

Lancia Lybra Stationwagon 1.9 JTD

Stationwagens kun je in twee categorieën indelen. De echt ruime bestellers, zoals bijvoorbeeld de Opel Astra, en de luxe lifestyle-uitvoeringen. In dit laatste segment valt de Lancia Lybra Stationwagon. Beslist niet de ruimste in zijn klasse, maar wel een van de stijlvollere. We gaan rijden met de goedkoopste diesel uit het gamma.

Tekst: Wim Ruberg Foto's: Bertel Kolthof

Wie een ruim werkpaard zoekt, moet niet bij auto's als de Lancia Lybra Stationwagon, Audi A4 Avant of Volvo V40 zijn. Die zijn zo luxe uitgevoerd, dat het eigenlijk zonde is om er zakken cement of gereedschap achterin te gooien. Je zou er onmiddellijk de prachtige stoffen of velours bekleding mee ruïneren. Als je veel laadruimte zoekt, neem dan een combi met een

wordt de diesel een beetje brommerig.

De Lybra Stationwagon weegt 1325 kilogram. Dat is tachtig kilogram méér dan de 156 JTD en dat is merkbaar in de prestaties. Zo trekt de Lybra in 12,8 seconden vanuit stilstand naar 100 km/h. De 156 doet daar 11,6 seconden over. Bij de inhaalsprints vanaf 60 km/h voelt de Lancia iets minder sportief aan dan de Alfa. Bij de metingen



Stijlvol en zuinig

rechte achterzijde en niet eentje met zo'n fraai gestileerde, schuin aflopende *derrière* als die van de Lybra. Lancia heeft de Lybra Stationwagon een heel eigen achtersteven meegegeven. Bij de Dedra Stationwagon hadden de ontwerpers nog hun best gedaan om er wat Dedra sedan-trekjes in te laten terugkomen.

Bekende techniek

Achter de fraaie Lancia-neus hangt in onze testauto de inmiddels overbekende 1.9 JTD-motor. Deze eerste common rail debuteerde in de Alfa 156. In de Lybra heeft hij exact dezelfde specificaties. Dat wil zeggen een vermogen van 77 kW (105 pk) en een koppel van 255 Nm bij 2000 r/min. Rond die 2000 toeren reageert de motor alert op het gas. Boven de 3500 laat de JTD zich horen. Maar dan rij je al circa 150 km/h. Laat de naald van de toerenteller ook niet te ver onder de 1500 zakken, want dan

tot 120 in vijf blijkt dat hij vier seconden inlevert op zijn stalgenoot.

Niettemin is de Lybra natuurlijk best wel een vlotte trekker en met een verbruik van 1 op 14,5 (6,9 l/100 km) nog zuinig ook. Maar ja, we raken aardig verwend met al die sportieve en zuinige diesels. Neem bijvoorbeeld de Volkswagen TDI-motoren (81 kW en 85 kW). De Golf/Bora-stationwagens zijn daarmee sneller en zuiniger dan de Lancia 1.9 JTD. Maar dit duo is natuurlijk wel beduidend minder stijlvol.

Comfortabel

De Lybra sedan (zie test *Autokampioen 19/99*) hebben we leren kennen als een uiterst stille auto. De stationwagon is ook stil, maar je merkt wel dat je in één grote klankruimte zit. Ten opzichte van de sedan hoor je hierdoor wat meer geluid van de achterwielophanging. Ook produceert de koets wat meer windgeruis.





De Lybra Stationwagon heeft een geheel eigen, niet op de sedan geënte achterkant gekregen.

Op het wat knullige afdekzeiltje na is de bagageruimte erg luxe afgewerkt.



wel eens doorslaan tot de aanslagrubbers. Dat is voor een stationwagon eigenlijk niet goed. Je kunt – alleen op de LX – voor f 1200,- niveauregeling op de achteras bestellen. Dan moet je van dat probleem af zijn. Bochtgedrag en rechthoekstabiliteit doen nauwelijks onder voor dat van de sedan.

Maar dat alles binnen de perken.

Bij de afstemming van het onderstel is de nadruk op comfort gelegd. Vooral de achteras is erg soepel gedempt en wil zeker met lading nog

Aardig compleet

De onderhavige Lybra staat voor f 54.950,- in de prijslijst. Even ter oriëntering, dat is tien mille minder

dan een Audi A4 Avant TDi en twintig mille onder de prijs van een BMW 3 touring diesel. Enige prijsconcurrent is de Volvo V40 TD, maar die heeft minder vermogen en maakt nogal wat herrie. Eén auto mag je ook niet vergeten en dat is de Fiat Marea Weekend. Je hebt dan voor ruim duizend piek minder dan de Lybra een luxe snelle 2,4 liter JTD 130 HLX met airco!

Net als bij de sedan is ook bij de stationwagon de instap voor en achter wat laag door de schuin aflopende dakstijlen. Hoofd intrekken dus. Ook de hoofd- en beenruimte (achterin) wijken nauwelijks af van die van de sedan. En die scoorde maar net redelijk op die punten.

De stationwagon heeft hetzelfde dashboard als de sedan. Dus net zo stijlvol, maar ook met glimmende knopjes waarop je de symbooltjes niet kunt zien en twee instrumenten die deels schuilgaan achter het stuurwiel. In de 'gewone' JTD zit geen airco, maar een automatische temperatuurregeling. Daarmee kun je het binnen wel warmer krijgen dan buiten, maar nooit koeler. Wij waren niet erg onder de indruk van het geheel. Ondanks de acht graden buiten bleef de kachel op low bij vlagen warme lucht spuien. Op veiligheidsgebied is de Lybra goed bij de tijd. Lancia levert de JTD met ABS en front- plus zijairbags.

Goed alternatief

We kunnen concluderen dat de Lybra Stationwagon 1.9 JTD een lekkere reisauto is. Hij is stil, redelijk zuinig en

levert goede prestaties. Zijn prijs maakt hem een rechtstreekse concurrent van de Volvo V40. Maar ook ten opzichte van een BMW touring of Audi A4 Avant slaat hij geen slecht figuur.

Eigenlijk blijft hij alleen nog wat achter op het punt afwerking. Een niet goed werkende kachel en een defecte middenarmsteun voorin zoals in onze testauto mogen eigenlijk niet voorkomen. En voor het goedkoop aandoende afdekzeiltje voor de bagageruimte mag Lancia wat ons betreft ook een stijlvoller alternatief verzinnen. **A**

LANCIA LYBRA S.W. 1.9 JTD

Fabrieksgegevens

Inhoud (cm ³)	1910
Aantal cilinders	4
Kleppen per cilinder	2
Vermogen (kW bij r/min)	77/4000
Koppel (Nm bij r/min)	255/2000
Maximumsnelheid (km/h)	185
Verbruik stad/buitenweg/ combinatie (l/100 km)	8,2/4,7/6,0
L x b x h (cm)	447 x 174 x 147
Wielbasis (cm)	259
Massa (kg)	1325
Prijs	f 54.950,-

ONZE METINGEN

acceleratie (sec)

0-60 km/h	5,1
0-80 km/h	8,6
0-100 km/h	12,8
0-120 km/h	19,4
0-140 km/h	28,5

vanaf 60 km/h in	IV	V
60-80 km/h	4,8	8,7
60-100 km/h	9,6	14,9
60-120 km/h	15,7	22,0
60-140 km/h	24,9	31,7

