

NA DOBRI, STARI POTI

Razred je preskušen: srednji. Oblika je evropska: limuzina. Pogon je vsakdanji: v nosu. Mehanika je moderna: natančna. Oprema je premišljena: bogata. Koncern je ugleden: Fiat. In znamka? Imenitna: Lancia.

Izhodišča so pravilno zastavljena: dedra je ravno toliko fiat in ravno toliko lancia, da ji oboje koristi. Ko so z njo nadomestili postarano prismo, so jo čisto narahlo približali večji in zrelejši temi ter jo tako posadili natanko v sredino hišnega programa pa tudi natanko v sredino srednjega avtomobilskega razreda. Z motorji od 1,6 do 2,0 litra, vključno turbo-dizelski in turbobencinski agregat, ter z dvokolesno in štirkolesno pogonsko zasnovno je dedra na voljo vsem tistim, ki imajo raje računalniško izbrano avtomobilsko ime kot pa računalniško izdelan množični avtomobil. Negovanega družinskega rodovnika lancia dedra ne prikriva. Tudi kot različica 2.0 i. e. ne.

Oznaka 2.0 i. e. je na avtu predvsem zaradi motorja. In motor je starejši od dedre: dvolitrski, z dvema odmičnima gredema v lahkki glavi pa z dvema dodatnima gredema za uglajenejši tek, z Webrovo elektroniko za vbrizgavanje goriva in vžig ter z možnostjo uporabe osvinče-



nega ali neosvinčenega bencina super. Motor zmore največjo moč 86 kW (120 KM) pri 5750 vrtljajih v minutih, največji navor 162 Nm pa pri 3300 vrtljajih v minutih. V tem območju se ta širivalnik tudi najlepše počuti in najuglavljeneje obnaša. Z malce več trušča in tresljajev pa postreže, če vrtljaji naraščajo. Opozorilno rumeno polje na merilniku se začne pri številki 5700, prepovedano rdeče pa pri številki 6000. Natanko na tej meji smo pretkalici tudi med našimi meritvami. To je v posamičnih pretestavah pomenilo resnične hitrosti 50, 80, 117 in 158 kilometrov na uro. Ker motor ni izrazito prožen, so mu prilagodili razmerja v prenosu moči: ta so ugodno kratka ne le za ostre pospeške, ampak tudi za lenarjenja pri pretikanju v nižje prestave, hkrati pa pomenijo nevarnost v primeru, da ima voznik na avtomobilski cesti pretežko nogo na pedalu za plin.

Testni avtomobil je pospešil z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 20,5 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 31,1 sekunde. Največja hitrost je znašala 199 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med našim testom pa 11,7 litra bencina super na 100 kilometrov.

Voznika v dedri moti, da previsoko sedi in razmeroma težko najde povsem ustrezni telesni položaj. Ugajajo pa mu pedali, natančna prestavna ročica in spretna volanska prestava s servoovojčevalnikom vred. Pri tem je volanski obroč dosti pripravljene pomicen od sedeža.

Armaturalna plošča je poglavje za posamične okuse. V testnem avtu je bila elektronska in dvojna: z digitalnimi in analognimi podatki o oljnem tlaku, oljni temperaturi, temperaturi hladilne tekočine, količine goriva v posodi, hitrosti vozila ter motornih vrtljajev. Testna plošča ob strani je bila tekstovna, v italijanščini, in je – po ukazu – postregla tudi z vzdrževalnimi napotki. V celičem zanimiva popstreitev kokpita utegne biti zoprena ponovo: mijetanje pred očmi vzemirja voznika, da misli, kako se z vozilom dogaja nekaj odvečnega. Zbuja pa ta elektronika občudovanje naključnih sopotnikov.

A s tem opreme še ni konec: na sedežih je alcantara, njihovemu pomiku pa tudi šipam in ogledalom (s popolnim preklopom vred) ukazuje elektrika, prednja varnostna pasova sta nastavljiva, zglavniki so širje, nadavnih in bralnih luči je dovolj, dovolj je tudi manjših in večjih predalov za drobnjarije in dovolj

– za ugled – je tudi žlahtnega lesa v avtu.

Prednja sedeža nista dirkaška, sta pa še dovolj čvrsta za dobro sedenje, dostop k zadnjem klopi je že limuzinski, prtljažnik se da povečati, zavoram pomaga ABS in podvozje testnega avtomobila je bilo opremljen z ASC, kar je kratica za samodejno (ali po želji voznika za ročno) prilaganje vzmetnega blaženja. Za to skrbi seveda elektronika, ki zmore upoštevati hitrosti vozila, njegove navpične pospeške, zaviranja, volanske kote in hitrosti obračanja prednjih koles, vse skupaj pa spremeni v hipne odzive v obliku tršega ali mehkejšega blaženja. Da je lega vozila s tem opazno dobro nadzorovana, je jasno. Pa tudi sama po sebi je dedra dovolj spretno, uravnotežena, da so njene hitrostne mere tudi pri tveganjih vožnjah visoko zastavljen. Podvozje je namreč tudi v osnovi takovostno: s pomočnima okvirima za obe premi ter z natančno vodenimi širimi posamičnimi obesami.

Tehnični podatki

Motor: širivaljni – širitalni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 86 kW (120 KM) pri 5750/min – največji navor 162 Nm pri 3300/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz latke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (weber IAW) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 980 W

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I: 3,545; II: 2,267; III: 1,541; IV: 1,156; V: 0,875; vzdolžna 3,909; diferencial 3,563 – platična 5,50 8 x 14 – gume 185/60 HR 14 (pirelli)

Voz in obes: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija s pomočnima okvirjema – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotno prečna vodila, stabilizator – zadaj višocne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zabolato letivo, 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 – radij krog 10,3 m – teža praznega vozila 1170 kg – dovoljena skupna teža 1700 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg – prtljažnik (normno) 480 litrov – posoda za gorivo 63 litrov

Zmogljivosti (tovorno): največja hitrost 200 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,6 s – poraba goriva (ECE): 6,4/8,3/10,5 litra osvinčenega ali neosvinčenega bencina super na 100 km

Ker je teža vozila med obe premi ugodno razporejena, je dedra zelo dolgo povsem nevtralen avtomobil, še potem se spremeni v »klasiko« prednjega pogona.

To pa pomeni, da se je z dedro 2,0 i. e. mogoče hitro, udobno in varno voziti, pri čemer zna biti zoprna – zavoljo prej opisanih prestavnih razmerj – le precej velika motorna žega. Drugega nič.

Tako smo po testu dedre 1,6 i. e. (Am, 11/1990) vnovič spoznali: ta lancia je na dobrni, stari poti. Zanjo jamčijo skladnost, eleganca in nekaj tiste aristokratske konservativnosti, ki se ji pri Lancii nočajo odreči. In prav je tako.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*

