

Dedra landläufig oft mit einer lusts wieder ein Lancia werden man schnell geringschätzigen abgetan, gepaart mit einem mit- sichtlich des Fortbestands leidvollen Lächeln. Der schlechte Marke bedenklich stimmt... Ruf scheint sogar soweit zu gehen, Markenhändler gebrauchte dass günstigen Konditionen in Zahlung Frage, ob der nehmen ("den kann ich ja eh nicht schlechte Ruf verkaufen") und sich somit auch des guterhaltene Exemplare zuhauf bei wirklich Fähnchenhändlern die weniger Berührungsängste mit Mangels Releitalienischen Fahrzeugen zu haben vanz taucht der scheinen.

Dass dies nicht ohne Auswirkung ren auf Gebrauchtwagenpreise statistiken von die bleibt, versteht sich von selbst, und TÜV und ADso hat der Aufruf eines älteren AC gar nicht Dedra zum Schwacke-Preis beinahe mehr auf. Frü-Seltenheitswert. Zwar ist für Kauf- here interessenten der geringe Marktwert fentlichungen selbstverständlich ein gewichtiges attestieren ihm Argument, für den jedoch stellt sich unweigerlich die Qualität

Handbewegung wird - eine Entwicklung die hin- Frankreich

wiederfinden, rechtfertigt ist. Dedra in neue-Mängel-Verkäufer Mittelmaß und

Von Kennern gerne als "Geheim- Frage, ob denn der nächste Wagen Zuverlässigkeit. Hört man sich aber tipp" gehandelt, wird der Lancia angesichts des enormen Wertver- ein wenig im Ausland um, so gerät ins Staunen: etwa gilt der der Mittelklasse-Lancia als zuverlässiger Wagen und auch die Mängelstatistik 2003 der "contrôle Entscheidender für den Ge- technique" führt den Dedra im Dedras nur ungern oder zu un- brauchtwagenkäufer ist jedoch die oberen Mittelfeld, nur unwesentlich



Lancia Dedra, 1. Serie (1989-1994)

(III), und platziert ihn damit sogar bestehenden französische Zeitschrift journal den Lancia Thesis in Reparaturannahme Wie unterschiedlich doch ist...).

Dass der weitgehend baugleiche Fiat Tempra sind auch Markenwerkstätten mit- Exemplaren halten. Die Alternative in derselben Aufstellung wesentlich unter ein Rätsel, da sich insbe- bei nur mäßig erhaltenen Fahrzeuschlechter abschneidet, lässt den sondere die älteren Dedras noch gen lautet nämlich häufig: Genü-Schluss zu, dass weniger die nicht an moderne Diagnoseelek- gend Nerven und Finanzmittel Qualität jener Autos ab Werk, als tronik anschließen lassen und der bereitzuhalten, um die Nachlässigvielmehr die ihnen entgegenge- Einsatz passender zeitgenössischer keiten des Vorbesitzers auszubabrachte Wertschätzung der Be- Testgeräte häufig nicht einmal in den. sitzer und die damit verbundenen Betracht gezogen wird. Der Kunde möglichen Wartungsdefizite Nie- kann dann entweder mit dem Restaurierungsvariante oder gleich derschlag in solchen Statistiken Problem finden.

häufiger moniert als etwa VW Golf me hinzuweisen. Zum dennoch schlechten Image besser als den hierzulande als das trugen und tragen nicht zuletzt auch Non-plus-ultra geltenden Toyota überforderte und unwillige Werk-Corolla (III) (im Übrigen kührte die stätten bei. So dürfte die mir selbst Auto- widerfahrene Begrüßung bei der (Kupplungsjüngster Vergangenheit zum zu- tausch) mit den Worten "das lohnt verlässigsten Wagen seiner Klasse. doch nicht, den will doch keiner das geschenkt" kein Einzelfall sein, Markenimage von Land zu Land hört man sich in einschlägigen gebrauchten Dedra Ausschau nach Internet-Fora ein wenig um. Selbst liebevoll technisch einfache Elektrik-/Elektronikfehler mindest leben, eine Werkstatt suchen (auch die gibt es),



Armaturenbrett Dedra Integrale der 1. Serie mit "Intelligenter Aufhängung", elektronisch geregelter Klimatisierung und Lederausstattung

Und so wird der Dedra in den sich selbst kundig machen (und hier durchaus empfehlenswerte, grund- fora telklassewagen beschrieben, natürl- Wagen mitsamt Defekt verkaufen. ich nicht, ohne auf den Makel

meisten zeitgenössischen Tests als leisten die verschiedenen Internetmit den dort solide Alternative zu deutschen, Spezialisten Großartiges) und sich zu finden war: französischen und japanischen Mit- der Reparatur widmen oder den

Der Gebrauchtwagenkäufer sollfehlender deutscher Markenemble- te also bei der Suche nach einem Version zusammen



Lancia Prisma, der Vorgänger des Dedra

behandelten oder zuplanmäßig gewarteten

man nun letztlich die findige den Kauf eines gepflegten Dedra einplant - in beiden Fällen stellt der Dedra hinsichtlich Design, Geräumigkeit und Fahrkomfort eine gute Wahl dar und braucht sich auch heute nicht vor modernen Fahrzeugen zu verstecken.

Modellgeschichte

Der Lancia Dedra wurde im April 1989 als Nachfolger der seit 1982 produzierten Stufenhecklimousine Prisma vorgestellt, die als eine der größten Verkaufserfolge des italienischen Autoherstellers und als dessen gelungener Wiedereinstieg in die Mittelklasse gilt. Um auch mit dem Erben des kantigen Prisma genügend Käufer zu finden, versah Lancia den Dedra der 1. Serie (1989-1994) mit einem wahren Feuerwerk technischer Rafinessen. wie es danach in dieser Klasse auch aktiven bei anderen Herstellern kaum mehr

> So sorgte die Traktionshilfe "Viscodrive" bei der motorisch ausgeklügelten 2-Liter Turbo

angepassten räder, bei den mit der "Intelligenten Anlehnung an Aufhängung" ausgestatteten Liter-Benzinern regelte auf Wunsch und so wurde schließlich das 1990). Und dies schon ohne die

Bosch-ABS-System 1983 zurückreichten. Ein Gegen- Lebenslagen für eine bedarfsgerechte Verteilung entwurf des Thema-Designers Giu- Dedra den ADAC des Drehmoments der Antriebs- giaro wurde wegen der zu engen zeitgenössischen Test zu einer "1" den 2- Konzernbruder schnell verworfen Fahrverhaltens (ADAC

größeren vor dem Komma bezüglich des Spezial



Optoelektronische Armaturentafel der 2-Liter-Ausführungen

Digitales Bord-Informationssystem

der Stoßdämpfer und für alle 2- Entwurf ein cw-Wert von 0,26, in telligenten Aufhängung". Liter-Modelle war eine optoelektro- Serie 0,29) verwirklicht. nische Anzeigentafel mit Bordcomputer erhältlich.

Außenspiegel, spots, beleuchtete Bedienelemente falsch angesetzte und abgerutschte ersetzt. und Lüftungsversteller (auch im Werkstattwagenheber). Fond), um nur einige zu nennen.

baute auf der Tipo-Bodengruppe ragende Fahrwerk: Ausgerüstet mit system (78 PS) versehen war, auf, wie sie auch für Fiat Tempra Stabilisatoren vorne und hinten verwandte man hier später die 75 und Coupé, den Lancia Delta II und sowie einer "Anti-Dive" genannten PS leistende Mono-Motronic wie die Alfa-Modelle 145, 146 und 155 Vorderachskonstruktion, die ein im Delta II. Für größere Laufruhe verwendet wurde. Für die Gestal- Abtauchen beim Bremsen oder sorgten bei den beiden verwandten tung verantwortlich zeichnete das Beschleunigen des Wagens verhin- größeren italienische Designbüro IDEA, de- dert, verleitete die "ausgewogene Triebwerken zwei

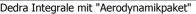
serie hält in puncto

ein Steuerungscomputer die Härte windschlüpfrige IDEA-Modell (im Hilfe der aufpreispflichtigen "In-

Bei seiner Präsentation waren für Die nunmehr verzinkte Karos- den Dedra 4 Triebwerke verfügbar: Korro- Drei Benziner mit 1581, 1756 und Viele andere Ausstattungsdetails, sionsschutz auch noch nach vielen 1995 cm³ und ein 1,9-Liter Turboihresgleichen Streusalzwintern das in den frühen diesel-Aggregat mit (in der Katalysuchen, wahren insbesondere bei Prospekten gegebene Versprechen satorversion) 78, 105, 113 und 92 Motorisierungen ein: Rost ist kein Thema mehr, und PS. Letzterer Motor blieb bis zur So zum Beispiel wenn doch, so ist dies ein Indiz für Ablösung des Dedra im Jahr 1999 Alcantara-Bezüge, elektrisch steu- schlecht ausgeführte Unfallrepara- im Programm, die Benziner wurden erbare, anklappbare und beheizbare turen oder andere unsachgemäße im Laufe der Zeit durch Nachblendfreie Lese- Behandlungen des Wagens (etwa folgemodelle in 16-Ventiltechnik

Während das 1,6-Liter-Trieb-Alle Ausführungen des Dedra werk zunächst mit einem Bosch-Die Konstruktion des Dedra verfügen über dasselbe hervor- Monojetronic-Einspritz- und Zünd-Doppelnockenwellenren erste Entwürfe bis in das Jahr Fahrwerksabstimmung" des in allen Ausgleichswellen, die Einspritzung







"Symbol der Sicherheit": Roter Blinkerschalter

Motorisierungen Lancia Dedra										
Modell	1,6 i.e. ⁵	1,6 i.e.⁵	1,6	1,6 16V	1,8 i.e. ⁵	1,8 i.e.	1,8	1,8 16V	1,8 16V	
Hubraum	1581 cm ³	1581 cm ³	1581 cm ³	1581 cm ³	1756 cm ³	1756 cm ³	1756 cm ³	1756 cm ³	1756 cm ³	
Ventile/Zylinder	2 pro Z./4	2 pro Z./4	2 pro Z./4	4 pro Z./4	2 pro Z./4	2 pro Z./4	2 pro Z./4	4 pro Z./4	4 pro Z./4	
Einspritzung	Bosch Mono- Jetronic	Bosch Mono- Motronic	GM MPI ACG Multec-XM	Weber IAW	Weber IAW	Weber IAW	Weber IAW	Hitachi MFI-0	Hitachi MFI- 026	
PS/U.	78/6000	75/6000	90/5750	103/5750	105/6000	90/6000	101/6000	113/5800	131/6300	
Nm/U.	124/3000	125/3000	127/2750	145/4000	143/3000	133/3250	145/2500	157/4400	167/4300	
Bremsen V/H	240S/180T1	240S/180T1	257S/240S	257S/240S	257S/240S	257S/240S	257S/240S	257Si/240S	284Si/240S	
Bereifung ³	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14	185/65 R14	175/65 R14	185/60 R14	185/60 R14	185/60 R14	185/60 R14 ⁶	
Gewicht ²	1108 kg	1100 kg	1140 kg	1175 kg	1200 kg	1200 kg	1200 kg	1235 kg	1255 kg	
Verbrauch 90km ²	6,2 L	5,9 L	5,2 L	6,3 L ⁴	6,7 L	6,3 L	6,1 L ⁴	6,7 L ⁴	6,9 L⁴	
Vmax ²	170 km/h	167 km/h	180 km/h	186 km/h	187 km/h	180 km/h	185 km/h	195 km/h	203 km/h	
Bauzeit/Serie	1989-1992	1992-1994	1994-1997	1998-1999	1989-1993	1993-1994	1994-1996	1996-1997	1996-1999	

¹⁾ Bei Ausführungen mit ABS: 257S/240S

erfolgte mittels Multipointanlage Integrale über den permanenten auf neue Materialien im Innenraum von Weber (IAW).

Was den Dieselmotor anbelangt, seinen zahlreichen anderen Qualitäten - seine automatische Früheinspritzung bei Kälte, die Leerlaufanhebung und die automatische Kraft-Temperaturen zu einer zuverlässilagen gegen Aufpreis lieferbar.

wurde Ende 1990 die Dedra-Reihe gung nur noch mit den beiden steifungen der Karosserie, um eine um zwei Topmodelle ergänzt: Mit Turbomotoren kombiniert ordern. (bis auf die Steuergeräte) identischem Antrieb unterschieden sich der Dedra 2000 Liter-Variante auch mit einem 4- erschutz-System (FPS), eine bei Turbo und der Dedra Integrale im stufigen Automatikgetriebe anbie- Frontaufprall Antriebskonzept: Während 2-Litermotors mit Unterstützung sollte. Zudem hatte man hausintern und ein Gurtstraffersystem. Erdes Viscodrive per Frontantrieb auf das die Straße brachte, verfügte der (Facelift "92"), das sich jedoch nur (die in der 1600 cm³-Version auch

Sperrdifferential des so machte diesen - abgesehen von Rallyeweltmeisters Lancia Delta stoffheizung auch bei sibirischen ferner durch größere Felgen (nun anstreichen: Ab Winter/Frühjahr 15-Zoll) und gen Antriebsquelle. Für sämtliche Schwellerverkleidungen und (lei- Delta eingeführten neuen Sicher-Modelle waren überdies ABS-An- der) einen aufgesetzt wirkenden heitsmerkmale auch dem technisch Heckspoiler. Auch ließ sich fortan baugleichen Dedra Nach knapp zwei Jahren Bauzeit die erwähnte Intelligente Aufhän- Einzelnen sind dies zahlreiche Ver-

Im Frühjahr 1992 konnte Lancia leisten, ausgestattet den Dedra in der 113-PS-starken 2- allen 4 Türen, das Kraftstoff-Feuder ten, das von VW zugekauft wurde "zusammenfaltende" Turbo die 170 PS des aufgeladenen und bis 1997 im Programm bleiben lenksäule, sowie ein Fahrerairbag

Allradantrieb mit zuschaltbarem sowie einige wenige Ausstattungsvielfachen details beschränkte.

Neben den üblichen zahllosen Integrale. Neben einer größer di- Verbesserungen, die ständig in die mensionierten Bremsanlage unter- Serienproduktion des Dedra einscheiden sich diese beiden Modelle flossen, sollten sich Gebrauchtwavon ihren "kleineren" Geschwistern geninteressenten vor allem eine rot aerodynamische 1993 kamen die mit dem Nuova zugute. sicherere Fahrgastzelle zu gewähr-Seitenaufprallschutz selbständig Sicherheitserste Facelift ausgerufen kennbar sind diese neueren Dedras







Lancia Dedra Serie 2 (1994)

Lancia Dedra Station Wagon Serie 2 (1994)

²⁾ Jeweils Limousine

³⁾ Jeweils Grundausstattung

Angaben nun nach Norm 93/116 EU Landstraße

⁵⁾ Kat-Ausführung (in Deutschland nie ohne Katalysator)

⁶⁾ ab Facelift 1998: 185/65 R14

Motorisierungen Lancia Dedra										
Modell	2,0 i.e. ⁵	2.0 automatic	2,0 turbo i.e. ⁵	2.0 i.e. Integrale ^{2,5}	2,0 16V	2,0 16V Integrale ⁶	2,0 turbo ds	2,0 tds ^{5,7}	Modell	
Hubraum	1995 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³	1929 cm ³	1929 cm ³	Hubraum	
Ventile/Zylinder	2 pro Z./4	2 pro Z./4	2 pro Z./4	2 pro Z./4	4 pro Z./4	4 pro Z./4	2 pro Z./4	2 pro Z./4	Ventile/Zylinder	
Einspritzung	Weber IAW	Weber IAW	Weber IAW	Weber IAW	Weber IAW	Weber IAW	Bosch VE R 303-1	Bosch VE R 508	Einspritzung	
PS/U.	113/5750	115/5750	165/5500	172/5500	139/6000	139/6000	92/4100	92/4200	PS/U.	
Nm/U.	159/3000	162/3300	285/3250	275/3250	185/4500	185/4500	194/2400	194/2500	Nm/U.	
Bremsen V/H	257Si/240S	257Si/240S	284Si/240S	284Si/240S	257Si/240S	284Si/240S	257S/240S	257S/240S ⁷	Bremsen V/H	
Bereifung ³	185/60 R14	185/60 R14	195/50 ZR15	195/50 ZR15	185/60 R14	195/50 ZR15	175/65 R14	175/65 R14 ^{7,8}	Bereifung ³	
Gewicht ²	1180 kg	1210 kg	1245 kg	1345 kg	1260 kg	1395 kg ⁶	1200 kg	1240 kg	Gewicht ²	
Verbrauch 90km²	6,4 L	7,2 L	7,2 L	7,8 L	6,8 L	7,8 L ⁶	4,9 L	4,9 L	Verbrauch 90km²	
Vmax ²	195 km/h	190 km/h	215 km/h	215 km/h	210 km/h	195 km/h ⁶	180 km/h	180 km/h	Vmax ²	
Bauzeit/Serie	1989-1994	1992-1997	1991-1994	1991-1994	1994-1996	1994-1997	1989-1993	1993-1999	Bauzeit/Serie	

¹⁾ Bei Ausführungen mit ABS: 257S/240S

ohne Airbag angeboten wurden) rückführung (EGR), einer weiter- verkleidungen und Sitzpolster soneben (siehe Tabelle Modellpflege) auch niger Geräuschentwicklung, ge- rungen an verschiedenen Befestiam vollständig rot gefärbten Warn- ringeerer Rußausstoß) und einem gungen und Verbindungen im blinkschalter auf der Lenksäule Oxidationskatalysator ausgerüstet. Innenraum: Knarzen und Knacken schwarz mit Aufdruck) und den Motorisierungs- wurde überarbeitet. Die nomi- vor emblemen, die sich nunmehr im nellen Leistungen und der Ver- zuweilen zu beklagen war, suchte Kühlergrill fanden.

Um den Schadstoffausstoß bei doch unverändert. der 1,8-Liter-Maschine zu senken abgewandelten sowie geänderter Getriebeüberset- und zung ausgeliefert.

man das Thema Abgasbehandlung wunderschönen

Fahrgestellnummer entwickelten Einspritzpumpe (we- wie rotem Auch die

> Von der zweiten Serie des das

zahlreiche Detailverände-Kaltstarteinrichtung "im Gebälk", wie es insbesondere dem Mini-Facelift brauch des Aggregats blieben je- man spätestens in der zweiten Serie vergebens.

Als wichtigste Neuerung darf und diese an kommende EG- Dedras spricht man ab dem Facelift freilich gelten, dass fortan auch Richtlinien anzupassen wurde jener im Sommer 1994. Geänderter eine Kombiversion des Mittel-Motor im Laufe des Jahres 1993 Kühlergrill und Heckleuchten sind klasse-Lancias erhältlich war: Der auf 90 PS gedrosselt und mit einer äußerlich die markantesten Erken- Station Wagon - wie die Limousine Einspritzeinheit nungsmerkmale. Im Innenraum - entworfen von IDEA. Der Kombi dürfte der einzige ließ die Verkaufszahlen des Dedras gestalterische faux-pas in der Karri- in Deutschland noch einmal nach Auch beim Dieselmotor ging ere des Dedras sein - wurden die oben gehen und entwickelte sich Echtholzapplika- schnell zur beliebteren Karosseriean: Seit 1993 waren alle in tionen durch Plastikimitate ersetzt. variante, bis hin zu einem Anteil Deutschland erhältlichen Dedra- Tröstlich sind wiederum die sehr von über 90% im letzten Produk-



Änderung der Innenausstattung: Serie I und '93

...Serie II ('94) mit geänderten Polstern & Türverkleidungen

...und Serie III ('98) mit den Delta-Armaturen

Turbodiesel-Modelle mit

einer gelungenen und vom Nuova Delta tionsjahr. Zeitgenössische Testbegeregelten Abgas- übernommenen neugestalteten Tür- richte bescheinigten auch dem

²⁾ Jeweils Limousine

³⁾ Jeweils Grundausstattung

⁴⁾ Angaben nun nach Norm 93/116 EU Landstraße

⁶⁾ ausschließlich als Station Wagon lieferbar

⁷⁾ ab Facelift 1994: "1,9 tds" / 257Si/240S / 185/60 R14 8) ab Facelift 1998: siehe 7) + 185/65 R14

erheblich "Schluckvermögen", der gebotene Lancia-Rallyeweltmeisters Komfort und die hohe aktive wie HF Integrale zu erfahren. passive Sicherheit des Wagens schlagende Argumente.

die Antriebsseite weitreichende Än- tion derungen: Alle verfügbaren Benzin- erhalten und wurde hinsichtlich seimotoren waren nun mit einer ner Produktionsdauer nur noch vom Multipoint-Einspritzanlage ausge- 1,9-Liter Turbodieselmotor überrüstet, und so erstarkte der 1,6- troffen, der vom Anfang bis zum Liter-Benzinmotor nun auf 90 PS Ende der Dedra-Produktion verfügund galt auch etwa bei Autobild als bar war und zuvor sogar schon (in "gute Motorisierung" (Autobild seiner Urform) im Delta und Prisma 41/1997: Gebrauchtwagentest Lan- seinen Dienst tat. cia Dedra). Der abermals übervom Lancia Thema übernommen Elektronikmoduls) und der Code-

Station Wagon ein großes Maß an worden war. Mit annähernd 140 PS "Harmonie und Eleganz" (Auto- stellte diese Kraftquelle von nun an 21/1994). Größe und die souveränste Art der Fortbewe-Zuladung des Gepäckabteils, die gung im Dedra dar, denn die beiden das des Konkurrenten BMW 3er Turbomodelle (turbo i.e. und Inteübertrafen, grale) waren aus den Preislisten machten den Dedra zwar nicht zum verschwunden und nicht mehr Lastesel (dafür eignete sich eher der erhältlich. Gleichwohl lebte das In-Fiat Tempra SW, der - anders als tegrale-Prinzip fort und war ab dem der Dedra - auch mit Niveaure- Facelift in Form des 2.0 16V SW gulierung angeboten wurde). Für Integrale zu erwerben - die einzige gepäckreiche Urlaubsfahrten mit Möglichkeit, ab 1994 die überrader Familie aber waren sowohl das gende Allradtechnik des vielfachen

Der alte 2,0-Liter-Antrieb mit acht Ventilen blieb in der Ange-Grundsätzlich erfuhr aber auch botspalette lediglich in Kombinamit der VW-Automatik

Ab Januar 1995 wurden sämtlarbeitete 1,8-Liter-Antrieb leistete iche Dedras mit der elektronischen fortan 101 PS und begnügte sich Wegfahrsperre "Lancia Code" aussogar mit weniger Kraftstoff. Neu gerüstet. Zu erkennen sind jene im Programm war der 2,0 16V- Modelle an einem klobigeren Zünd-Motor, der mit leichten Änderungen schlüssel (wegen des enthaltenen

Modellpflege

Wichtige Modellpflegemaßnahmen und Änderungen mit Angabe der Fahrgestellnummer

- 4/89 Vorstellung des Lancia Dedra mit 4 Motoren (3 Benziner 1,6 / 1,8 / 2,0 und 1 Diesel 1,9)
- 1/90 Einführung des Dedras in Deutschland Einführung der Modelle Turbo und Inte-5/91
- grale in Deutschland 5/92 Einführung des Dedra 2.0 automatic in Deutschland
- 10/92 Erstes Facelift mit vielen unsichtbaren Detailverbesserungen, ab Fgst.-Nr.: ZLA83500004000001, neue Einspritzelektronik für Motor 1,6 (nun Bosch Monomontronic, 75 PS, baugleich mit Lancia Delta II)
- 1/93 Sicherheitspaket (Airbag, Seitenaufprallschutz, Gurtstraffer, Karosserieverstärkung) ab Fgst.-Nr. ZLA83500004008263 Dieselmotor mit Katalysator erhältlich (umschlüsselbar auf / später serienm. Euro-2), 1,8-Liter-Motor überarbeitet, nun 90 PS
- 7/94 Großes Facelift 1994 (Serie II), Details s. Text; neue Motoren (1,6 mit 90 PS, 1,8 mit 101 PS, 2,0 16V mit 139 PS), Entfall Turbo und Integrale; neu: Kombiversion "Station Wagon", diese auch als Integrale;
- 1/95 Serienmäßige Wegfahrsperre Lancia Code 11/95 Kleines Facelift 1996: Ersetzung der automatischen Scheinwerferhöhenregulierung durch manuelle ab Fgst.-Nr. ZLA8350000-4109548, neues Airbaglenkrad etc.
- 2/96 Entfall 2,0 16V mit Frontantrieb, Ersatz des 1,8-Motors durch 1,8 16V mit 113 und 131
- 11/96 Neue ABS-Bremsanlage Bosch 5.3 ab Fgst.-Nr. ZLA83500004127157
- 1/97 Entfall 2,0 16V SW Integrale
- 7/97 Entfall 1,8 16V 113 PS
- 5/97 Neue Stoffe und Teppiche im Innenraum ab Fgst.-Nr.: ZLA83500004132977
- 12/97 Großes Facelift 1998 (Serie III): neue Vorderachse, neuer 1,6-16V-Motor mit 103 PS, innere/äußere Retuschen/Änderungen s.
- 1/00 Einstellung der Produktion













Radzierkappen der Serien I, II und III sowie Alufelgen der Serien I und II (Standard und LX) sowie der Serie III



Lederausstattung der Serie I (Poltrona Frau), der Serie II (Recaro Alcantara/Leder) und der Serie II und III (Poltrona Frau Alcantara/Leder). Rechts die Rückleuchten der Serien I (zweigeteilt), II (dreigeteilt, rot/weiß) und III (dreigeteilt, rot/rot);



Dedra der letzten Serie III 1998/99 mit getönter Leuchtgruppe vorne, eloxierten Zierleisten, lackierten Stoßfängern und neuen Leichtmetallfelgen

Leuchte in der Instrumententafel.

Produktzyklus stellt das Jahr 1996 raum aus zu bedienende Scheinwerdar. Mit Februar war der 2-Liter- ferhöhenverstellung (übernommen 16V-Motor nur noch als Integrale vom Delta II) und ein neues Bosch- brett aus dem Nuova Delta, man lieferbar, für die frontgetriebenen ABS-System (ab November). Da-Modelle wurde er ersetzt durch den neben wurden teilweise Getriebe- ter Struktur und Farbe. 1,8-Liter-16V-Motor, der auch bei übersetzungen angepasst und äußevielen Fiat-Geschwistern zu finden re Zierleisten, Blenden und Emble- der 1,6-Liter-Motor durch die 16Vwar. Zu Beginn bot Lancia diesen me geändert. Antrieb in zwei Versionen an: Als 113- und 131-PS-Aggregat, letz- schon 1996 mit der Ablösung des teres mit auf die Einlassnocken- Dedras gerechnet hatten, ließ der die regelmäßige Einstellung des welle wirkendem Phasenschieber. Nachfolger Lybra noch eine Weile Darüberhinaus waren die 1,8-16V- auf sich warten. Seitens des hinfällig werden ließ. Zudem er-Triebwerke die ersten im Dedra Konzerns hatte man sich jedoch eingesetzten Motoren mit Hydro- entschlossen, mit dem Jahr 1997 stößeln, was die regelmäßige (und einen Abschied auf Raten zu kamen so in den Genuss eines leider oft vernachlässigte) Korrek- beginnen. So wurde zu Jahrestur des Ventilspiels hinfällig wer- beginn der Integrale SW aus dem den ließ.

fend war das neugestaltete Airbag- Ausführung. Im Juli straffte man und machten Platz für den Lybra,

Einen weiteren Einschnitt im automatische, sondern vom Innen-

Lieferprogramm gestrichen, Sämtliche Ausführungen betref- Ostern folgte die 2-Liter-Automatik im Januar 2000 die Werkshallen

das Motorenprogramm weiter und setzte die 113-PS-Variante des 1,8-Liter-Antriebs ab. Es verblieben also drei Motorvarianten (zwei Benziner mit 90 und 131 PS sowie der Diesel) ieweils in der Kombiund Limousinenausführung.

Überraschend wurde aber mit dem Jahreswechsel 1997/98 eine dritte Serie des Dedra vorgestellt, die sich äußerlich durch folgende Änderungen von der Vorgängerverunterschied: Sämtliche Stoßfänger waren nun in Wagenfarbe lackiert (dabei konnte im Übrigen auf eine geänderte Farbpalette zurückgegriffen werden), die vordere Leuchtgruppe war nunmehr getönt, die hintere ganz in rot gehalten, die Räder auf neu gestallenkrad, eine nun nicht mehr teten Leichtmetallfelgen aufgezogen und einige Zierrahmen dunkel eloxiert. Im Innenraum fand sich fortan das modernere Armaturenverarbeitete neue Stoffe in geänder-

Auf der Antriebsseite fand sich Variante aus dem Delta II ersetzt, Allen Unkenrufen zum Trotz, die was einen Leistungszuwachs auf 103 PS mit sich brachte und auch Ventilspiels (da Hydrostößel) hielten nun alle Dedra-Modelle die Vorerachse des Fiat Marea, und weiterentwickelten Fahrwerks.

> Nach über zehnjähriger Bauzeit zu verließen die letzten Dedra-Modelle



Einer der wenigen Angriffspunkte für Rost: Die Radausschnittkanten



Rostherd früher Modelle: Federbeinaufnahme

der zwar in vielerlei Hinsicht der Kontrolle lohnt also immer. mittlerweile veralteten Konstrukjedoch nicht an dessen Markterfolg anknüpfen konnte.

Karosserie

Grundsätzlich lässt sich der Dedra in Sachen Blechqualität nichts zu Schulden kommen: Die Rostvorsorge in Form der werksseitigen Vollverzinkung aller äußeren Bleche und der Hohlraumbehandlung ist beinahe über jeden Zweifel erhaben. Lediglich, wenn etwa bei Wartungsarbeiten oder durch sonstige Einwirkung Blechteile beschädigt und nicht richtig instandgesetzt werden, hat Rost überhaupt eine Chance.

Als neuralgische Stellen sind hier die Bereiche um die Wagenheberaufnahmen und Abstützpunkte für Hebebühnenarme zu nennen, ebenso die Radausschnittkanten. Bei ersteren ist in der "näheren Umgebung" zuweilen durch schlichtweg schlampig angesetzte und in der Folge abgerutschte Wagenheber der Unterbodenschutz und die Zinkschicht auf dem Blech beschädigt und oft auch nicht wieder ausgebessert worden, was einer Einladung zur Freiluftoxidation gleichkommt. Ähnliches ist häufig auch den vorderen Kotflügeln widerfahren: Für etliche Wartungsarbeiten müssen die Innenkotflügel entfernt werden. Bei der Wiederanbringung gilt es, das Blech selbst nicht zu beschädigen, was bei der "zeitsparenden" (?) Anwendung roher Gewalt aber unvermeidlich ist. Als Resultat hat der Besitzer dann in ein paar Jahren mit Rost von innen nach außen an den Radausschnittkanten zu kämpfen (siehe Bild oben). Beim Gebrauchtwagenkauf gilt es stets zu bedenken, dass viele Dedras nicht von ausgesprochenen Liebhabern bewegt wurden: Eine

Sind die Kotflügel stark befallen tion des Dedra überlegen war, (was sehr selten ist) und müssen ausgetauscht werden, so ist dies kostengünstig möglich, die vorderen Kotflügel ausschließlich geschraubt sind und die Blechteile bei freien Händlern sehr günstig zu bekommen sind. Aufwändiger wird es bei Schäden am Unterboden, wo professionell Blech eingeschweißt werden müsste, um Ärger mit dem TÜV zu vermeiden und das eigene Gewissen zu beruhigen.

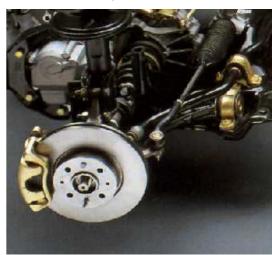
> Die einzige Schwachstelle des Dedras in puncto Rost ab Werk sind die Federbeinaufnahmen. Bei frühen Modellen (bis 1994) sammelt sich im Winter Streusalzwasser an jenem Blechteller (das interessanterweise im Ersatzteilkatalog als "Gummistück" bezeichnet wird) und frisst diesen mit der Zeit durch. Ein Austausch ist aus Sicherheitsgründen dringend anzuraten und weder bezüglich des Materials noch des Aufwands zu teuer

> Knacken die Türen beim Öffnen und Schließen sind die Türsteller Ende ihrer Lebensdauer angelangt, die aber, wie bei allen anderen modernen Fahrzeugen, als Verschleißteil einfach ausgetauscht werden können.

> Wurden die Werksalufelgen auch häufig im Winter gefahren, so leiden diese häufig unter Klarlackabplatzungen und in der Folge ebenso an beginnenden Rostschäden (siehe Bild). Da die Speedline-Felgen mit prinzipiell Streusalz schlecht zurecht kommen, empfiehlt sich eine Überholung in Eigenregie (Abschleifen, Lackieren) durch Profis, die möglicherweise eine Pulverbeschichtung aufbringen können. Ansonsten ist, wie auch Autobild berichtet, Rost beim Dedra wirklich "kein Thema" (Autobild 41/1997).



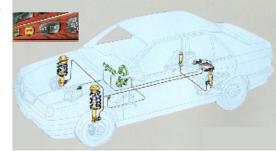
Klarlackabplatzungen und Oxidation an den Serienalufelgen des Dedras



Mit den Jahren werden die Gummilager der vorderen Querlenker und der Stabilisatorstang spröde



Werden beschädigte Gummimanschetten an den Bremssätteln nicht rechtzeitig ersetzt, kann Schmutz eindringen und den Sattel zerstören. Die Befestigung des Handbremsseils am Bremssattel auf Gängigkeit prüfen!



Intelligente Aufhängung in Serie I und '93

Mechanik

Auch hier gibt es wenig zu bemängeln. Kupplung, Stoßdämpfer und Bremsen halten, je nach Fahrweise Motorisierung und recht erfahrungsgemäß lange. Ersatz für diese Verschleißteile ist mittlerweile im freien Handel sehr günstig zu bekommen. Lenkung, Achsen, Radaufhängung und Bremmechanik sind für ein langes Leben gerüstet. Einzig die Gummilager der vorderen Querlenker ermüden mit den Jahren. Auch dort sind Austauschteile günstig, bei der Gelegenheit lohnt zuweilen auch der Austausch der Stabilisatorverbindungsstangen und der Stabilisatorgummilager selbst. Meist sind es jedoch nur die Querlenker, die für das Poltern auf unebener Straße verantwortlich sind.

Seltener müssen Radlager getauscht (tieffrequente Brummgeräusche während der Fahrt) oder die hinteren Bremssättel überholt werden (hochfrequentes Sirren während der Fahrt). Grund für letzteres Problem sind entweder eingerissene Gummimanschetten am Bremssat-(können in der Werkstatt getauscht werden) oder festgeroste-Handbremsverstellhebel. was unter Umständen den Tausch des Sattels nötig macht (aber hier kann wegen der Baugleichheit zu fast allen Alfa-/Fiat-/Lancia-Modellen der Tipo-Bodengruppe leicht gebrauchter Ersatz beschafft werden). Und damit sind wieder wieder beim Thema Pflege und Wartung: All dies sind Phänomene, welche im Rahmen regelmäßiger Inspektionen entdeckt und problemslos korrigiert werden sollten.

Ist der Dedra mit der "intelligenten Aufhängung" ausgerüstet, darf sich der Gebrauchtwagenkäufer einerseits über ein großes Plus an Sicherheit und Komfort freuen, muss andererseits aber in

den sauren Apfel teurer Austauschteile beißen. Die elektronisch geregelten Stoßdämpfer gibt es nur über Lancia zu beziehen und dort scheint man sich seiner Monopolstellung bewusst zu sein. was sich letztlich in Teilepreisen niederschlägt: So veranschlagt der Händler als Stückpreis je nach Ausführung zwischen 600 und 850 €! Zwar ist eine Rückrüstung normale Stoßdämpproblemlos fer möglich, jedoch wäre es schade, jene an sich hervorragende Technik auf diese Weise aussterben zu lassen, zumal sich seit wenigen Jahren andere Automobilhersteller

Auch die Allradtechnik gilt als sehr zuverlässig, Schäden in diesem Bereich haben bei Beachtung der Integrale-spezifischen Wartungs-vorschriften Seltenheitswert.

mit

damaligen Technik

brüsten, die es so ja

noch nie gegeben

haben soll...

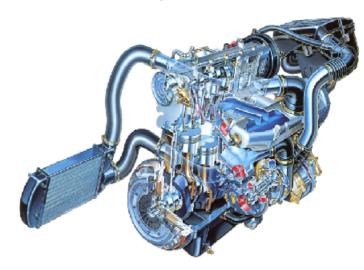
der

wieder

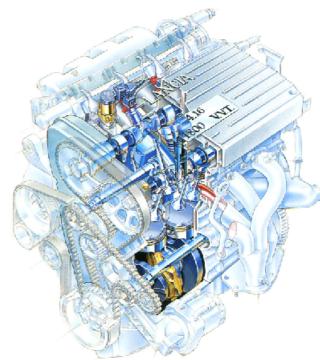
Die einzige größere mechanische Änderung, nämlich die 1998 eingeführte Marea-Vorderachse, dürfte an den Langzeitqualitäten



Das bis 1997 eingesetzte 2.0-8V-Triebwerk



Der 1,9-Liter Turbodiesel, von 1989-1999 verbaut



Das seit 1996 erhältliche 1,8-16V-Aggregat mit 113 und 131 PS

der Komponenten nur sind.

Motoren

Auch hier gilt wieder der Grundsatz, dass bei vorschriftsgemäßer sachgemäßer Wartung und Behandlung (keine hohen Drehzahlen in der Warmlaufphase. Beachtung von Öl- und Wassertemperatur und Füllstand der Betriebsflüssigkeiten) kaum Probleme zu erwarten sein dürften. Bei jeder Motorisierung gibt es Exemplare die weit über 400.000 km hinter haben und trotzdem sich einwandfrei funktionieren. Allerdings existieren auch Gegenbeispiele. die unter schlechter Behandlung gelitten haben. Was wann wo zu befürchten ist, soll hier kurz vorgestellt werden:

Allen Motoren gemeinsam ist, dass sie auf Gedeih und Verderb regelmäßigen Zahnriemenwechsel angewiesen sind. Überschreiten der vorgegebenen Intervalle ist wohl die häufigste Ursache für Motorschäden und so ärgerlich wie vermeidbar. Der Fiat-Konzern hat nachträglich Wechselintervalle für alle Benzinmotoren auf maximal 5 Jahre verkürzt, empfohlen wird darüberhinaus auch der Austausch bei höchstens 80.000 km.

Die 1,6-Liter-Aggregate gelten äußerst robuste als allesamt Benzinmotoren, die auch mit mangelhafter Wartung nur schwer kleinzukriegen sind. Wenn dennoch Probleme auftauchen, handelt es sich meist um Kleinigkeiten: die Steuergeräte für Zündung und verweigern Einspritzung ihren

wenig Dienst, wenn Massekabel vergeändert haben. So ist summa gammelt sind. Hier hilft Ersatz summarum die mechanische Seite schnell weiter. Unrunder Leerlauf, des Dedras als durchaus robust zu Ruckeln und Absterben des Motors bezeichnen und lediglich auf die bei den Bosch-Einspritzsystemen erwähnten Punkte zu achten, auch ist dagegen häufig auf defekte wenn diese per se leicht zu beheben Wassertemperaturfühler zurückzuführen, in anderen Fällen auch auf Benzinpumpen, die nicht mehr die volle Leistung bringen oder aber auch auf das dazugehörige Relais.

> Motorschäden sind äußerst selten und wenn überhaupt, so meist durch überalterte und gerissene Zahnriemen bedingt.

Die 1,8-Liter-8V- und 2.0-Liter Triebwerke (8V und 16V) sind ein wenig empfindlicher. Unsachgemäße Behandlung (zu wenig Öl, hohe Drehzahlen bei kaltem Motor, thermische Überlastung bei Vollgasfahrten ohne Beachtung der Temperaturanzeigen) schlägt sich bei diesen Doppelnockenwellenaggregaten zuweilen in Pleullagerschäden nieder, was - so man den Defekt ignoriert - auch das Aus für die Kurbelwelle nach sich ziehen Überhitzung durch defekte Wasserkann

Klappergeräusche vom Motor zu hören sind oder die Öldruckwarnlampe im Leerlauf aufleuchtet, sollte entweder vom Kauf abgesehen werden oder Pleuellager, Erdumrundungen gut. Kurbelwelle und möglicherweise brauchtkurbelwelle nicht allzu

der Zyliderkopfdichtung auf, aller- den dings fast immer als Folge von motoren



Von oben nach unten: Zahnriemenriss, in der Folge verbogene Ventile, defekte Pleuellager

pumpen, Thermostate oder Wasser-Wenn also bei der Probefahrt kühler, was eigentlich anhand der Temperaturanzeigen zu bemerken wäre. Bei korrekter Behandlung sind auch diese Motoren mit Sicherheit für mehr als ein Dutzend

Gleiches gilt auch für die 2-Literauch deren Hauptlager inspiziert Turbomotoren. Im Rallyeeinsatz erbzw. ersetzt werden. Sind die brachten diese Leistungen von über Pleuellager noch sehr günstig zu 400 PS (Prototypen brachten es gar bekommen (ein Satz ~40 €), so auf über 600 PS) und mussten wird es beim Ersatz / Überholen der folglich über eine entsprechend so-Kurbelwelle teuer. Doch auch hier lide Basis verfügen. So sind denn ist dank des Baukastenprinzips die auch bei den Straßenversionen Suche nach einer passenden Ge- jener Aggregate hohe Laufleistungen ohne Motorrevision keine Selschwierig, Ersatzteilkatalog voraus- tenheit (abarth-lancia.de: "Mechanik: Unverwüstlich"). Jedoch gilt es Hinsichtlich der Zahnriemenpro- wegen der höheren Materialbeanblematik gilt das zuvor Gesagte. spruchung und dem verbauten Tur-Vereinzelt treten auch Schäden an bolader neben dem, was bereits zu Saug-Doppelnockenwellengesagt wurde,



Lancia Dedra Station Wagon (Serie II)

weitere Dinge zu beachten:

den Delta HF Integrale) empfehlen Grundlage für ein langes Leben. den Wechsel der Pleuellager alle Die 131-PS-Variante 60.000 km. Die im Turbo ver- variablen Ventilsteuerung neigt zu bauten verstärkten sollen sich übrigens auch in den jedoch recht einfach und günstig zu Saugmodellen verbauen lassen, was erneuern ist. Im Schadensfall klingt der Haltbarkeit zugute kommen der Motor dann wie ein Diesel, was dürfte. Korrektes Warmfahren und jedoch nicht derart fatale Folgen Kontrolle aller Flüssigkeitsstände wie ein Pleuellagerdefekt nach sich und Temperaturanzeigen ist wie ziehen kann. Motorschäden treten überall Pflicht. Der Turbo verlangt auch hier wenn überhaupt dann jedoch darüber hinaus zusätzliche durch Zahnriemendefekte auf. Umsicht: Nach längerem Ladereinsatz darf der Motor nicht sofort Übrigen problemlos auf Flüssiggasabgestellt werden, sondern muss betrieb noch einige Minuten im Leerlauf (Informationen hierzu finden sich abkühlen. Wurde dies vom Vor- in einschlägigen Internet-Fora). In besitzer nicht beachtet, droht der Italien, Frankreich und in den teure Austausch des Laders. Also Beneluxländern gibt es viele derart bei einer Probefahrt auch auf umgebaute Dedras, bei einem ungewöhnliche Geräusche fehlende Leistung des Turboladers Umbau jedoch noch vom deutschen achten!

Bleibt als letzter Benziner der 1 8-Liter-16V-Motor. 113-PS-Variante

Kind der Tipo-Bodengruppe: Alfa 155...

Ausführungen. Gute Wartung ist Integrale-Kenner (bezogen auf selbstverständlich auch hier die Pleuellager Defekten des Phasenstellers, der

Alle Benzinmotoren können im umgerüstet werden und Import jener Fahrzeuge muss der TÜV abgenommen werden, wel-

cher wiederum entsprechende Unterlagen vom Gasanlagenhersteller verlangt. Mitunter ist die Beschaffung solcher Dokumente nicht ganz einfach.

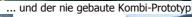
Kommen wir zu meinem Lieblingsantrieb. dem Dieselmotor. Lediglich hinsichtlich der Einspritzpumpe und der Abgasbehandlung modifiziert, wurde dieses Aggregat vom Beginn bis zum Ende der Bauzeit des Dedras angeboten. Neben seiner außergewöhnlichen Langliebigkeit (viele Exemplare haben problemlos die 400.000 km-Grenze überschritten) sprechen vor allem seine Sparsamkeit und Kraft den 1,9-Liter-Selbstzünder, auch wenn vor allem die frühen Modelle nicht gerade als leise zu bezeichnen waren (was jedoch durch gute Schalldämmung, >40 kg Dämmmaterial, kaum in den Innenraum vordrang). Einzig fällt bei hoher Laufleistung auf, dass die Nut- und Feder-Verbindung zwischen Nockenwelle und Vakuumpumpe zu klein dimensioniert ist und in manchen Fällen Schaden nimmt: Ein Austausch von Nockenwelle und/oder Vakuumpumpe kann fällig werden. Ab Motornummer 2264029 ist dieses Problem jedoch durch eine geänderte Nockenwelle gelöst.

Vor wenigen Jahren vertrieb die



... und der 5-türige 146

Firma Umtech sogar ein Biodieselumrüstkit für den Dedra. Der Betrieb mit dem



gilt dieser als absolut problemlos,

vergleichbar mit den 1,6-Liter-

Der 3-türige Alfa 145...

Pflanzenkraftstoff selbst war völlig ziehen sie aus dessen Fahrgewohn- öffnen und das werkseitig im unproblematisch, der Umbau be- heiten ihre Schlüsse! schränkte sich auf einige wenige Dichtungen und obwohl die Firma heute leider nicht mehr existiert, dürfte es kein Problem sein, die Einspritzpumpe mit einem selbst



Fiat Tipo

konfektionierten Dichtungssatz umzurüsten. Auch für reinen Pflanzenölbetrieb eignet sich die Bosch-Pumpe hervorragend, 50% verträgt sie

auch ohne Umbau klaglos. Mehr Viele Elektrik- und Elektronik-Informationen hierzu finden sich fehler sind nicht etwa konstruktiv Internetfora (etwa fmso.de). Zahn- banalen Kontaktproblemen durch riemenschäden kommen nur sehr schlecht isolierte oder gesicherte vereinzelt vor, Kopfdichtungspro- Steckver-bindungen und Verkabebleme noch seltener. Ein empfeh- lungen. Behält man diese Erkenntlenswerter Diesel, dessen Unkom- nis im Hinterkopf, dürfte eigentlich pliziertheit (keine tronik, keine Hochdruck-Einspritz- zu bekommen sein. Sehr hilfreich technik) ihn zu einem äußerst ist es in diesem Zusammenhang, zuverlässigen Antrieb macht.

Zusammenfassend lässt. festhalten, dass alle Dedra-Trieb- sevorgangsbeschreibungen zu verwerke sehr standfest und langliebig fügen. sind und keines ein fixes "Haltbarkeitsdatum" aufweist. Lediglich die Stecker für die H4-Abblenddie 1,8-Liter-8V-Maschine und die scheinwerfer 2.0-Liter-Triebwerke schwere Wartungsmängel nicht immer klaglos weg und rächen sich oder etwa aus dem Ersatzteilprozum Teil mit Lagerschäden.

Es ist also in erster Linie der häufig Fahrer, der über die Lebensdauer (wegen schlechter Kontakte) und der Antriebsquellen entscheidet und anschmorender Steckerhüllen nachso empfiehlt es sich immer, neben haltig. Daneben wissen manche einem ausgefüllten Scheckheft auch Fahrer von Dedras früher Baujahre die Fahrweise des Verkäufers selbst von "zittrigen" Scheibenwischerzu begutachten: Lassen Sie beim motoren zu berichten. Der Aus-Gebrauchtwagenkauf zunächst den tausch der kompletten Motoren ist Vorbesitzer selbst ans Steuer und überflüssig. Es genügt, diesen zu

Elektrik / Elektronik

Dieser Bereich gilt bei italienischen Fahrzeugen häufig Schwachals stelle. Zurecht?



Fiat Tempra

einschlägigen bedingt, sondern beruhen auf ganz Steuerelek- beinahe jedes Problem in den Griff über die passenden Werkstattuntersich lagen wie Schaltpläne und Diagno-

> Eine echte Schwachstelle sind der Frontbeleuchstecken tung. Ihr Ersatz durch andere Stecker aus dem Zubehörhandel gramm von VW löst das Problem durchbrennender Birnen

Überfluss eingepresste Fett großteils zu entfernen. Genaue Angaben hierzu finden sich in beinahe allen Fiat- und Lancia-Fora im Internet. Daneben gibt es bis zur Einführung

> der Leuchtweitenverstellung aus dem Innenraum weilen Pro-

Lancia Delta II

bleme mit der automatischen Regulierungsanlage. Zwar kann man sich eine Weile mit dem Gedanken trösten, dass eine solche Vorrichtung ansonsten nur noch bei BMW-, Mercedes- und Rolls-Royce-Oberklassewagen verbaut wird. Jedoch sollte sie als TÜV-relevantes Bauteil auch funktionieren. Solange an der Anlage keine Beschädigungen vorliegen, tut sie das auch zuverlässig. Jedoch ist die elektrohydraulische Vorrichtung, die mittels Sensoren an der Hinterachse die Einfederhöhe misst und diese per Hydrauliksystem an die Stellmotoren vorne weitergibt, kaum gegen äußere Einwirkungen geschützt. Die dünnen PVC-Hydraulikschläuche. die von Hinterachse am Fahrzeugboden entlang in den Motorraum und schließlich zu den Scheinwerfern führen, können durch Unachtsamkeiten bei Reparatur- und Wartungsarbeiten leicht beschädigt werden. Ist dies einmal geschehen, muss die gesamte Schlauchanlage ersetzt werden, da es sich um ein geschlossenes System handelt, das bei Verlust der Hydraulikflüssigkeit unbrauchbar wird.

nicht exorbitant hoch, jedoch stellt meiner Sicht zu den am besten sich die Frage, ob man nicht gleich konzipierten Klimatisierungssysteauf das ab Ende 1995 verbaute men überhaupt zählen (sowohl hinhandgesteuerte System umrüsten sichtlich Leistung, als auch Bediensollte (und Gebrauchtteile hierfür barkeit). Lediglich die Stellmotoren finden sich, auch bei verwandten früher Baujahre neigen mit den Modellen, schnell), was zwar dem Jahren zu Verschleiß an den Anetwaigen Bedürfnis nach Erhalt des triebszahnräder. Um diese zu tau-Fahrzeugs zuwider läuft, jedoch angesichts der muss jedoch beinahe das gesamte Anfälligkeits-Problematik völlig ungerechtfertigt erscheint.

klemmt, tut sich keinen Gefallen. Der Sicherheit des Fahrers zuliebe Bestimmungen auf eine nachprüfbare Selbstkontrolle der Anlage, was durch die entsprechende Störungsanzeige signalisiert wird.

Systematisches Durchmessen der ren. ABS-Steuerung fördert meist defekte Kabelverbindungen der ABS- tiellen Fehler ja auch nicht die Radsensoren zutage, ein Problem, dass leicht **Z**11 beheben keinesfalls auf italienische Fahrzeuge beschränkt ist.

lung an einer der hinteren Türen dem entsprechenden Wissen schnell nicht mehr, so hilft nur der Aus- behoben sind. tausch der kompletten Schließeinheit. Günstiger fährt man mit dem Behelf, einen beliebigen (gebrauchten oder neuen) Motor in die Tür zu verbauen, was nicht sichtbar ist und der Funktion keinen Abbruch tut.

Ist ein optoelektronisches Instrumentenbrett verbaut, neigt Bordcomputer bei hoher Laufleistung dazu, nicht mehr alle Ziffern korrekt darzustellen. Ersatz ist viel zu teuer und unnötig: Meist sind lediglich einige wenige "kalte Lötstellen" die Ursache für den Ausfall und wer gut mit Lötkolben und Co. umgehen kann, repariert sich das Display am Besten zum Nulltarif.

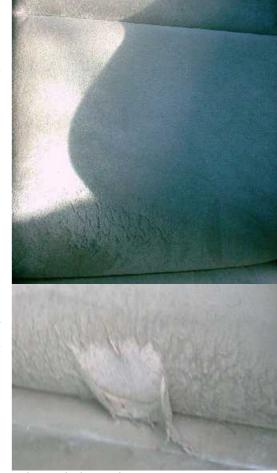
Als letztes möchte ich noch die elektronisch geregelte Heizung und Zwar sind die Materialkosten Klimaanlage erwähnen, die aus Originalzustand schen oder die Motoren zu ersetzen nicht Armaturenbrett demontiert werden, was einen nicht unerheblichen Gelegentlich treten Fehler im Arbeitsaufwand darstellt. Wer hier ABS-System auf, auch das ist auf eine Werkstatt angewiesen ist zukünftig ein TÜV-Kriterium. Wer und keinen Anspruch auf Garantiehier nur die Kontrollleuchte ab- leistungen hat, zahlt einen hohen Preis.

Es empfiehlt sich also, sämtliche bestehen die Prüfer nach den neuen Elektrik- und Elektronikkomponenten während der Besichtigung und Probefahrt ausgiebig zu testen und bei erkennbaren Defekten den Reparaturaufwand miteinzukalkulie-

Natürlich sind alle jene poten-Regel und sollten bei der Besichund tigung doch einige der genannten Ungereimtheiten auftreten, diese Probleme allesamt lösbar und Funktioniert die Zentralverriege- oft lediglich Kleinigkeiten, die mit

Innenausstattung

Der Lancia Dedra war bis 1994 in drei Ausstattungsvarianten haben: Mit Textilinterieur, Alcantara-Stoffen oder Vollederausstattung von Poltrona Frau. Besonders letzere gilt bei einem Minimum an Pflege als äußerst langliebig und weist eine sehr hohe Qualität auf, die auch in vielen Oberklasselimousinen ihresgleichen sucht. Die Stoffbezüge sind in ihrer Haltbarkeit mit denen anderer Hersteller vergleichbar. Im Alter machen vor



Reibungsschäden an Alcantara-Bezügen

allem Alcantarabezüge Sorgen, abhängig vom Grad der Entspannung des Vorbesitzers beim Fahren: Rauhe Kleidungsstoffe (Jeans) und häufiges Bewegen auf der Sitzfläche lassen den ansonsten uneingeschränkt empfehlenswerten Stoff nach vielen Jahren schlecht aussehen wie obige Aufnahmen verdeutlichen. Hier hilft dann nur der Gang zum Sattler oder der Erwerb einer gebrauchten Sitzgarnitur. Bei Lancia sind die Alcantarabezüge zwar noch erhältlich, die Preise sprechen aber in der Regel eher für eine der anderen Lösungen.

Seit 1993 wurden die stärksten Motorisierungen auch mit Recaro-Sitzen angeboten, die orthopädisch als hervorragend zu bezeichnen sind. Leider waren auch sie stets mit (Teil-)Alcantara bezogen und litten dami ebenso unter Abnutzungserscheinungen. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt sind diese jedoch sehr selten zu finden. Legt man jedoch Wert auf diese Sportsitze, so können die im Lancia Delta II verbauten Recarositze mit leichten Einschränkungen (unterschiedliche Ausführungen für Delta 3türer / Dedra Limousine / Dedra SW) in den Dedra übernommen werden.

Ab 1994 waren leider keine Voll- Fortbewegungsmittel, dass man unlederaustattungen mehr erhältlich. ter Umständen schnell gewillt ist, im Voraus viel Freude mit Ihrem Nach einer Phase, in der nur noch ihm Alcantara als edlere Variante der verzeihen. Innenausstattung angeboten wurde, dessen Gegenwart man sich wohl entschied man sich 1996 für die fühlt, verschreckt man nur ungern. Kombination von Leder und Alcantara. Die Probleme mit der lassen sich beim Dedra, anders als Haltbarkeit der Synthetikteile sind im Falle des Besuchs, leicht und dieselben, jedoch ist Ersatz gün- meist auch günstig austreiben. stiger zu bekommen.

Bitte posten Sie Anregungen, Korrekturen und Verbesserungsvorschläge unter:

http://www.viva-lancia.com/lancia_fora/read.php?f=61&i=7871&t=7871

bestehende Fehler Seltenen Besuch, in

Aber etwa vorhandene Macken

Ich wünsche Ihnen schon einmal zu Dedra und eine allzeit gute und sichere Fahrt!

Christoph W.

18. November 2005, Verision 1.02

Fazit

Der Lancia Dedra darf als echter Geheimtip für Gebrauchtwagenkäufer im Allgemeinen und Lancia-Liebhaber im Speziellen gelten. Die technisch ausgereiften Motoren, sein hervorragendes Fahrwerk und zeitloses Design machen ihn auch heute noch zu einer ernstzunehmenden Alternative zu etablierten Modellen. Probleme wirft der Wagen nur dann auf, wenn Pflege und Wartung vom Vorbesitzer sträflich vernachlässigt wurden. Über die Skepsis gesunde übliche genaue Begutachtung und Prüfung bei der Besichtigung eines Gebrauchtwagens hinaus bedarf der potentielle Dedra-Käufer keiner Warnungen. Oder vielleicht doch: Der Dedra ist ein so angenehmes

Nützliche Internetadressen

http://www.viva-lancia.com/lancia_fora/read.php?f=61 (Deutschsprachiges Forum zum Lancia Dedra)

http://www.motor-talk.de/f186/s (Deutschsprachiges Forum zu Fiat und Lancia)

http://92376.forum.onetwomax.de (Deutschsprachiges Forum zu Fiat Tipo und Tempra)

http://www.mobile.de/fahrzeugsuche (Gebrauchtwagenangebote)

http://www.aspect-online.de (Seriöser Kfz-Versicherungsvergleich)

