

# Des prétentions...

Plus qu'une remplaçante de la Prisma, Lancia fait de la Dedra une petite Thema. D'où une automobile plus exclusive que ne le laisserait supposer sa taille. Elle se pose en concurrente des Audi 80, BMW Série 3, Rover 200 ou Volvo 440, plutôt que de la Renault 19 Chamade. Ne serait-ce que par sa ligne, elle prétendrait même taquiner la Mercedes 190. Mais, si elle a des atouts, il lui manque une « locomotive ».



Il est difficile de reconnaître la Dedra, si on l'aborde par le côté ou par l'arrière. On croirait plutôt une Mercedes (légèrement) retylée. Quant à BMW, s'ils veulent que la prochaine Série 3 ressemble à une petite Série 5, ils n'ont qu'à coller leur écusson sur la malle de la nouvelle Lancia qui retrouve, à l'avant, sa personnalité grâce à la typique calandre maison.

## Italo-allemande ?

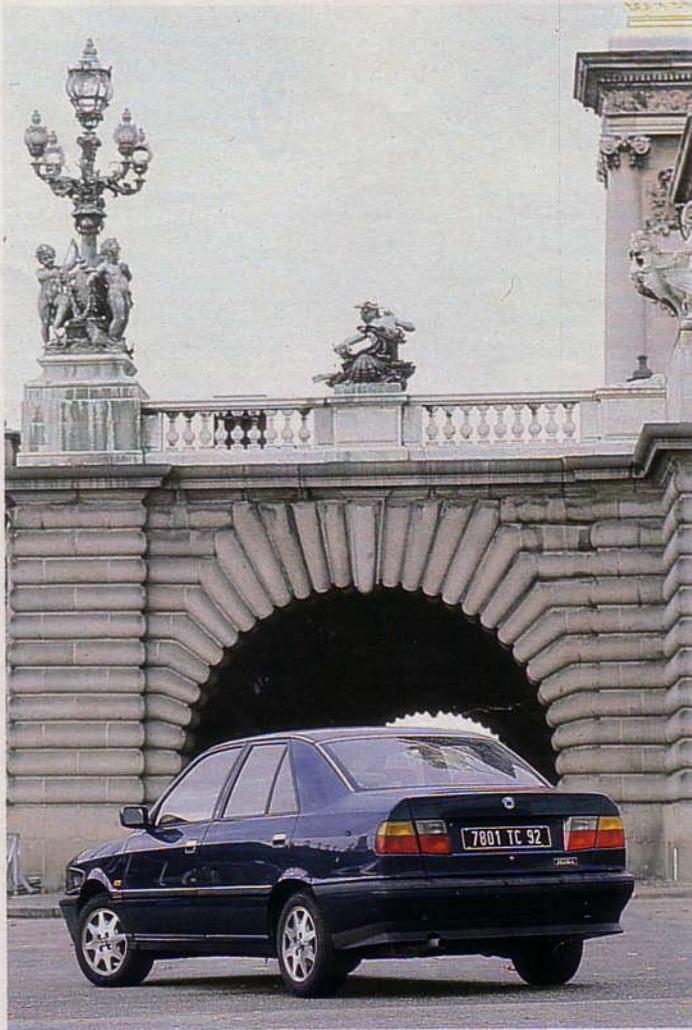
A la fois rétro par la forme de sa grille et moderne par la faible hauteur de ses phares, la Dedra apparaît comme une Lancia germanisée. Des allemandes auxquelles elle s'identifie, elle a la finesse aérodynamique mais aussi le poids : de 1 125 à 1 260 kg à vide, ce qui est lourd pour une automobile longue de 4,34 m (à titre comparatif, la Thema 2000 ie, qui prête son moteur à la Dedra 2.0 ie, accuse 1 180 kg). Beaucoup de

tôles zinguées et d'insonorisants : c'est évident, Lancia se convertit à la mode actuelle de la « qualité lourde ». L'aspect est cossu, le bruit des portières aussi. L'habitacle reste plus attirant que celui d'une allemande, sans pourtant en être très éloigné. Sur toutes les versions, du bois décore la planche de bord.

La malle, surélevée « à la Mercedes », offre un volume intéressant (390 dm<sup>3</sup>) : pas tout à fait autant que dans la Mercedes 190 (405 dm<sup>3</sup>) mais plus que dans la BMW Série 3 (350 dm<sup>3</sup>) et surtout que dans l'Audi 80 avec ses ridicules 315 dm<sup>3</sup>. En outre, la fixation du couvercle, assistée par vérins pneumatiques, est astucieuse car elle n'empiète pas dans le coffre. Par contre, la commande d'ouverture cachée dans la boîte à gants, n'a rien de pratique, quand on arrive les bras chargés...



# LANCIA DEDRA 1.6 ie/1.8 ie/2.0 ie turbo ds 2.0



## Bas de gamme, connaît pas.

Il existe, pour l'instant, quatre Dedra : trois « essence » et une diesel. La première, la 1.6 ie, se défend d'être un bas de gamme. A coups de bois dans l'habitacle, nous l'avons vu, mais encore avec des équipements de série, qui vont de la direction assistée, à des petits détails comme l'accoudoir central avant et les rideaux pare-soleil arrière, en passant par les lève-vitres électriques et le verrouillage centralisé des portes et du coffre. Ce souci n'est pas allé, jusqu'à doter ses rétroviseurs extérieurs d'un réglage électrique, au moins côté passager, ni à l'équiper de quatre freins à disques.

A ce solide équipement de base, la 1.8 ie ajoute justement les rétros, dégivrants et à commande électrique, ainsi que la régulation automatique du chauffage, dont la



précision ne nous a pas convaincu. Ce modèle de Dedra sert de référence et devrait être le plus diffusé.

Quant à la 2.0 ie, elle coiffe la gamme, sans vraiment la tirer vers le haut. Elle ne se distingue guère de la précédente que par l'antiblocage des freins (ce qui n'est pas rien, bien sûr), les rétroviseurs extérieurs escamotables électriquement, le verrouillage à télécommande, les phares anti-brouillard, la très agréable sellerie en Alcantara et les jantes en alliage léger. Mais de volant gainé de cuir : point. L'air conditionné, le toit ouvrant, transparent et électrique, pas plus que la peinture métallisée vernie, ne sont en série. La 2.0 ie dispose d'options exclusives comme les sièges avant chauffants et réglables électriquement, les lève-glaces arrière électriques et, surtout, la fameuse suspension à amortissement contrôlé



conséquent, grâce à sa cylindrée supérieure (course longue).

Quoi qu'il en soit et même si leurs prestations atteignent un niveau intéressant, ni l'une ni l'autre n'a la vivacité que l'on serait en droit d'attendre d'une chaude latine. On fait dans le bourgeois. Vittorio Ghidella, l'ancien patron du groupe, l'avait d'ailleurs annoncé : « Alfa le sport, Lancia le confort » ; pas très cohérent avec le brillant palmarès sportif de Lancia.

### Et l'image ?

Il est vrai que la Dedra n'a pas à représenter Lancia en rallyes. C'est là le rôle de la Delta et, nous l'espérons, de sa remplaçante. Toutefois, une question se pose déjà. Alors que Prisma et Delta font base et donc suspensions communes, on voit mal comment le train arrière de Fiat dont est affublée la Dedra, pourrait convenir à une Groupe A quatre roues



électroniquement, déjà vue sur les Thema. Elle partage avec la Turbo Diesel, par ailleurs semblable à la 1.8 ie pour l'équipement, le tableau de bord « opto-électronique ». En clair, des cristaux liquides reproduisent des cadrans classiques. Si vous y tenez vraiment, il vous en coûtera 2 700 FF.

### Mécaniques latines, poids germaniques.

Lancia joue la sophistication : les trois moteurs à essence ont une gestion électronique de l'injection et de l'allumage. Toutefois, le double arbre à cames en tête et les deux arbres d'équilibrage contre-rotatifs restent réservés au 1800 cm<sup>3</sup> et au 2 litres.

Le 1,6 litre de la 1.6 ie développe 90 ch. Il est valeureux mais traîne deux casseroles. Tout d'abord, il a 1 125 kg à emmener. D'autre part, la Prisma 1.6 ie ne pèse que 1 065



kg et peut compter sur... 108 ch ! Autant dire que cette Dedra n'est pas un foudre de guerre.

Avec le 1,8 litre de 110 ch, on entre véritablement chez Lancia. Les deux arbres d'équilibrage suppriment la plupart des vibrations et améliorent le confort. Mais c'est

surtout la culasse double arbre qui fait la différence, par le caractère plus rageur qu'elle donne au moteur. Il en va évidemment de même avec le 2 litres, bâti de la même manière mais qui apporte 10 ch supplémentaires. Il fournit aussi un couple moteur plus

*L'Alcantara n'est de série que sur la 2.0 ie mais le bois orne toutes les planches de bord. Pour les inconditionnels : des cadrans digitaux imprécis. Pour tous : un bon coffre.*

motrices, quand la fameuse McPherson, typique de toutes les Lancia jusqu'ici, s'y prête à ravir (ainsi qu'aux quatre roues directrices d'ailleurs). Visiblement, les techniciens Lancia se sont fait « coller » ces bras tirés et ont du mal à les digérer (dire qu'ils ont l'essieu plus gros que le ventre, ne serait pas forcément de bon goût). L'anti-blocage est offert sur toutes les versions : en série sur la 2.0 ie, en option sur les autres. Comme sur les Tipo, il existe deux prix sensiblement différents car deux systèmes ont été développés. Une version « classique », Bosch,

# LANCIA DEDRA 1.6 ie/1.8 ie/2.0 ie turbo ds 2.0

pour les 2.0 ie et turbo ds, avec un capteur par roue (9 760 F). Un dispositif meilleur marché mais néanmoins électronique, avec deux capteurs sur les seules roues avant, pour les 1.6 et 1.8 ie. L'un et l'autre fonctionnent parfaitement, ce qui est d'autant plus remarquable de la part du Lucas-Girling qui ne vaut « que » 6 150 F. Ils se combinent à une bonne endurance, même si la 2.0 ie est la seule à disposer de disques ventilés devant. La course de la pédale reste assez longue.

## Peut mieux faire.

La position de conduite commence à se rapprocher de celle qu'offre souvent une allemande. En particulier, les dossiers sont bien dessinés et proposent en outre un réglage lombaire. Mais les sièges restent trop hauts et le volant trop loin.

Son train arrière « directeur » rend la Dedra légère et maniable. Une fois inscrite en virage, elle se stabilise dans une attitude neutre : sûre, efficace et plaisante. Les amortisseurs de la 1.6 ie sont inefficaces : elle pompe. Ceux des 1.8 ie et turbo ds sont souples mais offrent un compromis confortable. La suspension « électronique » qui intègre la vitesse, l'angle de braquage, la vitesse de braquage, le freinage et les accélérations verticales est un (cher) progrès : le fin du fin.

• En l'absence d'une version vraiment performante et/ou quatre roues motrices, la Dedra ne « fait » de l'image qu'avec sa suspension « électronique » de petite Thema. En attendant, elle est une alternative aux BMW 316i et 318i, Audi 80 et autres Volvo 440 ou aux inabondables Mercedes 190. Il n'empêche que d'une Lancia, on attend un autre tempérament.

**Yves Bey-Rozet**

CARROSSERIE (cm)	
Long. x larg.	434x170
Voies AV/AR	143/142
Larg. aux coudes AV/AR	142/141
Dist. moy. dossier AV/AR	70
Dist. moy. jambes à l'AR	23
Coffre (dm <sup>3</sup> ; val. Delsey)	390
Hauteur du seuil (cm)	67

	Dedra 1600 ie	Dedra 1800 ie	Dedra 2000 ie	Dedra turbo ds
<b>MOTEUR</b>	1 ACT	2 arbres à cames en tête 2 arbres d'équilibrage		turbo diesel
Injection/allumage	gestion électronique intégrale			
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 581	1 756	1 995	1 929
Puissance (ch à tr/mn)	90 à 5 800	110 à 6 000	120 à 5 750	92 à 4 100
Couple maxi (mkg à tr/mn)	13,2 à 3 500	14,7 à 3 000	16,8 à 3 300	19,4 à 2 400
Vitesse 1 000 tr/mn en 5 <sup>e</sup>	31,2	31,2	35,4	42,0
Suspension AV	McPherson (triangles) + barre anti-roulis			
AR	bras tirés - ressorts hélicoïdaux - barre anti-roulis			
Direction assistée	série	série	amortissement contrôlé	série
Freins AV	disques		disques ventilés	disques
AR	tambours		disques	
Anti-blocage	Lucas Girling 2 capteurs		Bosch 4 capteurs	
Pneumatiques	175/65 R 14 T	175/65 R 14 H	185/60 R 14 H	175/65 R 14 T
Poids réel (kg)	1 125	1 245	1 255	1 260
Rapport poids/puissance (kg/ch)	12,5	11,3	10,5	13,7
<b>NOS PERFORMANCES</b>				
Vitesse en 5 <sup>e</sup> (à tr/mn en 5 <sup>e</sup> )	178	194	199	181
Accélérations				
de 0 à 100 km/h réels	12" 8	10" 6	10" 3	12" 4
400 m départ arrêté	18" 6	17" 4	16" 9	18" 5
1 000 m départ arrêté	34" 6	32" 2	31" 3	34" 4
Reprises				
de 40 à 100 km/h en 4 <sup>e</sup>	19" 9	14" 9	15" 8	20" 1
de 80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup>	18" 8	16" 2	16" 7	15" 5
<b>CONSOUMMATIONS (l/100 km)</b>				
Autoroute (moy. 125 km/h)	8,8	9,4	10,0	7,5
Autonomie (réservoir 63 litres)	660 km	620 km	580 km	790 km
Route (moyenne 75 km/h)	7,3	7,8	8,3	5,7
Rapide (moy. 100 km/h)	11,6	11,2	11,2	10,3
Ville (UTAC)	9,3	10,1	10,5	6,5
<b>PRIX/catégorie fiscale (CV)</b>	<b>95 500 F/8</b>	<b>106 800 F/10</b>	<b>129 800 F/11</b>	<b>112 800 F/5</b>
<b>OPTIONS</b>				
ABS	6 150	6 150	série	9 760
Amortisseurs contrôlés	-	-	8 900	-
Jantes alliage avec 185/60 HR 14	3 300	3 300	série	3 300
Projecteurs anti-brouillard	-	400	série	400
Banquette AR rabat. 2/3-1/3	900	900	900	900
Air conditionné	9 900	8 300	8 300	8 300
Vitres électriques AR	-	-	1 000	-
Sièges AV chauff. à régl. élec.	-	-	5 600	-
Sellerie en Alcantara	3 000	3 000	série	3 000
Toit ouvrant électrique	4 200	4 200	4 200	4 200
Peinture métal. vernie	1 900	1 900	1 900	1 900
Tableau de bord opto-électron.	-	-	2 700	2 700

	1 600 ie	1 800 ie	2 000 ie	turbo ds
<b>POUR</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Comportement <input checked="" type="checkbox"/> Présentation <input checked="" type="checkbox"/> Freinage <input checked="" type="checkbox"/> Moteur <input checked="" type="checkbox"/> Agrément			
<b>CONTRE</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Poids/reprises <input checked="" type="checkbox"/> Position de conduite <input checked="" type="checkbox"/> Amortisseurs <input checked="" type="checkbox"/> Volant mousse			