

Vozili smo: LANCIA DEDRA 2000 TURBO IN INTEGRALE

Mikavneje za kupce in celo za časnikarje ter gospodarneje za izdelovalce je, če paleta novega modela ne nastane hkrati, ampak na obroke. Lancia je prvi obrok dedre razdelila aprila lani: v obliki štirih osnovnih različic. Zdaj je dedre že šest: čisto sveži sta dedra 2000 turbo in dedra integrale.

Samo na oči se pri tem ni mogoče zanesti. Spojler na zadku je sicer njun najočitnejši znak (ki jima zelo dobro pristoji), ni pa vselej zanesljiv: pri dedri 2000 turbo je treba zanj doplačati, dedro integrale pa si je moč kupiti tudi brez njega. Dve podobi so namenili tu-



PRENOS MOČI

di notranjosti: z mešanico alcantara in kakovostnega blaga, ali z usnjem, ki je na sivih mikavno zgubano.

Za urno prepoznavanje novih dedrinih različic bi torej potrebovali rentgenske oči. Tako bi – skozi pločevinasti koži – videli njuni drobovji.

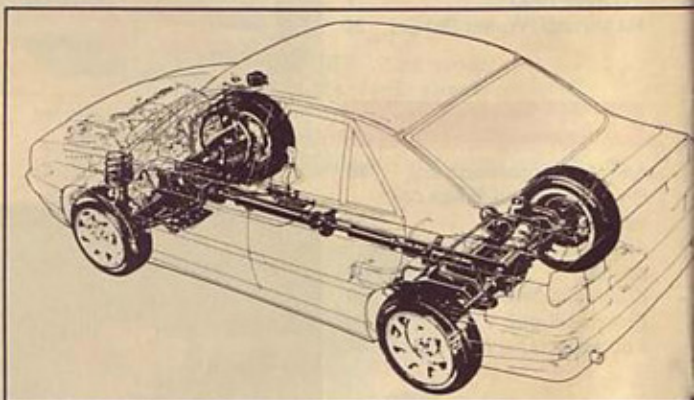
Motorja sta navzven in po zasnovi enaka. Nastala sta kot višji razvojni stopnji že znanega 1995-kubičnega štirivaljnika z dvema odmičnima gredema v lahki glavi ter z dvema dodatnima gredema zoper tresljaje. Za vbrizgavanje goriva in vžig skrbi Webrova elektronika IAW, dodali pa so turbinski polnilnik (garrett 60/48) z največjim polnilnim tlakom 0,95 bara, s hladilnikom polnilnega zraka in s tako imenovanim »boos-drivom«, ki je nadaljevanka že od prej znanega Lanciinega »over-bosta«. Obakrat gre za izrabljanje največjih polnilnih in hkrati mo-

tornih zmogljivosti, razlika je v tem, da se »overboost« sproži le občasno in v skrajnih območjih, »boostdrive« pa je nadzirano obvladovanje polnilnega tlaka v celotnem območju motornih vrtiljav. Na kratko rečeno: s celo vrsto tipal (ki se odzivajo tudi na motorne vrtiljave in položaje pedala za plin), z mikroprocesorsko tehniko, s posebnim električnim ventilom in pnevmatiko za polnilniški ventil »waste-gate«, je vozniku ves čas na voljo polna moč motorja. Temu primerno zvišana je v celotnem območju tudi (teoretična) krivulja največje moči.

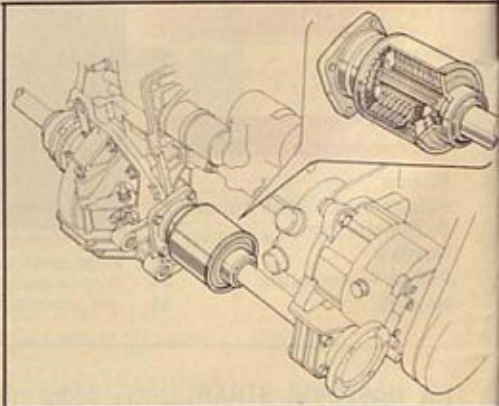
Štiriventilski tehniki so se Lanciini inženirji tokrat odrekli. Uradna razlaga govori o tem, da pomeni sožitje samo osmih ventilov in elektronsko uravnavanega turbinskega polnilnika kompleksnejšo rešitev, ki je hkrati tudi tehniško bolj odmerljiva in, seveda, varčnejša, ampak pretirano prepričli-

ve te razlage niso bile. Dokaj kratko je tudi pojasnilo, od kod zmogljivostne razlike med motorjema obeh različic, čeprav sta konstruk-

cijsko povsem enaka. Vsa stvar, pravijo, je skrita v skatli z elektronsko ter – hkrati s tem – v posebni nastavitvi turbinskega polnilni-



Dedra integrale: trije diferenciali za štiri kolesa.



Dedra 2000 turbo: viskozna sklopka za prednji kolesi.



Tehnični podatki

Lancia dedra	2000 turbo	integrale
motor (zasnova)	štirikolesni, vrstni	
vrtna in gib (mm)	84,0x90,0	
globna prostornina (kubiki)	1995	
kompresija	7,5:1	
največja moč (kw/KM pri 1/min)	119/165 pri 5500	130/180 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	274 pri 3000	279 pri 3000
odmična gred (pogon)	2, v glavi (zob. jermen)	
število ventilov za valj	2	
polnjenje z gorivom	elektronsko vbrizgavanje, turbinski polnilnik, hlad. pol. zraka, »boost-drive«	
hlajenje	vodno	
menjalnik, pogon	5-stopenjski, spredaj visko sklopka	5-stopenjski, na vsa štiri kolesa
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, vij. vzmeti, tel. blaž., stabilizator	
zadnja prema	posamične obese, vzdolžna vodila, vijoč. vzmeti, tel. blaž., stabilizator	
zavore spredaj	kolutne, servo, ABS	
zavore zadaj	kolutne, servo, ABS	
volan	zobata letev, servo	
platišča	6Jx15	
gume	195/50 VR 15	
teža praznega vozila (kg)	1230	1330
dovoljena skupna teža (kg)	1680	1780
medosna razdalja (m)	2,540 m	
dolžina x širina x višina (m)	4,343 x 1,700 x 1,430	
prtljajnik (litri)	480	405
posoda za gorivo (litri)	63	63
največja hitrost (km na uro)	215	215
pospešek 0-100 km na uro (s)	8,3	7,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,2/9,2/11,9	7,8/9,9/13,0
vrsta goriva	osvinčeni ali neosvinčeni bencin	

ka pri dedri integrale. Zato ima ta različica za 15 KM in za 5 Nm boljše zmogljivosti od 2000 turbo. Vrtljaji so obakrat isti, končne zmogljivosti vozil pa zelo podobne. Saj je integrale z močnejšim motorjem zaradi temeljitejšega pogona pač težja.

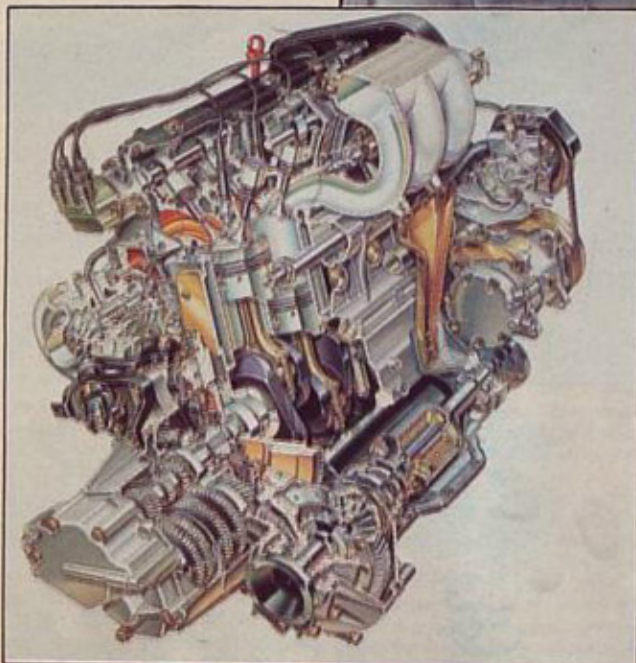
Jasno: integrale pomeni pri Lancii (stalni) štirikolesni pogon. Ima ga tudi dedra integrale: s tridelno kardansko gredjo; s »prostim« prednjim diferencialom; s planetnim sredinskim diferencialom, ki deli motorni navor med obe kolesni premi v razmerju 56% (spredaj) in 44% (zadaj), za preostale možnosti pa so mu dodali še viskozno sklopko (tip Ferguson); in z zadnjim diferencialom, ki je opremljen z mehansko zaporo, nadzorovano z elektropnevmatiko in s stikalom na sredinski konzoli. Ta zapora deluje (izmenično z zavornim ABS) le do hitrosti 25 kilometrov na uro. Zmogljivosti tako zasnovanega štirikolesnega pogona so tudi brez torsena (delta integrale) predvidljive in dovolj prepričljive: oprijem koles na splozkih tleh je znatno zanesljivejši, vozilo v celem pa – tudi na suhi podlagi – dosti nevtralneje. Seveda je prtljajnik v integrale zavoljo zadnjega diferenciala bolj skop. V dedri 2000 turbo meri s 480 litri prostornine natanko 75 litrov več, kajti to dedro poganjata samo prednji kolesi. Povsem brez domislic pa tudi ta pogon ni. Dodali so mu »visco-drive«, kar pomeni, da so med diferencial in eno od obeh polosi (v tem primeru desno) namestili Fer-

gusonovo viskozno sklopko. Lastnosti silikonskega olja v njej (ki se z višjo temperaturo gosti in grabi lamele, potopljene v njem) so se zdele tehnikom v Chivassu primernejše od klasične diferencialne zapore ali od že znanih elektronskih dosežkov zoper zdrsanjanja pogonskih koles. Hkrati je »visco-drive« uporaben tudi v paru z zavornim ABS 2E (Bosch), njegovih zaznavnih dobrih lastnosti pa je tudi sicer precej: »pretakanje« motornega navora med obema prednjima kolesoma je tako sprotno, da odločno lajša speljevanje na splozkem, veča zanesljivost vožnje (tudi na suhih) ovinkih, zmanjšuje sunke na volanu in omogoča bliskovitejšo vozniške manevre v kritičnih okoliščinah. Najočitnejši je bil dokaz, ki smo si ga – vsak zase – privozili s testnimi avtomobili. Dvestometrška polkrožna proga, obdana z natančnimi merilci časa, se je začela z dvajsetmetrskim trakom iz lino-leja, prelitega z zredčenim šampnom. Na tem traku je speljevalo le levo dedrino kolo, njena desna polovica pa je bila na povsem čvrstih tleh. Progo smo prevozili večkrat zapored, toda z različnimi avtomobiloma: z dedro 2000 turbo in z »visco-drive« v njej, ter z enakim avtom, ampak brez te naprave. »Visco-drive« je vsakič, skoraj pri vsakem vozniku, pripomogel k približno tri sekunde krajšemu voznemu času. In hkrati k povprečno osmim dodatnim kilometrom na uro.

Zboljšana prenosa moči pa so pri obeh novih dedrah oplemenitili ▶

še s temeljitejšimi zavorami. Te so štirikrat kolotne, z večjimi prednjimi koloti (presajenimi iz teme 8.32 ali delte integrale 16 v), z večjimi prednjimi čeljustmi ter z ABS, ki ima pri 2000 turbo priti tipal ob treh kanalih, pri integrale pa šest tipal ob prav tako trikanalski zasnovi. Oba zavorna sistema sva dvostopenjsko servojočana, kar omogoča prilagodljivost obtežbi vozila, in opremljena z novo napravo, ki po prvem zaviranju in s posebnim ventilom prilagodi gib zavornega pedala učinkovitejšemu zaviranju, tudi ročna zavora je v celoti prilagojena dodatku ABS v zavornem mehanizmu.

Dedra integrale je ob tem bogatejša za že omenjeni ABS s šestimi



tipali. Dve od njih se odzivata na kotne hitrosti vsakega izmed koles, pa tudi na vzdolžne in prečne pospeške vozila. Poseben kontaktni mehanizem ob pedalu sklopke ter povezanost ABS z motorno elektroniko pa skrbita za usklajeno delovanje tudi po tej plati.

Eno z drugim: zavorna logika v integrale se odziva na različno prijemljiva vozišča pod kolesi in to tako, da se zavorna moč preliva med vsa štiri kolesa v skladu z njihovim prijemanjem podlage in zoper tveganje, da bi se vozilo medtem zasukalo iz prave smeri. Pač pa se sistem samodejno odreče takšnim posegom med zaviranjem v ovinkih, kjer bi se zavorna pot zaradi tega po nepotrebnem podaljševala.

In tehniških fines pri obeh novih dedrinih različicah je še veliko: velikima navoroma prilagojena menjalnika so za 2000 turbo preselili

iz teme i.e. 16v, za integrale pa iz teme 8.32; njuna prestavna razmerja so krajša in prilagojena drugim lastnostim vozil; drogovje prestavne ročice so obakrat zamenjali s pletenico, zoper odvečne tresljaje; sklopka je hidravlična ter zato tišja, ušesnemu ugodju pa so namenili tudi hidroelastično vpetje motorja pri integrale. Obe novi dedri sta (iz delte integrale) dobili še blažilnike z lamelno tehniko, ki prispeva k boljšemu stiku koles z voziščem, obema so ojačali stabilizatorje, obema so povečali tudi prednja koloteka (za 13 mm), medtem ko je zadnji kolotek pri 2000 turbo za 6 mm širši, pri integrale pa za 4 milimetre ožji kot pri drugih dedrah. Pri obeh je moč doplačati tudi za že od prej znani Lancia elektronski nadzor blaženja in vzmetenja vozila, ki je na voljo z dvema stopnjama: za udobnejšo ali za športno-čvrstejšo vožnjo.

Kolesa so petnajstocolska, z izrazito nizko »obutvijo«, volan z nizkotlačnim servojočevalnikom je ostrí vožnji primerno neposreden. K serijski premi šteje vsakič najmanj štirideset bolj ali manj običajnih reči, k doplačilu pa vsaj še dvajset imenitnosti — od digitalnih merilnikov do klimatske naprave, zložljivih zunanjih ogledal, ogrevalnih sedežev in žlahtnih zunanjih barv.



Lancii dedri 2000 turbo in integrale odlikujeta predvsem njuna prenosa moči. Toda na njun račun se je prevesila tudi moč celotne dedrine palete: prenesli so jo po lestvici navzgor. V še višji srednji avtomobilski razred.

Martin Česenj