



Lancia dedra

Želje so jasne: voziti vstric z audiji, beemveji in mercedesi; postreči s simboliko minulega dela ter z dosežki, ki merijo v prihodnost; biti v ospredju, toda diskretno, ne na račun množičnosti.

Želje so Lanciine, avtomobilu pa je ime dedra.

Ime je fantazijsko, brez lastnega pomena.

»Nova beseda za nov avtomobil,« pravi uradna tovarniška razlaga. Pri tem je grški prizvok »dedre« dobrodošel zaradi grškosti številnih dozdajšnjih Lanciinih avtomobilskih imen, nadaljna miselna zveza pa zaradi elegantne geometričnosti in oblike vozila.

Avtomobil je res nov: namesto dozdajšnje prisme, ampak večji od nje. In predvsem naprednejši.

Karoserija je računalniško zasnovana, čvrsto grajena ter večidel dvojno ali enojno pocinkana. Matematizacijo, oziroma tako imenovano avtomatizirano grafiko so uporabili tudi za večino notranjih in zunanjih oblikovnih podrobnosti. Rezultat je moderna in čista oblika z nizkim nosom in privzdignjenim zadkom. Nos so obeležili s tradicionalno, kromirano, v odbijač »pogreznjeno« masko, ki ne skriva podobnosti z imenitnimi hišnimi modeli izpred mnogih let. Ob njej sta nizka, široka in dvojno parabolna žarometa. Stilizirano svojstveni so prijetno

BUTIK »LANCIA«

Nova limuzina z velikimi željami

vpadljivi zavihki pločevine: po dva vzdolžna na bokih in prečni na zadnjem delu strehe, ko se ta prepogne proti zadnji šipi. Od daleč opazna in skoraj simbolična za dedro sta tudi široka zadnja strešna opornika, ostro odrezani (sicer pa klasično li-

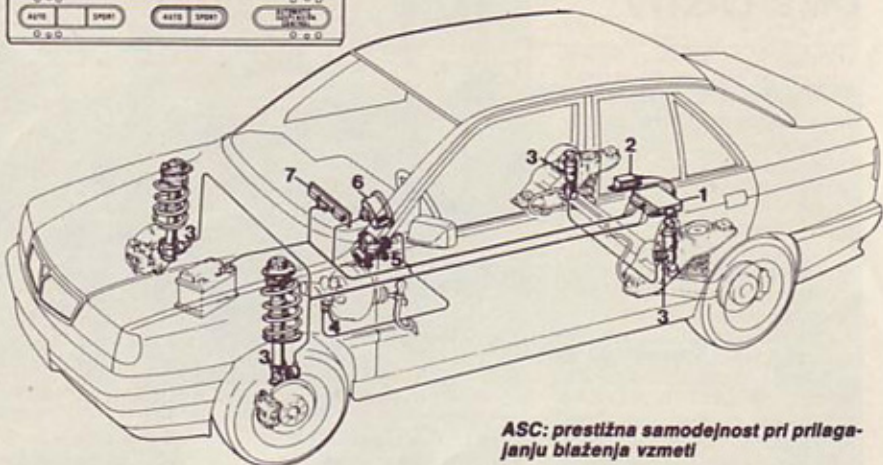
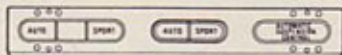
muzinski) zadek pa ni več povsem pristen. Takšnih zadkov smo vajeni zaradi najnovejših oplov, beemvejev in mercedosov. Vključno z deljivo (zaradi do odbijača segajočega prtljažnega pokrova) nameščenimi zadnjimi lučmi.

Lična in hkrati športna je motna črnina: v podobi rahlo razširjenih srednjih strešnih opornikov in letvaste plastike, s katero je karoserija v celem obrobjena. Tudi za karoserijsko aerodinamiko so uporabili nekaj novih računalniških postopkov. Computer Aided Design omogoča precej aerodinamičnih dosežkov že pred uporabo vetrovnika torej ni čudno, da znaša Cw za dedro 1,6 i. e. 0,29 za vse ostale različice pa je le malenkostno višji.

Dedrine različice so štiri, poimenovane z oznakami, ki pripadajo tudi posamičnim motor-



Ena zasnova (in risba) za dva motorja: 1.8 l. e. In 2.0 l. e.



ASC: prestižna samodejnost pri prilaganju blaženja vzmeti

jem, te oznake pa so zapisali na boke, tik pred prednja vrata.

Osnovne mere so vsakič enake, vključno s 480-litrskim prtljažnikom v visokem zadku in vključno s serijsko možnostjo deljivo zložljive zadnje klopi, kar prtljažno prostornino ugodno poveča. Razlike pa so opazne v notranjščini vozila, najsi gre za motorje, delno tudi za podvozje, ali za opremo.

Ni pa dvoma: lancia dedra prerašča srednji avtomobilski razred tudi v svoji najpreprostejši izvedbi. Zato želja po merjenju z BMW serije »3«, z audiji 80/90 in z mercedesi 190 sploh ni iz trte zvita.

Na primer voznikov delovni prostor: ta je pri šibkejših različicah na voljo s klasično armaturno ploščo, torej z običajnimi okroglimi merilniki, pri najmočnejše motroizirani dedri pa z »opto-elektronskimi merilniki«, ki strežejo z dvojno vidnostjo podatkov – torej je vse, od motornih vrtljajev do oljnega tlaka ali temperature mogoče odčitavati s pomočjo digitalno zapisanih števil in elektronskih kazalcev; slednje so si »sposodili« pri letalski tehniki.

Je pa vsaka dedra, ne glede na to razliko ergonomično zelo skrbno oblikovana; z zelo dobriimi (le malce previsokimi in vzdolžno prekratko pomičnimi sedeži; z rdečkastim afriškimi le-



som, ki plemeniti armaturno ploščo; z blagom, alcantaro ali usnjem na sedežih; s prostorno zadnjo klopjo; z že znanimi, a vnovič modificiranimi napravami za gretje in zračenje (ročno vodeno, samodejno gretje, ali povsem samodejna klimatska naprava); s samodejnim prilagajanjem osvetlitve armaturne plošče; s funkcijami »kontrola« in »servis« ob morebitnih okvarah in potrebnem nadzoru posamičnih sklopov in tako dalje.

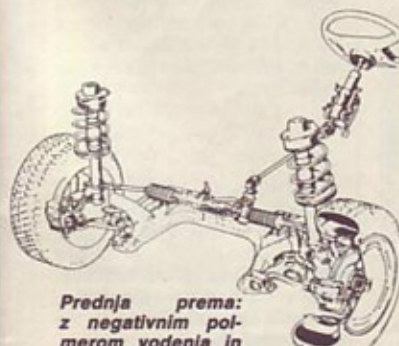
S štirimi vrati je dedra udobno dostopna limuzina, ki se po udobju, pa čeprav ob skromnejših merah, lahko kosa tudi z večjo in že znano themo.

Tudi motorji so štirje: za vsako različico po eden. Pogonsko ponudbo je najpametneje primerjati s pomočjo naše tabele tehniških podatkov, velja pa omeniti: da sodi k 1,6-litrskemu motorju Webrova elektronska naprava za vžig in vzbrizgavanje goriva z enojno (osrednjo) vbriz-

govavno šobo. Iste znamke je tudi elektronika za vžig in vzbrizgavanje goriva pri močnejših dveh bencinskih motorjih – 1,8 l. e. in 2,0 l. e.; le, da je ta naprava zasnovana s po eno vzbrizgovavno šobo za vsak valj. Razlike med slednjima tudi po zasnovi enakima motorjema so tele: glava motorja, gibi batov, dolžine ojnica, ročična gred in obdelava dodatnih gredi zoper tresljaje. Pa, seveda, končne zmogljivosti.

Četrti motor je že znani hišni turbo-dizel, ki so mu za to priložnost namenili termostatsko nadzirano vbrizgavanje goriva (KSB). To prispeva tudi k čistejšemu in manj zadimljenemu hladnemu vžigu.

Menjalnik je vsakič petstopenjski, z dvojno sinhronizacijo, pri čemer sta zobniki za 1. in 2. prestavo nataktnjena na stransko gred, zobniki za 3., 4. in 5. prestavo pa na glavno gred menjalnika. Rezultat takšne zasnove je predvsem lahkotnejši tek,



Prednja prema: z negativnim polmerom vodenja in vzmetnima nogama



Zadnja prema: sposojena pri fiatlu tipu in skrbno uravnotežena





vključno z za petino manjšimi vrtečimi se masami. Pa je izredno lahko tudi pretikanje prijetno kratke in natančne prestavne ročice.

Dedra čepi na vseh štirih posamično obešenih kolesih, pri čemer sta obe premi ojačani s pomožnim nosilcem oziroma okvirjem in vzmeteni tako, da je počutje v avtu kompromisno: med športnostjo in limuzinskim udobjem najnovejše lancie.

Za doplačilo in prvič v tem avtomobilskem razredu pa so dedri 2.0 i. e. namenili tudi Automatic Suspension Control (ASC), kar pomeni samodejno prilagajanje vzmetnega blaženja, pač glede na vozne okoliščine. Elektronika zaznava navpične karoserijske pospeške, volanske kote koles, hitrost sukanja volana, hitrost vozila in tlak v zavorni hidravliki. Na vse



to se odziva z mehkejšim ali tršim blaženjem udarcev s tal (soft ali hard), pri čemer je sproti upoštevana tudi hitrost vožnje. Do hitrosti 5 kilometrov na uro se ASC odziva s trdim blaženjem; med hitrostima številka-

ma 5 in 30 km na uro se samodejno preklopi v mehko blaženje, toda na ostrih ovinkih in slabšem vozišču sproti otrdeva, nad hitrostjo 180 na uro pa ostane trdo. Voznik se samodejno lahko ogne s stikalom, toda le

tako, da ostane ASC v funkciji trdo (hard).

Razen dedre 1,6 i. e., ki ima za zadnja kolesa bobnaste zavore (s termičnim nadzorom nastavljanja), so dedre opremljene s štirikrat kolturnimi zavorami (pri 2.0 i. e. so spredaj dodatno hlajene), po želji pa tudi z napravo ABS. Ta je pri dedrah 1,6 i. e. in 1,8 i. e. nadzirana s po enim tipalom za vsako kolesni par, pri preostalih dveh različicah pa s po enim tipalom za vsako kolo.

Če zdaj upoštevamo še preostali spisek dodatne opreme (od potovalnega računalnika do domiselnih karoserijskih barv) ter nivo ponudbe, ki ga je Lancia s tokratnim novincem dosegla, je zlahka mogoče verjeti: privzdignjeni srednji avtomobilski razred je dobil novega in zahtevnega tekmeča.

To se izkaže tudi izza dedrinega volana. Že res: motorna ponudba, predvsem v različici 1,6 i. e., ni vselej dovolj nabita s konjskimi močmi. Je pa uglasena (vštevši tudi turbodizel) in tehniško dovolj napredna, da so vrata za dopolnjevanje odprta. Ne glede na vrsto vozišča pa je dedra lahko vodljiv avtomobil, z varno zmogljivim podvozjem in z vsemi tistimi lastnostmi, ki jih pričakujemo od zdajšnje športno-luksuzne limuzine. Tudi izredno ostremu vozniku se odziva z zanesljivostjo, praktično z nevtralnostjo in izredno spontanostjo, ko gre za nenadne vozne spremembe.

Toda: smetana na torto šele pride. Dedra bo v prihodnosti na voljo tudi s štirikolesnim pogonom in s šestnajstvaljskim štirikolesnikom v nosu.

●
 Butik »Lancia« je torej vnovič vznemiril kupce. Kajti pri dedri je umetno le ime. Vse drugo je pristno, vznemirljivo in dobro narejeno. Zato je butična tudi cena: v Italiji stane ta avtomobil, glede na različico od 21 do 25 milijonov lir.

MARTIN ČESENJ

Lancia dedra	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	2.0 turbo ds
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, dizel
vertina in gib (mm)	84,4×67,4	84,0×79,2	84,0×90,0	82,6×90,0
gibna prostornina (kubiki)	1581	1756	1995	1929
kompresija	9,2:1	9,5:1	9,5:1	19,2:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	65/90 pri 5800	80/110 pri 6000	86/120 pri 5750	66/92 pri 4100
največji navor (Nm pri 1/min)	128 pri 3500	142 pri 3000	162 pri 3300	186 pri 2400
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (zobati jermen)	1, v glavi (zobati jermen)
Število ventilov za valj	2	2	2	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizg. goriva (SPI) in vžig	elektronska vbrizg. goriva (IAW) in vžig	elektronska vbrizg. goriva (IAW) in vžig	visokotlačna črpalka turbinski polnilnik
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, pomožni nosilec, vzmetne noge, prečne nihajke, stabilizator			
zadnja prema	posamične obese, pomožni okvir, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskop. blažilniki, stabilizator			
zavore spredaj	kolturne, servo	kolturne, servo	kolturne (posebej hlajene), servo	kolturne, servo
zavore zadaj	bobnaste, servo	kolturne, servo	kolturne, servo	kolturne, servo
volan	zobata letev	zobata letev	zobata letev, servo	zobata letev, servo
platišča	5 1/2 Jx14	5 1/2 Jx14	5,50 Bx14	5 1/2 Jx14
gume	175/65 R 14 T	175/65 R 14-H	185/60 R 14-H	175/65 R 14 T
teža praznega vozila (kg)	1060	1150	1170	1200
dovoljena skupna teža (kg)	1590	1680	1700	1730
medosna razdalja (m)	2,540	2,540	2,540	2,540
dolžina x širina x višina (m)	4,343x1,700x1,430			
prtijažnik (litri)	480	480	480	480
posoda za goviro (litri)	63	63	63	63
največja hitrost (km na uro)	180	192	200	180
pospešek 0-100 km na uro (s)	12,1	10,0	9,6	12,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,5/7,3/0,3	6,0/7,8/10,1	6,4/8,3/10,5	4,9/6,5/6,5
vrsta goriva	osvinčen ali neosvinčen bencin super			plinsko olje