajoči stik v potniškem prostoru (na primer pri poklopcih predalov za drobnjarije), pa – navkljub ugodni aerodinamiki – zelo glasen zračni piš ob vozilu pa ne ravno mizvočen motor, ampak k poglavju »bella Italia« sodijo tudi takšne, ne ravno prijetne reči.

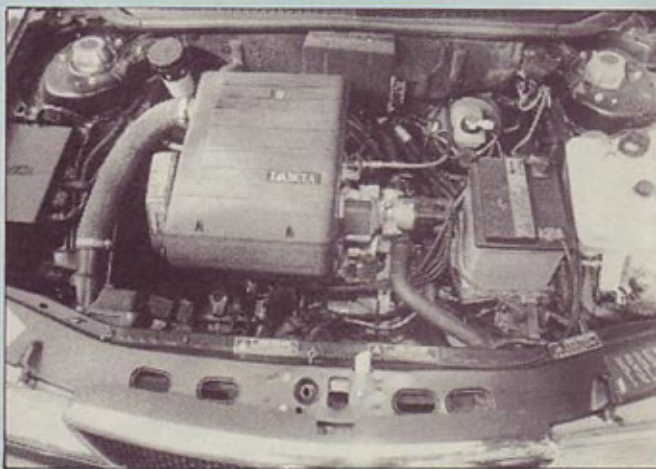
Je pa motor vselej voljan takoj steči in se tudi v isti sapi odzvati na voznikove ukaze. Saj je že zdavnaj preskušeni 1,6-litrski štivalnik z lahko glavo ter odlično gredjo v njej ter z Webrovo elektrono (IAW) za vbrizgavanje goriva in vžig namenjen vsakdanji uporabi brez večjih zapletov. Njegova največja moč sodi v povprečje tega motornega razreda: 65 kW (90 KM) pri 5800 vrtljajih v minuti. Dovolj uporaben je tudi največji navor: 128 Nm pri 3500 vrtljajih v minuti. Motor se rad vrti, se pri tem

odziva hrupno in se tudi stresa, ampak tisti, ki je pripravljen sproti pretikati, bo z njim dosegal čisto spodobne potovalne čase in povprečne hitrosti. Paziti mora le na nevarnost, da bi ga – med dolgotrajno vožnjo po avtomobilski cesti – gnal predolgo in preblizu nevarnega delovnega območja (rumeno polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6200, prepovedano rdeče pa pri številki 7100), pa tudi na toplotni merilnik je pametno od časa do časa pogledati.

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva smo z mesta do posamičnih resničnih hitrosti ter ob pretikanju pri 6500 vrtljajih v minuti pospeševali takole: od 0 do 40 km na uro v 3,2 sekunde, do 60 km na uro v 5,3 sekunde, do 80 km na uro v 8,0 sekunde, do 100 km na uro v 12,1 sekunde, do 120 km na uro v 17,2 sekunde in do 140 km na uro v 24,9 sekunde. Testni avtomobil je zmožal največjo hitrost 183 kilometrov na uro, med celotno preskušnjo pa je porabil povprečno 9,4 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Dokaj zmerno porabo goriva je kazil le malomarno nameščen ustnik posode, ki je silil v pločevinasto okrilje pod poklopcem in smo ga odvijali in privijali z velikimi težavami in na račun polomljenih nohtov. Vsakičeno zaklepanje pa bi se lahko končalo tudi z zlomljenim ključem.

Jeza je mimo, ko je voznik vnovič za volanom. Dvojna sinhronizacija v menjalniku jamči natančno in dovolj hitro pretikanje, volan s servoojačevalnikom in hkrati s samo tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke zna biti športno neposreden, motor je pač takšen, kakršen je – ne ravno nabit z močjo, a kljub temu dovolj ustrežljiv – podvozje pa je možno šteti tudi za enega od vzorov harmoničnosti, s kakršno mora postreči moderna športna limuzina. Kratkim cestnim gubam je dedra z lahkoto kos, na dolge »valove« pa se odziva z rahlo zoprnim pokimavanjem, ki mu botruje udobno vzmetenje. Okreten in hiter je ta avtomobil tudi na ozkih in vijugastih cestah, seveda z veliko zalogo lastnosti, ki pripadajo prednjemu pogonu. Če se voznik s preveliko hitrostjo ušteje, mora pričakovati bežanje nosu proti jarku, kar zahteva ostro dodajanje volana in hkratno popuščanje pedala za plin. Celu privzdignjeno zadnje kolo še ne pomeni nevarnosti: zadek je enako ubogljiv in lahko obvladljiv kot cel avtomobil, zato zdrsne takrat, ko je treba, in postreže z novo zahtevo: po hitrem odv-



Motor: povprečno zmogljiv in nadpovprečno glasen.





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 86,4x67,4 mm – gibna prostornina 1581 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 65 kW (90 KM) pri 5800/min – največji navor 128 Nm pri 3500/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (weber IAW) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,267; III. 1,469; IV. 1,043; V. 0,891; vzvratna 3,909; diferencial 3,765 – platišča (testni avto) 6 Jx14 – gume 185/60 HR 14

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirama – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nagi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajne vzmeti, vzdalžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokračne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavara na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,343 m – širina 1,700 m – višina 1,430 m – medosna razdalja, 2,540 m – kolotek spredaj 1,436 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 1060 kg – dovoljena skupna teža 1590 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg – prtljajnik (normno) 480 litrov – posoda za gorivo 53 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,1 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7,3/9,3 litra bencina super na 100 km



Oznaka: tik za prednjim kolesom, lahka platišča za doplačilo.



Zadnja šipa: z gretjem in z brisalnikom, a tudi s previsokim spodnjim robom.

zemanju volana in pospeševanju v ravnino. Vse skupaj utegne biti tvegano kvečjemu na spolzki cesti, a tudi takšnim okoliščinam so nizkopresečne gume na 14-colskih kolesih (michelin MXV)

zelo dolgo kos. Obenem so zanesljive tudi zavore, voznik se mora privaditi le te neudobnosti, da pedal ne »prijemlje« vedno ob istem odmerjenem gibu. Prime pa!

Glede na celotno bencinsko in turbo-dizelsko motorno ponudbo je dedra 1,6 i. e. po motorni velikosti, po zmogljivostih in po bogastvu opreme osnovna različica in prva v vrsti od spodaj navzgor.

Vseeno je dovolj svojska in prestižna, da gleda zviška na marsikaterega tekmeča, četudi jo ta utegne – pri pospeških in hitrostih – prehiteti. Dedra, tudi v primeru 1,6 i. e., je namreč predvsem lancia, in te lastnosti si nikakor ne pusti odvzeti.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*

