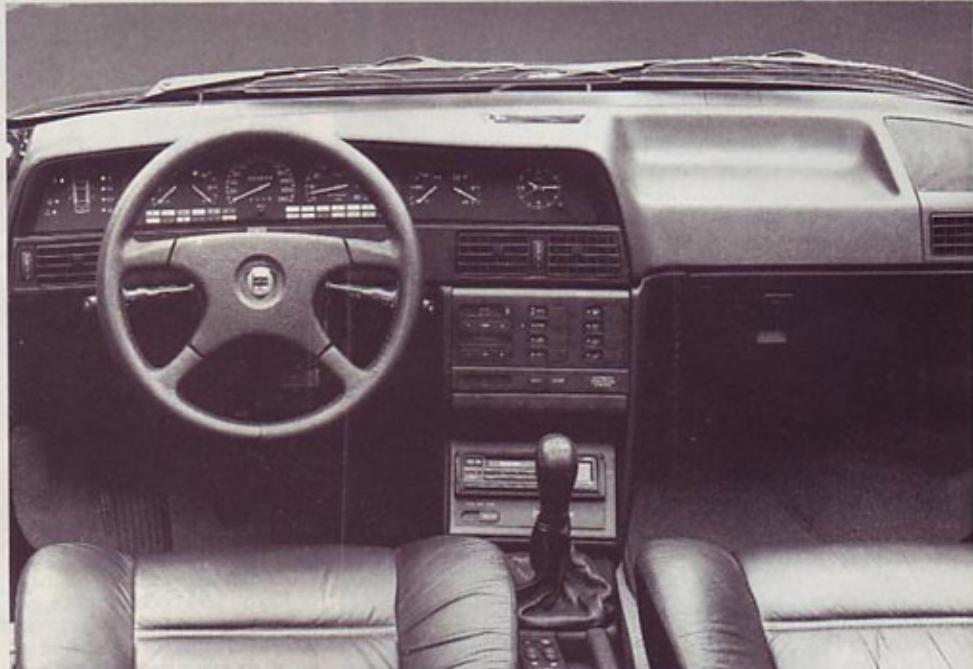


INTEGRALNI RAČUN

Lanciin najmenitnejši izdelek je že nekaj časa delta HF integrale: nabita z močjo, z brezhibnim štirikolesnim pogonom in ustvarjena predvsem za dirkaške rezultate. Vse drugo na to temo je le posnemanje in prenos znanja: tudi pri dedri integrale.

Dedra integrale je na videzno pravzaprav dvojčica dedre 2000 turbo (Test – Am, 3/1992). Obe imata (ali pa nimata) spojler na zadku, v obeh je moč sedeti na alcantaro, ali z usnjem prevlečenih sedežih in obe poganjata konstrukcijsko povsem enaka motorja. Obe sta tudi predvsem limuzini: s po štirimi vrati, z usnjem tudi na volanu in prestavnici, z klimatsko napravo, z elektrifikacijo ključavnic, okenskih šip in zunanjih ogledal ter s po štirimi zglavniki na naslonjalih. Obe sta – hkrati – tudi športni limuzini: s temeljitimi prednjimi sedeži, s po štirimi prečkami na volanskem obroču, z ne ravno nežnima motornima zvokoma, z lahki mi kolesnimi platišči, z meglenkami in z dobro založenima armaturnimi ploščama.

Aha, zdaj smo pa že pri razlikah! Testna dedra 2000 turbo je



imela digitalne merilnike, resda v klasičnih oblikah, ampak zoproti upričajoče, testna dedra integrale pa je vozniku stregla z okroglimi merilniki že zdavnaj preskušee oblike in vidnosti ter z lico in skrbno zasenčeno grafiko na njih.

Tudi motorja nista tako zelo enaka, kot se zdi. Res imata oba po štiri valje, po 1995 kubikov, po dve odmični gredi v glavi, po dva ventila za vsak valj, po dve dodatni gredi zoper tresljaje, po en turbinski polnilnik na izpušne pline (s hlajenjem polnilnim zrakom ter z dodatkom »boost-drive«, da so zmogljivosti ves čas kar se le da dobre), ki pomaga Webrovi elektroniki (IAW) za polnjenje z gorivom in vzgoj, toda prav ta elektronika, z nastavljivo polnilnikom vred, ni obkrat enaka. Zato ima dedra integrale v nosu 11 kW oziroma 15 KM ter 5 Nm več kot dedra 2000 turbo. Ob nespremenjenih motornih vrtljajih.

Torej, boste zdaj logično ugotovili, streže integrale tudi z boljšimi končnimi zmogljivostmi. Načelno da, ampak razlike so kmajda vredne omembe. Kajti vmes je še tretja neenakost obeh različic: stalni štirikolesni pogon.

Pri dedri integrale (zato pa ima takšno ime!) poganja motor tudi zadnji kolesi. Izkusnje o tem seveda prihajajo iz že omenjene delte HF integrale, a v izvedbi z rahlo manj zahtevno tehničko zasnovo. Dedra integrale nima diferenciala torsen, ima pa navaden prednji diferencial, planetni sredinski diferencial (delitev motornega navora: 56 % spredaj, 44 % zadaj), ob njem še Fergusonovo viskozno sklopko (za dodatne možnosti »prelivanja« motornega navora med obe kolesni premi) in zadnji diferencial z mehansko zaporo ter z elektropnevmatiko zanjo. Ta zapora deluje le pri hitrostih pod 25 kilometri na uro, njena aktivnost pa se izmenjuje z zavornim ABS.

Menzjalnik je petstopenjski in skupaj z diferenciali izračunan v prid pospeškom. Testni avtomobil je – s polno posodo goriva in z dvema osebama – pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 10,4 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,8 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 27,9 sekunde. Največja hitrost je dedra integrale dosegla že zelo blizu opozorilnega rumenega polja na merilniku vrtljajev, torej pri številki 6000, in je znašala 218 kilometrov na uro, med celotno preskušnjo vozila pa smo porabili povprečno 13,6 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Motor ima vse tiste lastnosti kot dedra 2000 turbo: da gladko vžiga, da se rad vrti, da je pri



tem ugljen, a tudi (prijetno) glasen, da se spontano odziva pedala za plin in da se v celem zelo dobro ujema z dedrinimi merami in težo.

Tudi podvozja za integrale v osnovi niso spremenili. Integrale je že serijsko opremljena z natančno uravnavanim zavornim ABS, štirikolesni pogon pa ne povečuje njene zanesljivosti le na splošnih voziščih, ampak odločilno prispeva k neutralnosti vozila med vsakršnimi vijuganjem. Volan je s samo 2,75 zavrtljaja in servojačevelnikom za ostre vožnje sicer pravno neposreden, za dedri limuzinski značaj pa je vseeno pretežaški. Za njene motorne (predvsem hitrostne) zmogljivosti pa so premalo trpežne tudi zavore: presegajo se.

Vzmetenje je spremno razpeto med obe skrajnosti: da je dedra integrale športno oster avtomobil, a obenem tudi limuzina z že vnaprej »predpisano« mero udobja. No, udobja zmanjkuje ta-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtlina in gib 84,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 7,5:1 – največja moč 130 kW (180 KM) pri 5500/min – največji navor 279 Nm pri 3000/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – 2 dodatni gredi zoper tresljajem – elektronska vibrizgavanja goriva in vzg (weber IAW) – turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett 60/48), s hladilnikom polnilnega zraka, »boost drive«, največji polnilni tlak 0,95 bara – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator – 980 W

Prenos moći: motor spredaj pogonja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na rih) – prestavna razmerja: I. 3,750; II. 2,176; III. 1,524; IV. 1,132; V. 0,917; vzvratna; 3,545; diferencial 2,263 – sredinski diferencial, viskozna sklopka, zapora zadnjega diferenciala – delitev motornega navora med obe premi v razmerju 56

% (spredaj), 44 % (zadaj) – plastična 6J x 15 – gume 195/50 VR 15 (michelin)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija s po-možnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetri nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijočne vzmeli, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omreževalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zorbato letvijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mera in teža: dolžina 4,343 m – širina 1,700 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,449 m, zadaj 1,411 m – rajdnji krog 10,5 m – teža praznega vozila 1330 kg – dovoljena skupna teža 1780 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg – prtljažnik (normno) 405 litrov – posoda za gorivo 63 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 215 km na ura – pospešek 0-100 km na uro: 7,8 s – poraba goriva (ECE): 7,8/9,9/13,0 litera osvinčenega ali neosvinčenega bencina na 100 km

ko kot pri vseh dedrah, na zadnji klopi, za noge, pri dedri integralli pa je zaradi zvišanega dna prtljažnika tudi povsem v zadku nekaj manj prostornine. Toda kot limuzina se dedra izkazuje predvsem z resnico, da je z njo moč dolgotrajno drveti, ne da bi vam udarci izpod sedeža uničevali hrbtenico.

Toda saj dedra integrale ni delta integrale! In tako je prav! Dedrina prednost je preprosto v tem, da ostaja tudi s štirikolesnim pogonom ter z vsemi zmogljivostmi vred družinski avtomobil, z vsem tistim, kar pri dedrah k temu sodi. Zato se Lanciu integralni račun tudi tako lepo izide.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Šrđan Živulović