

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

27



LANCIA DEDRA SW - 1994



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

L'azienda fra le due guerre

Impresa a carattere familiare, sotto la gestione attenta del fondatore la Lancia imbocca un percorso virtuoso di crescita, fatto di attenzione per il prodotto e di accorta gestione del capitale umano.

malgrado l'apprezzamento di appassionati ed esperti per l'eccellenza tecnica dei suoi prodotti. Oggi che la grande impresa fordista appare legata a una stagione ormai conclusa, si è portati a vedere nella media impresa la nervatura essenziale del sistema industriale italiano, un sistema fragile ma vivace, capace di inserirsi proficuamente nelle nicchie del mercato mondiale, espandendosi con gradualità e senza fratture. Una stilizzazione, questa, che ben si adatta alle linee di sviluppo seguite dalla Lancia fino alle soglie della Seconda guerra mondiale.

Un primo indicatore in tal senso è offerto dal numero degli occupati: nel 1914, alle soglie della guerra, gli operai erano 469, sei anni più tardi, nel 1920, erano aumentati di poco, arrivando a circa 600 a conferma del fatto che a differenza di quanto si era verificato per altre imprese, e sui suoi più diretti concorrenti, sulla Lancia la guerra aveva avuto un impatto modesto. Una crescita più sensibile si registra, invece, verso la fine degli anni Venti quando le maestranze si avvicinano ai 2500 addetti, per portarsi a 4808 nel 1939. Numeri ragguardevoli ma relativamente contenuti per quella che nel frattempo era diventata la seconda impresa automobilistica del paese, e che avevano un singolare corrispettivo nella particolare qualificazione della forza lavoro. Contrariamente alle tendenze più tipiche di un settore che prima di altri si era confrontato con modelli di organiz-

Riletta con gli occhi rivolti al presente la storia della Lancia rischia di apparire assai più coerente a quella dell'industria italiana di quanto apparisse fino non molti anni fa, quando l'inevitabile confronto con il suo più potente vicino, la Fiat, finiva per ridimensionarne performance e risultati,

Una pubblicità della Lancia del 1914 realizzata dal distributore E. Minetti.

LANCIA

La LIMOUSINE LANDAULET LANCIA è ideale delle automobili per città e turismo. Graziosa e disinvolta esteriormente, spaziosa ed elegante internamente, essa conferisce sicurezza e fiducia per ogni qualiasi strada; è insieme l'automobile raffinata e forte.

PNEUMATICI-MICHELIN

Chassis e Vetture sempre pronti

AGENZIA COMMERCIALE DELL'AUTOMOBILE
E. MINETTI

MILANO
Piazza Castello-116
TELEFONO INT. 41-24

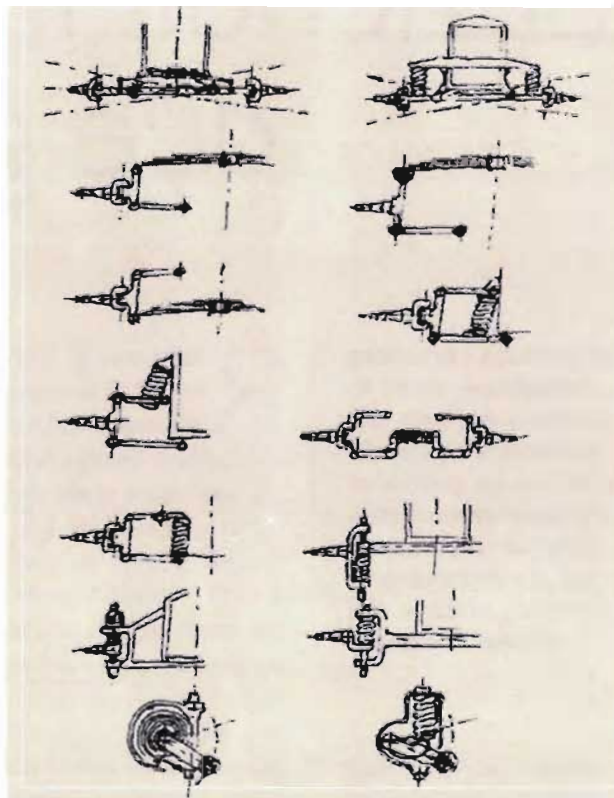


A destra, gli schizzi realizzati nel 1921 da Battista Falchetto per lo studio delle sospensioni anteriori della Lambda. Sotto, la struttura portante della Lambda, 1922.

zazione del lavoro di matrice americana, alla Lancia, che pure sperimenta anch'essa forme di razionalizzazione del ciclo produttivo, si continuava a dare grande valore alla professionalità delle maestranze, privilegiando la figura dell'operaio di mestiere rispetto a quella del manovale generico, prevalente in altre grandi fabbriche come Fiat e Alfa Romeo dove più sviluppato era l'impiego della catena di montaggio.

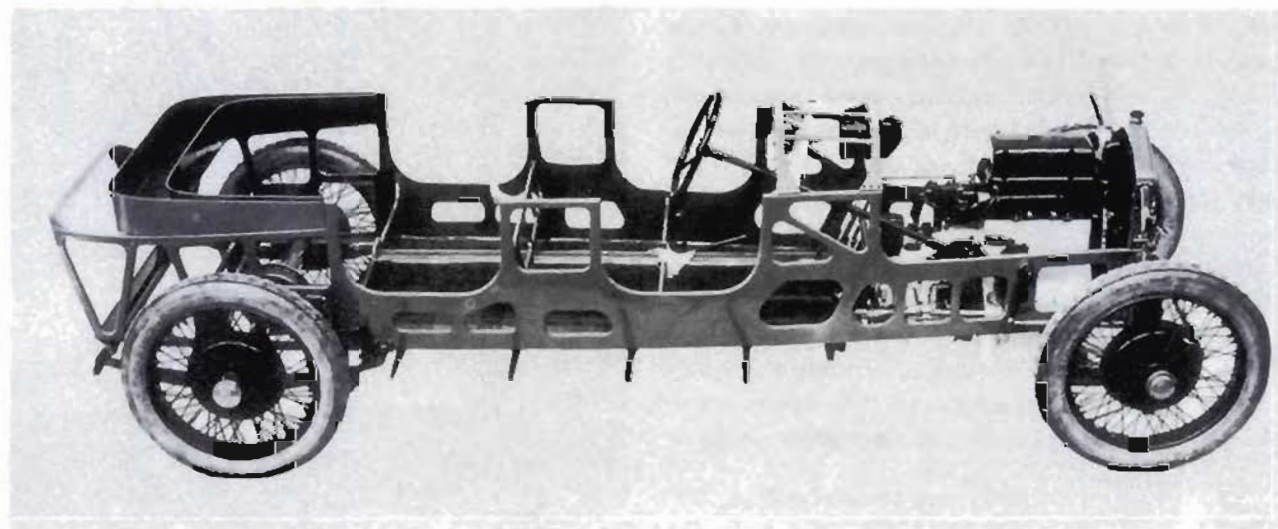
Nel periodo tra le due guerre, l'azienda adegua la propria attrezzatura ampliando lo stabilimento di via Monginevro e integrando le lavorazioni per meglio controllare qualità e cadenze, si impegna, infine, nel potenziamento della sua rete commerciale. Tuttavia nel perseguire una strategia di cauta espansione si mantiene fedele a un modello di impresa a conduzione familiare, come attesta il fatto che nella compagine azionaria non risultavano presenze estranee al circolo dei familiari o di amici di vecchia data di Vincenzo Lancia. Quest'ultimo, poi, ha sempre conservato un ruolo di assoluta centralità nella gestione e nella definizione delle strategie dell'impresa.

Come risulta dai ricordi di Battista Falchetto, Lancia seguiva ogni aspetto della costruzione delle vetture, dalla progettazione alla messa a punto e al collaudo finale, che talvolta voleva eseguire di persona. Rispettato e ascoltato dai suoi più stretti collaboratori, intratteneva un rapporto particolare anche con gli operai. Nello stabilimento di via Monginevro si lavorava a stretto contatto di gomito e non vi era una rigida separazione fra direzione e lavoratori. Lancia per i suoi operai, scrive Amatori, "è il capo che co-



nosce di prima mano le fatiche dell'officina, presente di continuo in stabilimento", sempre disponibile al colloquio diretto con i propri dipendenti.

I risultati di questo mix di paternalismo, competenza tecnica e rispetto per il lavoro, sono eccellenti anche sotto il profilo contabile. Per tutto il periodo considerato, malgrado momentanei ripiegamenti congiunturali nei primi anni Trenta, la Lancia fu sempre un'impresa a elevata redditività.



Creatività nello spirito Lancia

Nel 1968 Zagato propose una nuova interpretazione della Flavia Sport. Più corta e sportiva della precedente, ma con uguale classe, purtroppo non ebbe un seguito nella produzione di serie.

Nel 1967 la Lancia programmò la seconda serie delle Flavia berlina.

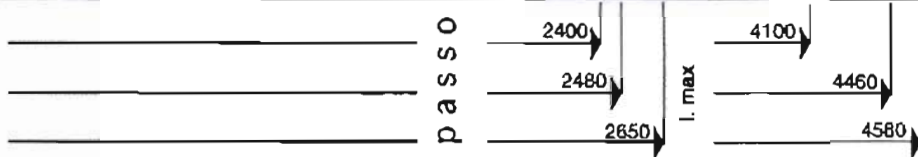
A questo punto ai carrozzieri che già collaboravano con la Casa per la costruzione delle coupé e

cabriolet parve logico formulare nuove proposte per le versioni speciali. Zagato era fra questi. Infatti era sua la Lancia Flavia Sport che fu svelata come prototipo al Salone di Ginevra nella primavera del 1962 e che nell'autunno dello stesso anno divenne un modello ufficiale della Casa. La Flavia Sport rimase in produzione con il motore originario di 1500 cc fino al 1964. Poi a partire dal 1963 fu prima affiancata poi sostituita dalla Flavia Sport 1800 con la meccanica della neonata berlina 1800. Infine nel 1966 divenne



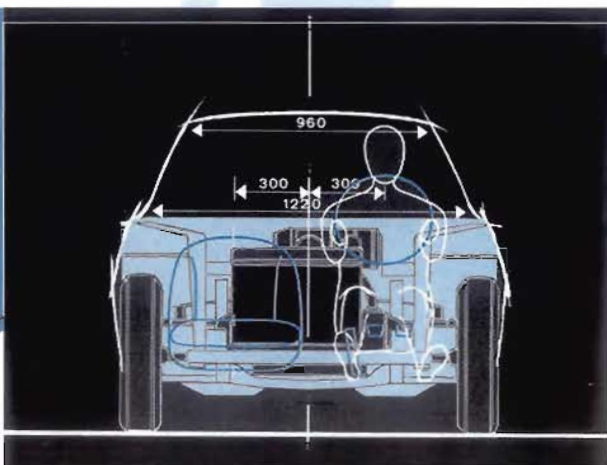
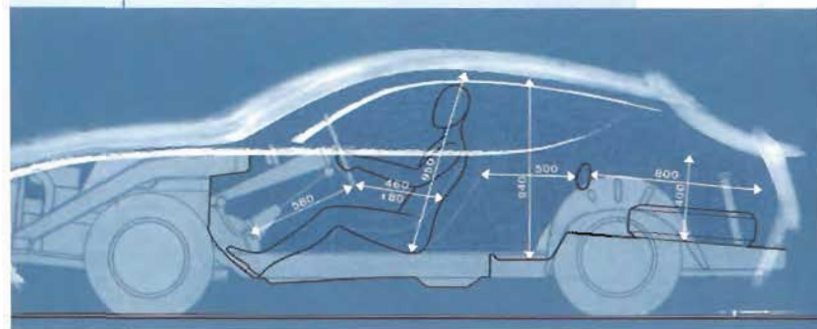
altezza massima

1420
1300
1280



Sopra, confronto fra le sagome della Flavia berlina II serie (in grigio), della Flavia Sport prima serie (in nero) e della nuova Flavia Sport proposta da Zagato nel 1967 (in turchese).

Sotto, a sinistra, studio per dare al pilota un assetto di guida sportivo e una posizione corretta dal punto di vista ergonomico. Zagato realizzò sedili fissi che mantenessero in ogni modo l'angolo ideale fra i femori e la colonna vertebrale. Sotto, a destra, studio di abitabilità eseguito per verificare la possibilità di spostare il posto di guida e quello del passeggero più vicini all'asse longitudinale della vettura.



I carrozzieri | 1968



A destra, una delle prime proposte di stile visualizzata dal designer Ercole Spada in un bozzetto del 1966.

Sotto, il cosiddetto "mascherone", in altre parole la struttura sulla quale si formavano e si riscontravano i pannelli di lamiera che componevano la "pelle" dell'automobile.



nica raffinata e silenziosa in una scocca compatta, di gran classe e di buona abitabilità. Nell'impostare il nuovo progetto il carrozziere tenne ferme alcune caratteristiche della precedente Flavia Sport. Fra queste il parabrezza molto curvo, il lunotto concavo e sollevabile elettricamente per ventilare l'abitacolo, le superfici trasparenti molto estese e soprattutto la leggerezza della costruzione che, unita alla buona aerodinamica aveva consentito alla vecchia Flavia Sport prestazioni più elevate delle altre Flavia, conservandone inalterata la meccanica.

La prima importante decisione del carrozziere fu di accorciare il passo per aumentare la maneggevolezza. Scelse la misura classica di 2400 mm già ampiamente collaudata su un'infinità di auto sportive, a partire dalla Bugatti 35 del 1926 fino alle Ferrari 250 GT Berlinetta degli anni Sessanta. Per confronto ricordiamo che il passo della Flavia berlina era di 2650 mm e che quello della precedente Flavia Sport era di 2480 mm. La seconda importante decisione fu di ridurre al minimo le misure d'ingombro e quelle degli sbalzi posteriore e anteriore, quest'ultimo compatibilmente

disponibile anche con il motore 1800 alimentato con l'iniezione Kugelfischer, introdotto in quell'anno sulle berline. Il totale della produzione delle Flavia Sport curate da Zagato fu di 101 esemplari con il motore di 1500 cc e di 539 esemplari con il motore di 1800 cc, dei quali 32 con l'alimentazione a iniezione.

Nel 1967, quando si pose il problema di rinnovare la Flavia Sport 1800, Zagato immaginò di accorciare ulteriormente il passo in modo da ottenere una berlinetta con caratteristiche ancora più sportive. Infatti, ritenne che nella gamma della Lancia e nel mercato italiano in generale ci fosse spazio per una coupé con la cilindrata di circa due litri che alle doti velocistiche unisse una mecca-



Sopra, un momento dei preparativi per le prove su strada volte a sperimentare la bontà delle soluzioni prescelte. A sinistra, Elio Zagato (alla guida) ed Ercole Spada (accanto) durante una seduta di prove sull'autodromo di Monza. I fili di lana applicati alla vettura erano un modo empirico per rendere visibili i flussi dell'aria.



Sotto, gli spigoli sul cofano servono sia per inserire correttamente la calandra nel volume del muso, sia per evocare la funzione originaria del cofano: quella di contenere il motore.



te con le particolari caratteristiche "tuttoavanti" della vettura. La terza decisione importante fu conseguenza della seconda: ridurre la sezione maestra, quindi la resistenza all'avanzamento, abbassando al massimo il tetto, avvicinando il più possibile i sedili all'asse longitudinale e stringendo le fiancate a filo con le ruote, evitando quindi i rigonfiamenti laterali che avevano caratterizzato le Flavia Sport precedenti. Con questi presupposti il carrozziere prevede che il pilota sedesse con un assetto di guida piuttosto sportivo, in altre parole con le gambe allungate, le braccia distese e la colonna vertebrale inclinata. Analogamente anche per i passeggeri studiò sedute con posizioni piuttosto distese. Con ciò ebbe la possibilità di limitare l'altezza massima della vettura a 1280 mm, ben 140 mm meno della rinnovata Flavia 1800 berlina e 20 mm meno delle precedenti Flavia Sport, pur lasciando un congruo spazio sopra le teste. Confrontando la vecchia Flavia Sport con la nuova si può osservare che la più recente rappresenta una evoluzione dell'idea preesistente senza improvvisazioni, ma con un realismo coerente con i tempi. I fattori della composizione completamente nuovi rispetto a quella precedente sono i diedri sulle fiancate, sullo specchio di poppa e sul cofano. Molto particolare è pure il frontale nel quale la calandra e i fari sono i soli elementi in positivo (in rilievo) in un muso

A sinistra, il caratteristico muso della Lancia Flavia Sport del 1967. La calandra e i fari costituiscono un insieme forte rispetto al resto che volutamente è stato messo in negativo con il colore nero translucido. Sotto, nel particolare si nota quello che i critici bollarono come un esempio di cattivo raccordo fra il parafrangente e il frontale. In realtà il designer volle dare maggior rilievo alla calandra.



che per il resto è tutto messo in negativo dalla verniciatura in nero opaco e dall'arretamento della linea di raccordo con i parafrangenti. Autore di questa composizione molto particolare fu Ercole Spada, che allora era in forze presso Zagato e che diversi anni più tardi per conto dell'I.D.E.A Institute sviluppò la Lancia Dedra caratterizzata anch'essa da una impaginazione non troppo dissimile dell'insieme calandra/fari e dai caratteristici diedri sulle fiancate e sul cofano.

Elio Zagato ed Ercole Spada eseguirono uno studio molto accurato sulla sicurezza partendo dal presupposto che il comfort di guida ne è una delle condizioni. I progettisti cercarono quindi di ridurre al minimo gli angoli morti nella visibilità mediante l'impiego di montanti sottili e di garantire al pilota una posizione ergonomicamente corretta. A tal fine centrarono meglio la posizione del volante e condussero un particolare studio sui sedili. Facendo evolvere il disegno dei sedili della precedente Flavia Sport crearono due rigonfiamenti laterali per ancorare il corpo in curva e l'alzacosce per trattenere le gambe durante le frenate. Analogamente arcuarono lo schienale in modo da sorreggere correttamente la colonna vertebrale e i reni. Poi inclinarono le guide di scorrimento longitudinali per fare sì che le persone di piccola statura si alzassero mentre si avvicinavano al volante e viceversa quelle di altra statura si abbassassero allontanandosene. La particolarità più curiosa dei nuovi sedili furono le spalliere fisse. Di primo acchito questa soluzione poteva sembrare una follia. Invece fu il risultato del ragionamento fatto da Elio Zagato dopo avere consultato alcuni luminari nel campo dell'ortopedia e della



Sotto e a destra, la Lancia Flavia Sport in un servizio fotografico realizzato nei primi mesi del 1967.

La vettura mostra tutta la sua eccezionale compattezza.

In basso, il posto di guida conservava il cruscotto della berlina con le sole modifiche per la sua installazione nel nuovo contesto.



soluzione in questo caso fu analoga a quella già sperimentata sulle precedenti Flavia Sport e Fulvia Sport nelle quali il lunotto posteriore era apribile elettricamente. Ercole Spada eseguì i primi bozzetti della vettura nel 1966; il prototipo divenne pronto nei primi giorni del 1967. Poco dopo Zagato alla guida e Spada agli strumenti provarono la vettura in pista e su strada per verificare le soluzioni scelte. Nella primavera del 1967 tutto era definito per la produzione in serie. Ma al contrario delle previsioni quella bella e innovativa coupé rimase un esemplare unico.

traumatologia. Nella sostanza il carrozziere arrivò alla conclusione che l'angolo ideale fra i femori e la colonna vertebrale non deve variare per adattarsi alla disposizione dei comandi sulla vettura. Pertanto i sedili della Flavia Sport 1968 furono progettati in modo che tale angolo rimanesse fisso mentre la poltroncina si inclinava sia per effetto delle guide inclinate, sia ruotando tutta insieme attorno a un perno mediante un comando a carma.

Sempre pensando alla sicurezza il carrozziere prevedde una struttura della parte posteriore del padiglione che funzionasse da roll-bar, in pratica che impedisse lo schiacciamento in caso di ribaltamento. Per fare ciò utilizzò le strutture scatolate collegate fra loro da un tirante che già facevano parte dell'architettura delle vetture carrozzate Zagato.

Un altro aspetto collegato alla sicurezza affrontato da Elio Zagato ed Ercole Spada fu quello della climatizzazione. La



Elegante e trasformista

La Lancia decise di impostare la versione Station Wagon della Dedra nel 1989 quando la berlina era ormai avviata alla produzione. Caldeggiata dalla clientela, la trasformazione debuttò nel 1994.

Il progetto originario della Lancia Dedra non prevede la station wagon perché i clienti delle auto di prestigio ritenevano le giardinette adatte solo per movimentare merci, attrezzi e famiglie numerose. Poi alla fine degli anni Ottanta si affermò un nuovo stile di vita nel quale le familiari diventarono ideali per l'uomo dinamico



A sinistra, alcuni disegni dell'I.D.E.A. Institute per definire la calandra della Lancia Dedra.



Sotto, la Dedra 2.0 i.e berlina presentata nel 1989 quando la versione Station Wagon non era ancora stata prevista.



con le sue attrezzature sportive e per lo shopping delle signore eleganti. Nacque così l'idea delle carrozzerie familiari di lusso per le Lancia. La prima metamorfosi riguardò nel 1986 la Thema, subito dopo toccò alla Dedra. Gli studi iniziarono nel 1989 quando le prime berline erano già sul mercato, ma l'avvio tardivo non complicò troppo i lavori. Infatti, la particolare linea del padiglione, tesa e piatta, aiutò gli stilisti a operare un interven-



Sopra, la Lancia Dedra SW 2.0 i.e. prima serie presentata nel 1994. La nuova coda si armonizza perfettamente con la parte anteriore.

Sopra, a sinistra, il disegno dei sedili della Lancia Dedra. Lo stile è perfettamente intonato alla tradizione di comfort della Casa. A sinistra, la Lancia Dedra berlina in un disegno degli stilisti dell'I.D.E.A. Institute. La Station Wagon conservò inalterato lo stile della vettura fino alle porte posteriori. Sotto, la Lancia Dedra 2.0 i.e. Turbo integrale Kat, modello che nel 1990 fu posto al vertice della gamma. Anche la Station Wagon fu prodotta nella versione integrale, ovvero con quattro ruote motrici.

to senza traumi che, alla fine, produsse una linea elegante e armoniosa. Condusse gli studi il centro di progettazione I.D.E.A. Institute, con la collaborazione della francese Heuliez per l'ingegnerizzazione.

La Dedra Station Wagon ha diversi punti meritevoli di citazione. In prima istanza l'ampiezza della superficie vetrata del volume aggiunto, che conferisce alla vettura un aspetto moderno e luminoso.

Altri elementi interessanti sono le guide in alluminio sul padiglione. Sono vistose e fecero discutere, ma slanciano la linea, danno l'idea della station wagon di lusso e consentono un elegante fissaggio per le barre portapacchi.

Il nome della Dedra è freddo, duro, allineato al gelo linguistico di altre auto del Gruppo



In alto, la Dedra SW in corsa vista di lato. Sopra, l'interno della Lancia Dedra SW del 1994.

Fiat: Thema, Croma e Tipo, che evocano perfezione, tecnologia, innovazione. Dedra con un pizzico di greccità richiama anche suggestioni classiche, ma soprattutto ricorda l'angolo diedro e anticipa un design fatto di geometrica solidità. Gli spigoli sono motivi ricorrenti nello stile della vettura. Sono evidenti nella fiancata dove creano un effetto di tensione in piacevole contrasto con l'andamento più morbido del padiglione, e nella zona del cofano, dove invitano l'inserimento della calandra e delimitano la

zona centrale in sopraelevazione che richiama l'originale funzione del cofano come puro contenitore del motore.

Sul frontale gli stilisti si sono soffermati con molta attenzione. La chiave di volta sono i fari allungati e assottigliati grazie alla tecnologia della doppia parabola con doppia lampada alogena. La riduzione della loro altezza ha favorito il ritorno di una calandra importante, lontana dalle sintetiche rappresentazioni delle Thema e Delta e più vicina ai tagli arrotondati di Aprilia e Aurelia. Nonostante i molti spigoli possano suggerire il contrario, la Dedra ha un ottimo coefficiente di forma, fattore che consente maggior velocità e minor consumo a parità di potenza.

Le vendite della Dedra berlina iniziarono nella primavera 1989 con buon esito. Elasmata sul pianale comune alla Fiat Tipo e all'Alfa Romeo 155, si presentò come una specie di vice ammira-



glia che incontrò i favori della clientela che cercava un'auto elegante nel segmento delle berline medie. Oltre l'aspetto esteriore moderno ma con suggestioni classiche, mostrò interni che convinsero la clientela più esigente. Oltre i sedili, che nei materiali e nelle forme richiamavano le tradizioni della Casa, apparve appagante la plancia con una elegante console centrale impreziosita dalla finitura in legno.

Meccanicamente la Dedra era parente della Fiat Tipo e dell'Alfa Romeo 155 con le quali condivideva la trazione anteriore, la disposizione trasversale dei motori e buona parte delle sospensioni, ma si distingueva per i telaietti ausiliari di tipica scuola Lancia.

All'inizio erano previsti tre propulsori a benzina (1600 iniezione singlepoint con 88 cv; 1800 iniezione multipoint con 109 cv; 2000 iniezione multipoint con 117 cv) e un 1900 turbo diesel con 90 cv, con velocità massime da 180 a oltre 200 km/h. Ricca e adeguata alla classe Lancia era la gamma degli optional, alcuni dei quali di serie in alcune versioni: sedili anteriori a regolazione elettrica, tetto apribile elettrico, climatizzatore automatico, retrovisori esterni regolabili e

Sopra, la Lancia Dedra berlina e la Lancia Dedra SW ritratte una accanto all'altra.

Sotto, una Lancia Dedra SW 1.8 con le barre portapacchi. A destra, la Dedra S.W. 1.8 i.e. LS con i nuovi cerchi in lega.



chiudibili elettricamente, vetri elettrici posteriori, poggiatesta posteriori, cerchi in lega, computer di viaggio e impianto lavafari. Nel marzo 1990 arrivarono i motori catalizzati che guadagnarono in pulizia degli scarichi, ma persero un po' di potenza. All'inizio del 1991 la gamma si arricchì della 2000 Turbo i.e. capace di 215 km/h con 162 cv. Viste le potenze in gioco, la vettura adottò un differenziale a slittamento limitato. Viscodrive, integrato con l'ABS. La Dedra sovralimentata fu offerta anche con la trazione sulle quattro ruote e il motore da 177 cv: questo modello si chiamò 2000 Turbo i.e. integrale.

Intanto tutte le Dedra adottarono di serie il servosterzo, il bracciolo anteriore e il sedile guida regolabile in altezza con regolazione lombare.

Sotto, vista posteriore della Lancia Dedra SW 2.0 16v nella sua ultima versione.

In basso, il cruscotto della Dedra SW con gli aggiornamenti con i quali arrivò alla fine della produzione.



Nel settembre 1991 debuttò la Dedra 2.0 Automatica, con cambio automatico a quattro rapporti, gestito elettronicamente. Dal gennaio 1993 rimasero in listino solo le versioni catalizzate con una nuova definizione degli allestimenti: Standard (con motore 1600), Comfort (con motori 1600, 1800, 2000 e 1900 tur-



bodiesel), LE (motori 1800 e 1900 turbodiesel), LS (motore 2000) e HF (2000 Turbo Integrato). All'esterno cambiarono solo pochi dettagli; all'interno arrivarono nuovi rivestimenti. Nel settembre 1994 finalmente debuttò la Station Wagon. A parte l'altezza di 144,9 cm, le dimensioni rimasero quelle della berlina, così come la meccanica e gli ultimi aggiornamenti estetici, come la nuova calandra, i lavafari, i fanali posteriori, i poggiatesta e il volante. Sul fronte dei mo-

tori un nuovo 1600 con iniezione multipoint con 90 cv sostituì il precedente, il 1800 fu portato a 101 cv e il 2000 aspirato dotato di una testata a 16 valvole per raggiungere la potenza di 139 cv; solo la 2000 Automatica mantenne il vecchio motore 2.0 con 113 cv. Infine il motore turbo a benzina rimase solo per la versione integrale. Cambiò nuovamente la definizione degli allestimenti: con la soppressione di Standard, Comfort e HF e con l'introduzione del livello di finitura LX, che affiancò ai vertici della gamma i preesistenti LE e LS.

Nel febbraio 1996 arrivarono due nuovi motori 1800 16v con due contralberi di equilibratura. Il meno potente con 113 cv sostituì il vecchio 1800 con 113 cv permettendo alla Dedra 203 km/h. Il più potente sostituì il 2000 16v, che però rimase sulla integrale. La Dedra presentò anche alcune piccole differenze nei dettagli che tuttavia lasciarono invariata la sostanza della vettura. Fra questi il principale fu un nuovo volante con l'air bag integrato e con il rivestimento in pelle sulla LX. Nel 1997 la versione Station Wagon divenne dispo-

LANCIA DEDRA 2000 i.e. 16v LX SW (1994-1998)

- Posizione:** anteriore trasversale
- Numero cilindri:** 4 in linea
- Alésaggio e corsa:** 84 x 90 mm
- Cilindrata totale:** 1995 cc
- Potenza massima:** 139 cv a 5000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 10:1
- Distribuzione:** due assi a camme in testa, 16 valvole, punterie idrauliche
- Alimentazione:** iniezione elettronica controllo integrato Marelli
- Impianto elettrico:** 12V, batteria 60 Ah, alternatore 70 A
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 3,563:1
- Tipi costruzione:** scocca portante con telaietti ausiliari
- Sospensione anteriore:** ruote indipendenti tipo McPherson con bracci oscillanti inferiori, molle elicoidali e barra stabilizzatrice
- Sospensione posteriore:** ruote indipendenti, bracci longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
- Freni:** a disco (anteriori autoventilanti) con servofreno e ABS
- Pneumatici:** 195/50 ZR 15
- Passo:** 2540 mm
- Carreggiata anteriore:** 1432 mm
- Carreggiata posteriore:** 1421 mm
- Lunghezza:** 4343 mm
- Larghezza:** 1703 mm
- Altezza:** 1449 mm
- Peso:** 1300 kg
- Velocità massima:** 202 km/h
- Consumo:** 8,5 litri/100 km 120 km/h

nibile con tutti i motori e con tutti i livelli di allestimento. Nel marzo 1998 la Dedra fu di nuovo oggetto di piccoli ritocchi, ma ormai la versione

Station Wagon era agli sgoccioli. La Dedra berlina uscì dalla produzione nel settembre 1999 con l'arrivo della Lancia Lybra.



IL MODELLO DA COLLEZIONE