

'n Juweeltje



Lancia Lybra 1.8 LX

Het heeft 'eventjes' geduurd – tien jaar! – voor Lancia de opvolger van de Dedra introduceerde. Nu het eindelijk zo ver is en we de nieuweling onder ogen komen, zullen we de Dedra waarschijnlijk snel vergeten. De redactie is niet vaak zo unaniem over de subjectieve kant van de zaak. In koor: 'De Lybra is beeldschon en rijdt heerlijk.'

Tekst: Jeroen Ekeler Foto's: Siebold Freeke

Dat neusje, daar blijven we naar kijken. Die grote, ronde koplampen zijn een verademing na al dat moderne gedoe met die kleine pitjes. Niet dat de Lybra ouderwetse verlichting voert, maar de lijnen van de auto hebben nu eenmaal overduidelijk fraaie klassieke elementen. Ook het interieur is naar ons idee een smaakvol geheel, met in de testauto lichtgekleurd alcantara en subtiel houtgebruik. Kortom, de Lybra oogt zoals het een echte Lancia betaamt.

Maar is het dan allemaal koek en ei met deze jonge Italiaan? Nee. Dit was namelijk alleen nog maar het subjectieve deel van deze objectieve test – om aan te geven dat de Lybra een gevoelige snaar bij ons heeft geraakt. Mede doordat hij zo overduidelijk anders van karakter is dan een Fiat of Alfa. De Lybra geeft het merk Lancia terug aan de liefhebbers, zo lijkt het.

Motor

TOEREN GEWENST!

Uit de vijf beschikbare motorversies kiezen we de 'middelste' benzineversie, de 1,8 liter zestienklepper met twee nokkenassen waarvan de inlaatversie een variabele timing heeft. Ten opzichte van de Alfa 156 1.8 is de Lybra 1.8 iets minder krachtig (heeft geen dubbele ontsteking), maar met respectievelijk 96 kW (130 pk) bij 6300 toeren en 164 Nm bij 3800 omwentelingen doet hij weinig voor de Alfa-motor onder.

En dat geldt ook bij een vergelijking van de acceleratiecijfers, want zowel bij het wegrijden vanuit stilstand als bij het inhalen in de vierde en vijfde versnelling is de 156 net iets pittiger. Bij het inhalen is duidelijk te voelen dat de 1.8 van de Lybra een toerenmachine is, want in de vierde en vijf-

de versnelling (sowieso onder de 3000 r/min) voelt hij wat slappes aan. Ter illustratie: een Seat Toledo 1.6 is hem in vier en vijf met een kleine marge de baas. Wel een uitermate fijne motor verder, die 1.8. Draait vooral bovenin heerlijk, op een manier die uitnodigt tot een sportieve rijstijl en hoge snelheden. De souplesse is ook goed. Op de snelweg valt op dat de motor met hoge toerentallen draait. In de praktijk betekent 120 km/h al 3750 toeren. De bak zelf schakelt prima en de koppeling werkt ook goed.

Het verbruik komt gemiddeld uit op 9,3 l/100 km (1 op 10,7) en dat is aan de forse kant voor een 1.8-motor. De hoge toerentallen eisen kennelijk hun tol.

Ruimte

NIET RIANT

De Lancia Lybra heeft ongeveer hetzelfde postuur als de Alfa 156, met dezelfde wielbasis en praktisch dezelfde buitenmaten. Vanbinnen is hij iets smaller, maar achterin zijn twee kostbare centimeters hoofdruimte meer beschikbaar. Maar werkelijk riant kunnen we de Lybra niet noemen. Voorin is er voldoende been-

ruimte, maar aait de kruin al snel langs de hemelbekleding. Achterin is er veel voetenruimte, maar houdt de plek voor benen en hoofd niet over. De Lybra is daarom geen auto om veelvuldig lange ritten met vier volwassenen in te maken.

Opbergruimte is er in voldoende mate, in tal van bakjes en vakjes. Uit het dashboard priemt een bekerhouder, pal voor een ventilatierooster. Fijn als je zomers een blikje fris koel wilt houden.

Ergonomie

WEERSPIEGELING IN KNOPPEN

Lancia heeft de Lybra een sfeervol interieur gegeven. Opvallend in de LX-uitvoering is de alcantara bekleding die in nogal drukke patronen op het meubilair en de binnenpanelen van de portieren is aangebracht. Maar er is ook subtiel gebruikgemaakt van houten versierselen, bijvoorbeeld als flinterdunne omlijstingen van de instrumenten. Die metertjes zijn goed afleesbaar, al vallen de buitenste twee (voor brandstof en motortemperatuur) gedeeltelijk achter het stuurwiel. De plaatsing van knopjes en schakelaars is verder vrij logisch, alleen is het onbegrijpelijk dat ze zo glimmen. Echt, je ziet alle bomen waar je langrijdt in de knoppen voorbijschieten. Met als gevolg dat het symbooltje op zo'n knop niet goed te zien is.

De middenconsole wordt gedomineerd door het prettig hooggeplaatste display voor de bediening van radio, boordcomputer, navigatiesysteem en telefoon. De werking van dit gecombineerde systeem lijkt aanvankelijk wat gecompliceerd (even oefenen voor gebruik) maar is toch



Veel alcantara in de LX-uitvoering. Het Lybra-interieur is uitermate sfeervol maar vooral achterin niet al te ruim.



De rijeigenschappen zijn prima: er is een goede balans tussen comfort en sportiviteit.

We noemen het 'comfortabel zonder week te zijn' en dat is een mooi staaltje afstemmingswerk.

heel logisch. Prettig is dat een aantal radiofuncties ook via knoppen op het stuurwiel te bedienen zijn. Het navigatiesysteem is soms wat traag met de meldingen, zodat je de afslag net niet meer kunt nemen. En de cd-rom in de testauto is zeker drie jaar uit de tijd. De bediening van het ventilatiesysteem is onderin de middenconsole gesitueerd, een plek waar wij normaal gesproken maar weinig waardering voor hebben. Maar in de Lybra is de bediening zó klip en klaar dat er dit keer weinig negatiefs te melden valt. Alleen zijn de controlelampjes in de spiegelenende knoppen moeilijk te zien. De stoelen hebben een behoorlijk formaat en bieden ook lange benen voldoende steun. Gelukkig zijn er voldoende mogelijkheden om een goede zitpositie in te stellen; de stoel kun je in kleine stapjes in hoogte verstellen en het stuur is axiaal en in hoogte instelbaar. Pas wel op dat het instrumentarium nog afleesbaar is – het stuur kan niet té laag staan. Achterin is het ook prettig zitten, voorzover

de lichaamslengte dat tenminste toelaat. Opvallend is de geprononceerde vorm van de achterbank, waarin duidelijk slechts twee zitplaatsen zijn gevormd.

Comfort

ECHT COMFORTABEL

Een driewerf hoera voor de Lancia Lybra, want hij is echt comfortabel. Het onderstel is zo uitgekiend dat de Lybra niet alleen heel sportief door bochtjes kan rijden, maar ook lange en korte oneffenheden keurig 'absorbeert'. Wij noemen het 'comfortabel zonder week te zijn' en dat is een mooi staaltje afstemmingswerk. Ook bij de andere comfortcriteria slaat de Lybra een mooi figuur. Zo ligt het geluidsniveau vrij laag. Er is wel windgeruis, maar niet al te veel – ook niet als je harder gaat rijden. Het onderstel is stil, rammels blijven uit en aandrijfgeluiden zijn beperkt. Kortom, de voornaamste geluidsbron is – nog altijd heel beschaafd – de motor en die mag best gehoord wor-



Fraai en functioneel: ergonomisch zit de Lybra goed in elkaar.



De afwerking kan hier en daar beter: het dashboardkastje sluit niet mooi.

den. Het is wel zo dat de zestienklepper op de snelweg met hoge toerentallen draait en dat kan wat vermoeiend werken.

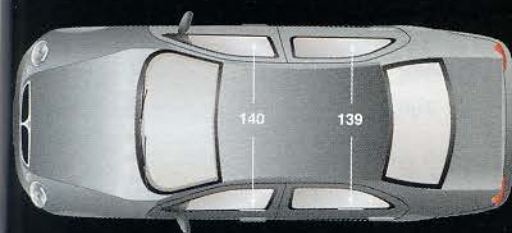
Handelbaarheid

BOLLING ALS MARKERING

De Lybra stuurt erg direct, hetgeen in de stad prettig blijkt. Minder prettig



Duidelijk 'informatiecentrum' voor de radio, telefoon, boordcomputer en, zoals afgebeeld, het navigatiesysteem.



techniek

Maten
 massa volgens kenteken: 1275 kg, maximaal toegelaten massa: 1820 kg, maximale dakbelasting: 80 kg, inhoud brandstoftank: 60 l, bagageruimte breedte x diepte x hoogte: 101 x 89 x 46 cm, inhoud: 420 l

Aandrijflijn en onderstel
 handgeschakeld, 5 versnellingen, voorwielaandrijving, overbrenging l t/m V: 3,909/2,238/1,520/1,156/0,971, eindreductie: 3,733, wielophanging voor/achter: onafhankelijk/onafhankelijk, vering voor/achter: schroef/schroef, stabilisator: voor en achter, remmen voor/achter: gev. schijven/schijven, ABS: standaard, besturing: tandheugel, stuurbekrachtiging: standaard, omwentelingen stuurwiel: 2,40, draaicirkel: 10,5 m, bandenmaat: 195/65R15

Motor
 dwars voorin geplaatste benzinemotor, 4 cilinders in lijn, multipoint inj, turbo: nee, cilinderinhoud: 1747 cm³, boring x slag: 82 x 83 mm, compressieverhouding: 10,3:1, 4 kleppen per cilinder, 2 bovenliggende nokkenas(sen), vermogen: 96 kW bij 6300 r/min, koppel: 164 Nm bij 3800 r/min, v1000: 32,0 km/h, actieradius: 725 km

Caravan-informatie
 beschikbaar vermogen bij 80 km/h in IV: 51 kW, maximaal trekgewicht: 1400 kg, maximale kogeldruk: 75 kg, maximaal treingewicht: 3220 kg, max. treingewicht bij wegrijden vanuit stilstand (op 1500m hoogte) bij een helling van 8%: 3150 kg, 10%: 2830 kg, 12%: 2570 kg, 14%: 2360 kg, 16%: 2180 kg, 18%: 2020 kg (theoretische waarden)

Service en garantie
 olie verversen elke 20.000 km of 12 maanden, servicebeurten elke 20.000 km of 12 maanden, garantietermijn: 12 maanden, carrosseriegarantie: 8 jaar en 3 jaar op de lak, importeur: Fiat Auto Nederland BV, Postbus 22721, 1100 DE Amsterdam

plus & min

- PLUSPUNTEN**
 + Rijeigenschappen
 + Comfort
 + Stijlvol in- en exterieur

- MINPUNTEN**
 - Brandstofverbruik
 - Ruimte achterin
 - Markering achterin

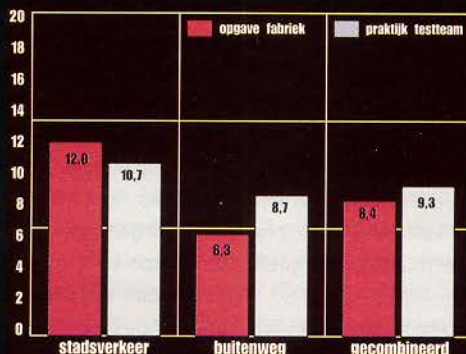
topsnelheid

Fabrieksopgave (km/h)

201

onze metingen

verbruik (l/100 km)



acceleratie

0 - 60 km/h	4,6
0 - 80 km/h	7,0
0 - 100 km/h	10,4
0 - 120 km/h	14,8
0 - 140 km/h	19,9
0 - 160 km/h	-

vanaf 60 km/h in	IV (sec-m)	V (sec-m)
60 - 80 km/h	5,9 - 113	7,6 - 147
60 - 100 km/h	11,2 - 247	14,8 - 327
60 - 120 km/h	17,4 - 436	22,2 - 554
60 - 140 km/h	24,3 - 686	31,7 - 896
60 - 160 km/h	-	-

remweg (vanaf 80 km/h)	
remweg koud/warm	29/15
pedaalcracht koud/warm (kg)	30/34

wat kost 't

LANCIA LYBRA 4-DRS SEDAN

1.6 16v	f 45.950
1.8 16v	f 47.950
1.8 16v lx	f 52.950
2.0 20v lx	f 55.950
2.0 20v lx comfortr	f 59.450
1.9 jtd	f 52.450
1.9 jtd lx	f 57.450
2.4 jtd lx	f 61.950

■ = geteste auto

kilometerkosten

(in gulden per maand)

LANCIA LYBRA 1.8 LX

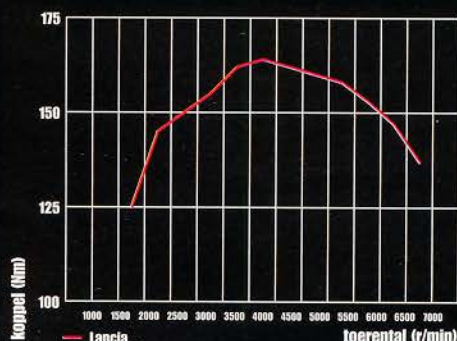
Vast	1170
Variabel	460
Rente	130
Totaal	1760

bij 4 jaar gebruiksduur; jaarkilometrage 20.000

voor 't zelfde geld

alfa romeo alfa 156 2.0 inj 16v	f 53.950
chrysler neon 2.0 inj 16v cs	f 53.200
ford mondeo 2.0 inj 16v ghia	f 52.495
hyundai sonata 2.0 16v gls	f 51.995
mitsubishi galant 2.0 inj 16v gls	f 53.495
nissan primera 2.0 inj 16v se	f 51.195
subaru impreza 2.0 turbo 4x4 gt stars 25	f 53.495
volkswagen bora 2.0 inj highline	f 53.395
volkswagen passat 1.8 inj 20v comfortline	f 52.200
volvo s40 1.8 inj 92 europa	f 52.600

koppelkromme



motor



De 1.8-motor is ondanks de variabele kleptiming niet zo sterk bij lage toerentallen.



De grote koplampen zijn een verademing na al dat moderne gedoe met die kleine pitjes.

is de slechte markering van de achterzijde, want het is niet te zien waar de Lybra ophoudt. De markering vóór is juist heel goed – een gevolg van de bollingen aan weerszijden van de motorkap.

Het zicht rondom is bevredigend, wel staat de brede C-stijl schuin achter soms in de weg. Maar de hoofdsteunen achterin kunnen ver omlaag. En dus uit het zicht. Prima. De spiegels zijn naar onze smaak wat aan de te kleine kant. Je kunt er best veel in zien, maar een slagje grotere exemplaren zouden de veiligheid ten goede komen.

Weggedrag

PIJK ONDERSTEL

Het is Lancia gelukt om de Lybra een puijk onderstel te geven, dat hem op de juiste momenten sportief en comfortabel maakt. De speciaal voor de Lybra ontwikkelde achteras werpt zijn vruchten af, want de auto verstaat evenzeer de kunst om hobbels glad te

strijken als om bochten met zeer hoge snelheden te nemen. Met een grote veiligheidsmarge bovendien, want uitbreken is er nauwelijks bij. Het overhellen valt bovendien erg mee, terwijl de Italiaan ook goed rechtuit rijdt.

De stabiliteit kan hoogstens in gevaar worden gebracht door de wel erg directe besturing (slechts 2,4 omwentelingen tussen uiterst links en rechts) die zeer direct en precies reageert. Echt iets om aan te wennen. De bekrachtiging doet zijn werk goed.

Veiligheid

AIRBAG UITSCHAKELBAAR

Handig: de passagiersairbag van de Lybra is uitschakelbaar, voor het geval op de voorstoel een kinderzitje wordt geplaatst. Het is één aspect van de keurige reeks veiligheidsvoorzieningen die de Lybra standaard heeft. Andere vermeldenswaardige zaken zijn de zijairbags, ABS en de

drie rolgordels en hoofdsteunen achterin. Helaas kunnen de hoofdsteunen (voor en achter) niet dichterbij het hoofd worden gezet; ze zijn alleen in hoogte verstelbaar.

Een regensensor is een optie op de LX. Heel fraai is het systeem dat ervoor zorgt dat de achtergebleven druppeltjes na het wassen en wissen van de voorruit worden geveegd: de wissers geven na enkele seconden één zwiep extra. De remmen werken goed, maar het abrupt aangrijpende pedaal vergt bij lage snelheden toch wat gewenning. Een tractieregelsysteem is niet leverbaar.

Kofferruimte

ZIELIG SKILUIKJE

Het is maar goed dat de Lancia Lybra ook meteen als Stationwagon leverbaar is, want de kofferruimte kan voor gezinsgebruik wel eens aan de krappe kant zijn. De bak is wat groter dan die van de Alfa 156 en qua inhoud vergelijkbaar met die van de BMW 3-serie. En wat is nu zo jammer? Een (gedeeld) neerklapbare achterbank is een optie. Je moet er 650 gulden extra voor betalen! Dat meent u toch niet, meneer Lancia, alleen zo'n zielig skiluikje? Verder leed is er in de vorm van een beschermrand die van zulk hard plastic is dat wij hem spontaan kapot maakten. Gewoon, door er met een koffer tegenaan te botsen. Verder is de kofferruimte netjes recht van vorm, heeft een keurig wegdraaiende klep en is goed toegankelijk. De vergrendeling gebeurt vanuit het interieur of via (de afstandsbediening van) de sleutel.

koopspiegel

	Lybra 1.6	Lybra 1.8 LX
Veiligheid		
Airbag l/r	■/■	■/■
Zijairbags	■	■
ABS	■	■
Hoofdsteunen achter	3	3
Gordelverstelling v/a	■/□	■/□
Aantal driepuntsgordels achter	3	3
Comfort		
Stuurverstelling hoogte/axiaal	■/■	■/■
Hoogteverstelling stoel l/r	■/□	■/□
Lendensteunverstelling l/r	■/□	■/□
Stoelverwarming	550	550
Lederen bekleding	7000*	7000*
Elektrisch verstelbare spiegels l/r	■/■	■/■
Verwarme spiegels	■	■
Koplampreinigers	325	325
Regelbare interval	■	■
Regensensor	□	450
Verwarme ruitensproeiers	□	□
Mistlampen	375**	■
Getint glas	■	■
Elektrische raambediening v/a	■/600	■/■
Centrale vergrendeling	■	■
Afstandsbediening	■	■
Airco	2500**	■
Autotelefoon voorbereiding	290	290
Navigatiesysteem incl. telefoon	□	4950
Schuif-/kanteldak, elektrisch	2400	2400
Antenne	■	■
Speakers	6	6
Radio	■	■
Cruise control	□	□
Toerenteller	■	■
Boordcomputer	■	■
Buitentemperatuurmeter	■	■
Automatische transmissie	□	□
Gedeelde achterzitting	650**	650***
Gedeelde achterleuning	650**	650***
Metaallak	1250	1250
Bandenmaat	195/65R15	■
Velgen lichtmetaal	1750**	■

■ = standaard
□ = niet leverbaar af-fabriek

* Inclusief elektrisch verstelbare en verwarmbare voorstoelen plus een gedeeld neerklapbare achterbank.

** Samen leverbaar als Business-pakket à f 1000,- (alleen op 1.8 en 1.9 JTD in basisuitvoering).

*** Eén constructie tegen meerprijs leverbaar, ook afzonderlijk op basisversie.



conclusie

Net als destijds de Alfa 156 noemen we de Lancia Lybra een aanwinst in zijn klasse. Het is een stijlvolle, plezierig rijdende auto met vooral als basisversie met het Business-pakket een goede verhouding tussen prijs, prestaties en uitrusting. De 1.8-motor is soepel en sterk, maar mist de broodnodige trekkracht bij lage toerentallen. Ook zou hij iets zuiniger moeten zijn. Tegenvallend zijn verder de ruimte achterin en zaken als de markering achter en die glimmende knoppen op het dashboard. Wie daar niet te lang wakker van ligt, zal beslist genieten van het rijplezier, de fraaie vormgeving en het sfeervolle interieur. De Lybra is een juweeltje.