

Nee, bij de introductie van de Lancia Lybra maken de Italianen niet nog een keer dezelfde fout. Bij voorganger Dedra (anno 1989) duurde het namelijk vijf jaar voordat er een stationwagonversie op de markt kwam. Bij de Lybra worden sedan en stationwagon tegelijk in Noord-Italië voorgesteld. In twee uitvoeringen. En met een behoorlijke variëteit aan motoren. Een evenwichtige start.

Lancia Lybra

Comfortabel evenwicht

Tekst: Adriaan Huigen Foto's: Bertel Kolthof

Een beetje laat, de introductie van de Lybra. Die had toch al een paar jaar geleden moeten plaatsvinden? 'Dat klopt', zegt Duilio Falcione, de verantwoordelijke man voor de ontwikkeling van de Lybra. 'Maar we hebben halverwege het ontwikkelingsproces besloten om het een en ander te wijzigen. Intern was er nogal kritiek op de vormgeving. Verder

wilden we een nieuw, op comfort afgestemd veersysteem. En het dashboard was nog niet naar onze zin. En tja, dan ben je nog wel even bezig. Maar nu ben ik zeer tevreden!

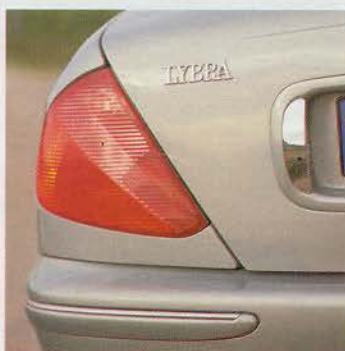
Klassiek front

Tevreden mag Falcione zijn. De Lybra ziet er gewoon goed uit. Zowel de sedan als de stationwagon. Vooral aan

de voorzijde is de Lybra zeer geslaagd. Kijk hem maar eens in de poppetjes van zijn ogen. Er heeft in het ontwerpteam duidelijk een liefhebber van de Lancia Aurelia uit de jaren vijftig gezeten. De voorzijde met de uitgeklopte spatschermen en de schuin geplaatste koplampen doen toch een beetje aan die klassieke Lancia denken. Die vormen geven de Lybra



Uitgeklopte schermen, platliggende koplampen. Die nog fel schijnen ook. Want volgens Lancia heeft de Lybra de krachtigste schijnwerpers in zijn klasse.



De achterlichten van de sedan zijn ontwerp-technisch gezien niet sterk genoeg om de achterzijde een dynamisch uiterlijk te geven.



De Lancia Lybra heeft, net als de Alfa 156, echte handgrepen. Ook op de achterportieren.

meteen een herkenbare en zeer karakteristieke snuit.

Bij het tekenen van de achterkant van de sedan was de inspiratie kennelijk op. Zeker, de achterlichten als katten-oogjes geven de Lybra nog wel een beetje karakter. Maar de kont vind ik in vergelijking met de voorzijde toch minder geslaagd. Dan is de achterzijde van de stationwagon met zijn heel apart vormgegeven achterlichten veel spannender.

Lancia is comfort

De wielbasis van 259 centimeter is gelijk aan die van de Alfa 156. Maar op essentiële punten zijn er veel verschillen. 'Dat komt door de volledig nieuw ontworpen voor- en achterwielophanging', aldus Falcione. 'Die moet de Lybra meer comfort geven dan de 156. Van de Alfa is het onderstel juist op sportiviteit afgestemd.' Waarmee meteen de keuze is bevestigd die de Fiat Groep een paar jaar geleden heeft gemaakt: Fiat maakt 'gewone' auto's voor de massa. Alfa Romeo moet vooral de sportief ingestelde automobilist aanspreken. En Lancia krijgt de predikaten comfort en exclusiviteit toebedeeld. Voor mij is dat even wennen. Lancia is toch een merk dat met modellen als de Stratos, de S4 en de Delta Integrale jarenlang in rally's alle andere auto-merken het nakijken gaf.

Groter dan Dedra

Goed, comfort en exclusiviteit dus. En ruimte. Want in vergelijking met voorganger Dedra is de Lybra flink groter. De wielbasis is 5 centimeter

langer. De koets is met liefst 12 centimeter gegroeid. En in de breedte is er drie centimeter bijgekomen. Bovendien is de Lybra ook nog wat hoger dan de Dedra.

De ruimte lijkt in orde. Dat wordt proefondervindelijk vastgesteld door fotograaf Bertel Kolthof. Hij is van het formaat Hulk. Toch kan hij ruim genoeg zitten (met de stoel in de achterste stand). Uitstappen gaat hem ook gemakkelijk af. Hij hoeft niet uitgezaagd te worden. Dat de Lybra zoveel groter is dan zijn voorganger, zal zich ongetwijfeld vertalen in de prijs. De verwachting is dan ook dat



De stationwagon heeft vloeiende lijnen.

de goedkoopste Lybra zo'n 46 mille gaat kosten. Daar mag je dan wel een auto met een complete uitrusting voor verlangen.

Royaal uitgerust

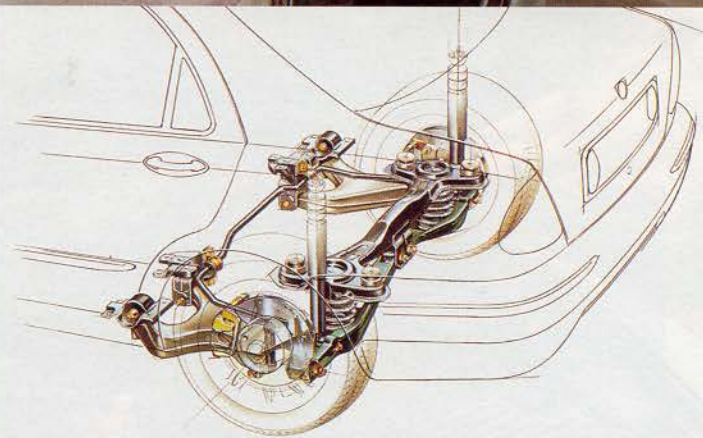
En compleet mag je deze nieuwe Lancia zeker noemen. Zo is elke Lybra uitgerust met veiligheidsvoorzieningen als ABS, twee airbags, zijairbags, en drie hoofdsteunen op de achterbank. Tot de standaarduitrusting behoren verder een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel met lendensteunverstelling, elektrisch bediende portieruiten voor, elektrisch verstelbare en





Het interieur van de LX is afgewerkt met subtiële houtaccenten. Jammer, het zicht op de meters is alleen goed met het stuur in de hoogste stand en de stoel wat lager.

De Lancia Lybra heeft een nieuw ontworpen, op comfort afgestemde voor- en achterwielophanging. Nu worden de verschillen tussen met name Lancia en Alfa Romeo groter.



verwarmbare buitenspiegels, centrale portier- en kofferbakvergrendeling met afstandsbediening, een in hoogte en diepte verstelbaar stuur en een tripcomputer. Wie voor de luxere LX-versie kiest, kan nog rekenen op zaken als airco, lichtmetalen velgen, mistlampen, alcantara bekleding, cruise control, elektrische portier-ruiten achter en een Bose-audio-systeem.

Verder is de Lybra tegen meerprijzen nog uit te rusten met allerhande accessoires zoals een regensensor, tractieregelsysteem, verwarming voor de voorstoelen, lederen bekleding en elektrisch inklapbare buitenspiegels.

Fraai dashboard

Even sfeertje snuiven. De goed verstelbare alcantara zetels van de LX geven een behoorlijke zijdelingse steun. Het dashboard straalt een zekere chic uit. In deze LX is er veel houtwerk aangebracht; zelfs de meters hebben een houten randje. Helaas is het instrumentenpaneel niet voor iedereen altijd even goed af te lezen. De bovenste rand van het stuurwiel ontnemt je het zicht op toerenteller en snelheidsmeter. Pas met het stuur in de hoogste stand en mijn stoel een tikje naar beneden

Lancia Lybra sedan in het kort

Fabrieksgegevens	1.6 16V	1.8 16V WT	2.0 20V	1.9 JTD	2.4 JTD
Inhoud (cm ³)	1581	1747	1998	1910	2387
Aantal cilinders	4	4	5	4	5
Kleppen per cilinder	4	4	4	2	2
Vermogen (kW bij r/min)	76/5750	97/6300	113/6500	77/4000	99/4000
Koppel (Nm bij r/min)	144/4000	164/3800	186/3750	255/2000	304/2000
Maximumsnelheid (km/h)	185	201	210	185	200
Acceleratie 0-100 km/h (sec)	11,3	10,3	9,6	11,3	9,9
Verbruik stad/buitenweg/					
combinatie (l/100 km)	11,8/6,3/8,4	12,0/6,3/8,4	14,5/7,3/9,9	8,0/4,6/5,8	9,0/5,4/6,7
L x b x h (cm)	447 x 174 x 146				
Wielbasis (cm)	259				
Massa (kg)	1250	1300	1350	1310	1370
Prijs	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.



Motoren

Bij de Lybra kun je kiezen uit vijf motoren: drie benzinstokers en twee diesels. De motoren lijken veel op de machines die in sommige Fiats en Alfa's zitten. Maar de motoren zijn voor de Lybra meer op comfort afgeregeld. De lijst begint met de 76 kW (103 pk) sterke 1.6 16V, direct gevolgd door de 1.8 16V VVT (variabele kleptiming) met 97 kW (131 pk) af. De Lybra kan ook worden uitgerust met een vijfcilinder 2.0 twintigklepper (113 kW, 154 pk). Ten slotte zijn er twee direct ingespoten turbodiesels. Er is keuze uit een 1.9 JTD van 77 kW (105 pk) en een 2.4 JTD van 99 kW (134 pk).

gepompt, kan ik alles goed overzien. Verder is het jammer dat enkele controlelampjes (zoals die van het mistachterlicht) zijn verstopt in de schakelaars. 'Geen ruimte voor tussen de klokken', zegt Falcione. Onzin. Er is ruimte zat!

Hoog in de forse middenconsole vind je een beeldscherm en de toetsen voor de bediening van de radio en (optioneel) het navigatiesysteem. Ook kun je een autotelefoon laten aansluiten. Wat lager zitten de bedieningsknopjes voor verwarming en ventilatie. Op de LX is standaard een airco ingebouwd.

'Zoever' 2.0

Rij met de Lancia Lybra en je merkt het meteen: het onderstel is duidelijk op comfort afgestemd. Dat geldt trouwens ook voor de motoren. Ze doen hun werk in relatieve stilte. En ze trekken niet continu aan je sportieve gemoed. De motoren lijken dezelfde als die in de Fiats en Alfa's zitten. Lijken, want ze verschillen onderling toch. De 1,8 liter bijvoorbeeld kennen we onder andere uit de Alfa 156. Alleen heeft hij in de Lancia geen dubbele ontsteking (Twin Spark). De vijfcilinder 2.0 20V is de 'zoever' van het stel. Snel, stil en als enige in de serie desgewenst leverbaar met een viertrapsautomaat. Echt indrukwekkend is de 2.4 JTD. Dankzij het koppel van 304 Nm, dat al bij 2000 r/min loskomt, kun je deze zelfontbrander heel vlot en tegelijkertijd schakellui rijden. Haast? Volgens de fabriek moet je met deze diesel 200 km/h kunnen halen. En zo zijn deze motoren op snel en comfortabel kruisen afgestemd.



De Aurelia uit het begin van de jaren vijftig heeft als inspiratiebron gediend voor de Lybra. De uitgeklopte spatborden en de platliggende lampen vind je ook terug op de nieuwe Lancia.

Compliment waard

Een prettige eerste kennismaking. Lancia is erin geslaagd de Lybra een exclusieve uitstraling en een comfortabel aanvoelend onderstel mee te geven. Hiermee worden de verschillen tussen Fiat, Alfa Romeo en Lancia duidelijk groter. En dat is een compliment waard. De mededeling '...dan kun je net zo goed een goedkopere Fiat nemen' raakt nu kant noch wal. Want een Lancia is anders. Stijlvoller. Dat weet je als je in de Lybra gereden hebt. In september komen de eerste exemplaren naar Nederland. Tegen die tijd hebben wij vast de eerste test.

De Lybra met de vijfcilinder tweeliter motor is de enige versie die ook met een viertrapsautomaat leverbaar is.

