

LANCIA DEDRA - DANMARKSPREMIERE

LANCIA's nye model i den højere mellemklasse vises for første gang offentligt i Danmark hvortil den vil komme i forretningerne i begyndelsen af april i to KAT udgaver.

DEDRA tilhører et markedssegment, som andrager over 18% af det europæiske marked, og har markeret sig stærkt, hvor den er introduceret.



En af årsagerne til salgssuccesen er det originale design, som forener klassiske linier med en aerodynamisk personlighed. Dertil kommer en række nye motorer og raffineret funktionelt udstyr.

For første gang i denne klasse tilbyder DEDRA som ekstraudstyr nogle elektroniske systemer, som yderligere forøger komforten:

Elektronisk styret affjedring, elektronisk varme/ventilationsanlæg og selvfølgelig ABS.

70% af karrosseriet (alle udsatte dele) er fremstillet i galvaniseret stål.

De to motortyper, som hjemtages til Danmark er begge forsynet med dobbelte modsat roterende balanceaksler, som giver enestående motorgang. Desuden har de elektronisk indsprøjtning, trevejs katalysator og lambdasonde.

1,8 liter motoren har 107 HK og topfart på 187 km/t, og de tilsvarende tal for 2 liter udgaven er 115 HK og 195 km/t.

LANCIA DELTA INTERGRALE 16V DANMARKSPREMIERE

Delta har været totalt dominerende i de senere års rally VM løb, og den turboladede Integralemodel med firhjulstræk vandt sidste år efter blot 6 afdelinger ud af 10.

Den nyeste udgave af DELTA Integrale med 16 ventiler følger succesen op. og dette smitter også af på salgstallene for den mere civile udgave, der dog råder over 200 heste, topfart 220 km/t. i forhold til den tidligere model, har den fået en "bule" på motorhjælmen for at rumme teknikken, bredere dæk og opstrammet affjedring samt kraftigere bremser.

LANCIA DELTA I TO SPORTSVERSIONER

Udover på hovedstanden findes DELTA i en Gruppe N version, tilhørende Tim Svanholdt, medlem af det danske Juniorteam, samt en ægte Gruppe A version i Martini bemaling i racerafdelingen.

Sidstnævnte har en firecylindret tværliggende motor på 295 HK udviklet ved 7000 o/m. Den har 2 overliggende knastaksler og fire ventiler pr. cylinder. Kraften forøges gennem en Garrett T3 turbolader med intercooler.

Maxmomentet ligger på hele 41 kgm v/4500 o/m. Trasmisjonen er 6 trins + bak. For og bagakslerne har automatisk lock up, og momentet fordeles gennem Ferguson viscose kobling.

Motoreffekten kunne sagtens være større, men de nye regulativer tilsiger maksimaleffekt på under 300 HK.

DELTA'S RALLYHISTORIE

I 1987 blev det den første firhjulstrukne DELTA HF 4WD, som skulle forsvare Lancias farver. Den var udviklet på basis af standardmodellen med 1995 cc motor og en totaleffekt på 230 HK v/6250 o/m.

Denne bil vandt syv sejre i VM rally inklusive Monte Carlo, Akropolis, Argentina og New Zealand.

Ved afslutningen af sæsonen vandt den mesterskabet for mærker og Juha Kankkunen vandt mesterskabet for kørere.

Det var en forsmag på, hvad der skete i 1988, da først DELTA HF 4WD og senere HF Integrale opnåede 10 sejre ud af de 11 løb.

Integrale havde 260-275 HK og vandt kørermesterskabet for Miki Biasion samt mærkemesterskabet (første gang for en italiensk kører og syvende gang for Lancia).

Foruden Gruppe A sejrene løb Lancia også med laurbærene i Gruppe N (standardbiler), da Delta vandt VM 1987 med Alessandro Fiorio ved rattet.

1989 tegnede fra starten godt med sejre i Monte Carlo, Portugal og Safari, et hattrick for Biasion. Derefter endnu en stribe af gode resultater, så VM var i hænde inden sæsonen sluttede.

Og nu er det den nyeste DELTA kreation, som skal forsvare rekorderne.



