

## Test

### Lancia dedra 2.0 16V integrale LS SW

Ne vem, koga naj krivim za razvoj. Nevoščljivost, strah pred konkurenrom, boj za obstanek? Morda modo? Ali pa, da se izognem ugotavljanju deležev krivde, kar vse hkrati? Pa še vseeno nisem prepričan, da nisem koga pozabil.



Ah, moda. Moderno je biti moderen. V oblačenju, v obnašanju, da, moderno je tudi imeti moderen avtomobil. Recimo športen kombi. No, morda gredo prav kombiji počasi iz mode, ampak lancia dedra SW (station wagon) je športen kombi. Še posebej, če je tako motoriziran in s takšnim podvozjem kot testna deda.

Pri Lanci zadeve niso zapletali: dedri limuzini so s tipičnim italijanskim oblikovalskim navdihom podaljšali spodnji okenski rob do zadnjih luči, nekoliko manj so podaljšali streho in jo blago ukrivili do zadnjih luči, s tem

pa so na boku pridobili na vsaki strani po eno šipo trapezne oblike. Prijetno oblikovan zadek se tako ponaša tudi z večjo uporabnostjo. Zadnja vrata se odpirajo s pomočjo ključa v ključavnici, ki se nekoliko zatika, ali pa z gumboom v predalu pred sopotnikom. Tipično za Lancia, do neke mere uporabno, vseeno pa bi bilo boljše, če bi osrednja ključavnica odklepala tudi zadnja vrata. No, lastnika bo gotovo razveselila ročica za zapiranje (umazanih) vrat z notranje strani, prtljažnik pa je pokrit z mehko prevleko, ki jo lahko po potrebi zvijemo toliko, kolikor potrebujemo.



V podaljšani strehi so z notranje strani nameščeni tudi dva zvočnika, kar še izboljšuje akustiko v avtomobilu, in tipalo za daljinsko vodenje osrednje ključavnice, ki je sedaj bolj »dojemljivo« za ukaze s ključa. Vendar pa pri osrednji ključavnici niso predvideli tudi

odklepanja pokrova posode za gorivo, temveč le njegovo zaklepanje.

Dedra je po predstavitvi delte dobila tudi nove vratne obloge, enako lične kot v delti in z enako, neprijetno trdo ročico za odklepanje. Neglede na rahle spremembe je



# LESK ZADKA



notranjost še vedno razpoznavno Lanciu: udobni, športno oprijemljivi sedeži (voznikov je nastavljen tudi v višino in v ledvenem delu, poleg tega pa ima komolčno oporo) z na otip neprijetnim oblazinjenjem, prav nič moderna armaturna plošča, a pregledna in z merilniki bogato opremljena (vrtljaji, temperatura olja, napetost, analogna ura, nadzor nad odprtimi vrati, zunanjna temperatura), pre-malo odlagališč za drobnarije, debel, po višini nastavljen volanski obroč, dobra samodejna klima, ki pa sem ter tja prične pihati toplejši zrak od želenega, z mnogo zračnimi

režami na armaturni plošči in s preslabotnim pihanjem k nogam. V dedri je dovolj prostora za štiri odrasle, pa tudi peti bi se na zadnji klopi še zadovoljivo udobno peljal. Seveda je največ prostora namenjenega potnikoma na prednjih sedežih in voznik si položaj med volanskim obročem, pedali in prestavno ročico zlahka naravnana po svojem okusu.

Že prvi metri vožnje izdajo: volanski servo, ročica menjalnika ter pedali so skoraj dirkaško trdi in občutek ne var. Dedra je dobro vodljiva, volan močno neposreden (le 2,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke) in menjalnik natančen. In

*Tipično za Lancia in do neke mere uporabno.*



končno, motor in podvozje sta takšna, da zadovoljita tudi zahtevnega, dirkaško naravnega voznika. No, na trenutke morda motorju res zmanjka navora in moči, saj štirikolesni pogon pobere večino presežka motornih zmogljivosti, vseeno pa je dvrolitrski šestnajstventilski motor kos skoraj tono in pol težki dedri. Vse do hitrosti 190 kilometrov na uro (na merilniku) je pospeševanje zelo dobro in največja hitrost je kljub slabši aerodinamiki (kombi) in štirikolesnemu pogonu zadovoljiva. Motor je seveda hišni, znan iz tipa in delte, hišni pa je tudi pogon. Presajen je iz legendarne delte

*Volanski servo, ročica menjalnika ter pedala so skoraj dirkaško trdi in občutek ne var.*



**Motor: dobre zmogljivosti, velika poraba goriva**



**Zadnja vrata: z ročico za zapiranje**



**Armatura plošča: pridiš športnosti**



**Prtljažnik: z rezervnim kolesom ob strani**

*Merila za hitrosti v ovinkih so povsem drugačna, kot pri prednjemu pogonu.*

integrale in ta hip je dedra edina lancia, kjer motor žene vsa štiri kolesa. To pomeni, da je štirikolesni pogon stalen, da gre dobra polovica motornih zmogljivosti na prednji kolesi in da je med obema osema viskozna sklopka, dedra pa je opremljena še z zaporo zadnjega diferenciala, ki se pri 40 kilometrih na uro samodejno izklopi. To in pa zasnova podvozja (vsa štiri kolesa slonijo na posamičnih obesah,

najmanjša oddaljenost od tal znaša le 150 mm) potrjujeta, da dedra integrale nikakor ni terensko, ampak cestno dirkaško zasnovan. Kombinacija motorja, za spoznanje predolgega menjalnika in pogona je kriva, da je pri speljevanju tudi v slabših razmerah na cesti težko zakopati (gume, ležaji in vsi gibljivi deli se lepo zahvaljujejo) in da so merila za hitrosti v ovinkih povsem drugačna kot pri prednjem

pogonu. Vsi spolzki ovinki z gladkim asfaltom, ki sem jih dolgo sovražil, so mi s tole dedro postali hipoma všeč. Dobra lega omogoča dolgo neutralnost vozila in pri hitri vožnji v ovinku zaradi štirikolesnega pogona ravno toliko odnesi zadek, da se prednji del umiri in ne beži iz ovinka, temveč mu lepo sledi. Seveda so pri velikih hitrostih popravki z volanom nujni, odvzemanje plina pa ne

povzroča značilnega odnašanja zadka. Za takšne igre je treba za hip odločno pohoditi pedal zavore (ABS!) in nadaljevati vožnjo s polnim plinom, če vam le uspe najti pravo prestavo. Predolg menjalnik je čutiti v ostrih ovinkih (kjer je prva prestava prekratka, druga pa že predolga) in na dolgih ravninah, kjer se četrtja prestava s težavo zvrsti do prekinjevalnika vžiga (7200 vrtljajev na minuto), v peti prestavi pa se mora motor za največjo hitrost vrtneti z »le« 6300 vrtljaji v minutah. Takšnim prestavnim razmerjem najbolj ustrezajo ovinki, v katerih je hitrost okrog 100 kilometrov na uro, le prečna nagibanja karoserije bi bila lahko nekoliko manjša.

Če si torej s takšno dedro kupite prostor, lego in zmogljivosti, pa ste pripravljeni sprejeti nekoliko več hrupa v notranjosti (motor, pogon, karoserija) in višje dno prtljažnika (pogon), boste gotovo zadovoljni. Lesk zadka bo v tem primeru pomenil dober izbor, če k svojim zahtevam vpišete tudi modo. Važno je, da ste »in«. In da se dobro peljete.

**VINKO KERN**

Foto: TOMI LOMBAR

# Audi cabrio

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtilna in gib 84,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1995 kubikov - kompresija 10,35:1 - največja moč 102 kW (139 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,0 m/s - specifična moč 51,1 kW/liter (69,7 KM/liter) - največji navor 180 Nm pri 4500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vtrbitig in elektronski vzglj (AVW-weber) - vodno hlajenje 8,5 litra - motorno olje 5,8 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 90 A - uravnovan katalizator

**Prenos moči:** motor pogonja vsa štiri kolesa - enokolutna - suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik, sinhronizirana vzvratna prestava - prestavna razmerja: I:3,750; II: 2,176; III: 1,304; IV: 0,971; V: 0,811; vzvratna 3,545; diferencial 3,933 - sedinska viskoza na sklopku - razdelitev motornega navora naprej/nazaj 56/44 % - zapora zadnjega diferenciala - plastična 6x15 - gume 195/50 ZR 15 (continental sport contact), katalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,7 km/h

**Voz in obese:** kombi - 5 vrst, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnim okvirjem - spredaj posamične obese, vzmelni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, višje vzmeli, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolunne (znotraj hlajene), zadaj kolunne, servo, ABS, mehanska ročna zavore na zadnjem kolesu [ročica med sedežema] - volan z zobato letvijo, servo, 2,6 zavrtljiva od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4343 mm - širina 1700 mm - višina 1446 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1436 mm, zadaj 1415 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - radijini krog 10,3 m - **notranje:** dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1410 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900-940 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednjih sedežev 890-1080 mm, zadnja klop 830-630 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normal) 420/775/1310 l - posoda za gorivo 60 l

**Teža:** prazno vozilo 1395 kg - dovoljena skupna teža 1895 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,2 s -

**Poraba goriva (ECE):** 7,8/9,5/12,6 l / neosvinčenega bencina super na 100 km



### Naše meritve

**Največja hitrost:**  
202 km/h [V. prestava]

### Pospeški:

0-60 km/h:	4,8 s
0-80 km/h:	8,0 s
0-100 km/h:	12,0 s
0-120 km/h:	17,1 s
0-140 km/h:	24,7 s

1000 m z mesta:  
32,9 s (155 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV):  
38,0 s (144 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V):  
42,8 s (126 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 97,3 m  
od 100 km/h: 39,0 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

#### kazalec na resnično

60	58,6 km/h
80	76,5 km/h
100	95,5 km/h
120	114,9 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

**prestava III IV V hitrost**

50 km/h	60	58	57
100 km/h	68	66	66
150 km/h	-	71	71
prosti tek			45

### Poraba goriva:

Testno povprečje  
15,6 litra/100 km

### Cena

48.000.000 ITL.  
(Italia)

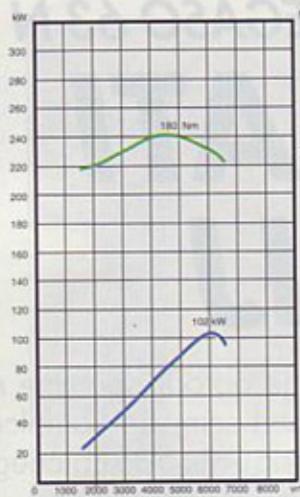


DIAGRAM MOTORJA

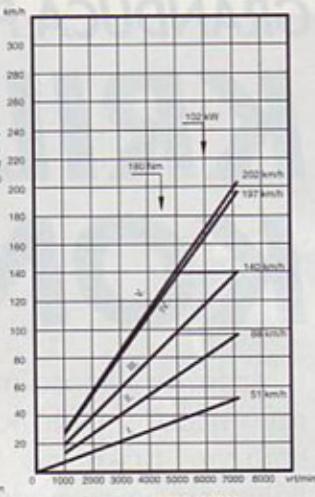


DIAGRAM MENJALNIKA

### Hvalimo

- Lega na cesti
- Prednja sedeža
- Motor
- Oprema

### Grajamo

- Poraba goriva
- Neprijeten material sedežnih prevlek
- Hrup v notranjosti
- Trda druga prestava

### Iz oči v oči

Lancia dedra s podaljšanim zadkom je pravi športni kombi, ki zadovoljuje tako dirkaško naravnost voznika kot tistega, ki potrebuje poleg dirkaških zmogljivosti tudi več prostora. Na novo opremljena notranjost in spremenjena zunanjost v kombi obliki zadka samo se povečate že tako dober splošni vtis.

Tjaša Smrekar

Lancia delta integrale je tehnološko zelo dodelan avtomobil, kar se tega tiče, popolnoma konkurenčen več kot dvakrat dražim nemškim tekmečem, pri kvaliteti izdelave pa o kakšni konkurenčnosti ni govora.

Andrej Supé