

Diesels eisen steeds meer een vooraanstaande rol op in de verkoopstatistieken. Hetzelfde geldt voor stationwagens. Het lijkt dan ook logisch dat de Lancia Lybra in 1.9 JTD SW-trim de best verkopende Lybra gaat worden. En niet alleen vanwege de populariteit van diesels in stationwagens, maar ook vanwege zijn eigenschappen.

Lancia

Lybra 1.9 JTD SW

TEKST DICK BRAAKHEKKE FOTOGRAFIE JOS TEN BRINK

Lancia heeft de oorzaak gevonden voor de tegenvallende verkopen van zijn producten de afgelopen jaren. Het publiek wilde meer dan veredelde Fiats. Innovatieve auto's, gebaseerd op pure klasse en een roemrijk verleden, stonden bovenaan de verlanglijst. En aan die eisen heeft het merk lang niet kunnen voldoen. Daarin komt verandering, aldus het merk. En de Lybra is daarvan het eerste echte tastbare bewijs. Hij is duidelijk geïnspireerd op het verleden en geeft

vorm aan de doorstart van het merk, aldus een persbericht. De nieuweling stemt, in combinatie met de modellen die nog in de pijplijn zitten (volgend jaar de Kappa-opvolger), tot optimisme. Het merk voorspelt zelfs een verdubbeling van het marktaandeel. In Nederland moet Lancia-nieuwe-stijl de komende jaren 5000 exemplaren kunnen slijten. Het spits wordt afgebeten met de Lybra, die in twintig uitvoeringen (tien sedans, tien SW's) leverbaar wordt. De reeks begint met de

46 mille kostende 1.6 en eindigt bij de 2.4 JTD LX die 62.000 gulden kost. Het prijsverschil tussen sedan en stationwagon bedraagt 2500 gulden.

MOTOR

Voor de aandrijving van de test-Lybra zorgt de inmiddels bekende 1.9 JTD-dieselmotor van het Fiat-concern. De direct-ingespoten viercilinder begon zijn leven in de Alfa 156, wordt inmiddels in geknepen toestand in de Punto toegepast en is nu dus ook in de Lybra te vinden. Het waarom is snel verklaard. De turbodiesel met common rail en een inhoud van 1910 cm³ behoort zonder twijfel tot de top in dit segment. Hij presteert met een maximum vermogen van 105 pk bij 4000 min⁻¹ en een maximum koppel van 255 Nm bij 2000 min⁻¹ niet alleen goed, maar hij toont zich nimmer een opdringerige, rumoerige klant. Op de tussen-

sprint is hij sterk: vanuit stilstand is er slechts heel even een klein turbogat, dat is gedicht zodra de Lybra rolt. De motor is op zijn best als de naald van de toerenteller zich ergens tussen de 2000 en 3500 toeren per mi-

Kort

PRIJS f 54.450,- **TOPSNELHEID** 185 km/h **ACCELERATIE** 0-100 in 12,5 sec., 80-120 in 8,9 sec. **TESTVERBRUIK** 1 op 13,2.

VOOR Blijjant interieur. Dieselmotor kan elke vergelijking aan. Onderstel comfortabel en goed. Auto maakt ruimtelijke indruk. Sterk geprijsd. Mooi compleet uitgerust.

TEGEN Uiterlijk wel heel gedurfd. Afwerking niet perfect. Besturing te nerveus rond de middenstand. Haalt opgegeven prestaties niet.





nuut beweegt. Dan reageert hij snel en zonder haperen op het gaspedaal en trekt hij moeiteloos naar hogere snelheden. Doorhalen tot 5000 toeren per minuut heeft geen zin, omdat de kracht afneemt boven 4000

krukasdraaiingen. De opgegeven top van 185 km/h haalden we met 180 km/h niet, zoals ook de sprinttijd van 0 naar 100 in 11,9 seconden niet werd gehaald. Wij klokten 12,5 tellen. Lancia heeft de Lybra geen gim-

micks als een zesbak gegeven; een transmissie met vijf versnellingen is goed genoeg bevonden. En inderdaad, de verhoudingen zijn uitstekend gekozen. De pook vraagt evenals de koppeling weinig bedie-

ningskracht. Een prima aandrijflijn, waarmee het makkelijk zieltjes winnen moet zijn. We zijn zelfs van mening dat de 1.9 JTD een van de best uitgebalanceerde Lybra's uit het gamma is.

VERBRUIK

Wat is het tegenwoordig toch heerlijk om diesel te rijden. Niet alleen vanwege de uitstekende prestaties zodra het gaspedaal wordt ingetrapt, maar tevens vanwege de indrukwekkend lage brandstofconsumptie. We hebben veel en hard met de Lybra gereden en wat we ook probeerden, ongunstiger dan 1 op 12,3 kwam de diesel nooit. Gemiddeld nam de Lybra gedurende de testperiode elke 13,2 kilometer een liter diesel tot zich. Wie zichzelf een beetje in acht neemt, zal fluitend rond de 1 op 14/15 halen, hetgeen in combinatie met de 60-liter tank een actieradius van zeker 700 kilometer oplevert. Weinig tanken



Specificaties Lancia Lybra 1.9 JTD SW

DE TECHNIEK

Motor

Viercilinder lijnmotor, dwars voorin geplaatst, inhoud 1901 cm³, boring 82,0 mm, slag 90,4 mm, compressie 18,5:1, lichtmetalen cilinderkop, gietijzeren blok, vijfmaal gelagerde krukas, een bovenliggende nokkenas (getande riem), twee kleppen per cilinder, directe insputing unijet, diesel, maximum vermogen 77,0 kW (105 pk) bij 4000 min⁻¹, max. draaimoment 255 Nm bij 2000 min⁻¹, topsnelheid 185 km/h, 0 naar 100 in 11,9 seconden (fabrieksopgaven).

Transmissie

Voorwielaandrijving, handgeschakelde vijfversnellings, overbrengingsverhoudingen 3,800:1 (I), 2,235:1 (II), 1,360:1 (III), 0,971:1 (IV), 0,763:1 (V), 3,545:1 (A), eindoverbrenging 3,353:1.

Carrosserie

Zelfdragende stalen carrosserie, vier portieren + grote achterklep, cw-waarde: 0,32, frontaal oppervlak: geen opgave.

Onderstel

Voorwielophanging met McPhersonveer/demperpoten en dwarsgeplaatste onderste draagarm, onafhankelijke achteras met geleide langsdraagarmen, dwarsarmen, stabilisatorstang voor en achter, hydraulische schokdempers.

Besturing

Tandheugel, hydraulische bekrachtiging, 2,4 stuurwielomwentelingen van links naar rechts, draaicirkel 10,5 meter.

Remmen

Geventileerde schijfremmen voor, schijven achter, bekrachtigd, diagonaal gescheiden circuits, ABS en EBD standaard, handbediende parkeerrem op achterwielen.

Wielen & Banden

Stalen 6J x 15, bandenmaat 195/65 R15, reservewiel (thuiscomer) in bagageruimte.

DE PRESTATIES

Topsnelheid

In de vijfde versnelling 180 km/h.

Acceleratie uit stilstand

Snelheid	Tijd	Op meter
60 km/h	5,4 s	64 km/h
80	8,5	85
100	12,5	106
120	19,0	126
140	25,4	147
160	37,4	168

Tussenacceleratie

80-120 km/h in 2/3	8,9
80-120 km/h in 4	12,6
80-120 km/h in 5	17,3

Interieurgeluid

Stationair	52,5 dB(A)
60 km/h	63,0
80	66,0
100	67,5
120	69,5
140	72,5
160	75,5

Brandstofverbruik

Testverbruik	1 op 13,2
In de stad	1 op 12,1
Buiten de stad	1 op 21,3
Gemiddeld	1 op 16,7

MATEN EN GEWICHTEN

l x b x h: 446,6 x 174,3 x 147,0 cm, wielbasis 259,3 cm, spoorbreedte voor/achter 149,7/145,9 cm, gewicht 1325 kg, max. toelaatbaar gewicht 1875 kg, max. daklast geen opgave, max. gewicht aanhanger geremd 1400 kg, ongeremd 500 kg, tankinhoud 60 liter, inhoud bagageruimte 420/1300 liter.

DE PRIJZEN

Lybra 1.6 16V f 45.950,-; Lybra 1.8 16V f 47.950,-; Lybra 1.8 16V LX f 52.950,-; Lybra 2.0 20V LX f 55.950,-; Lybra 2.0 20V LX Comfortronic f 59.450,-; Lybra 1.9 JTD f 52.450,-; Lybra 1.9 JTD LX f 57.450,-; Lybra 2.4 JTD LX f 61.950,-. Voor de SW geldt een meerprijs van 2500 gulden. Comfortronic is automatisch. Lease bedrag: f 1398,- per maand, ex BTW, ex brandstof, op basis van full operational lease, looptijd 48 maanden, 30.000 km per jaar. Opgave Fiat Auto Nederland B.V.

Opties

Airconditioning f 2.500,-; Alcantara f 1.750,-; metaallak f 1.250,-; telefoon/navigatiesysteem f 4.950,-; schuif/kanteldak f 2.400,-; lichtmetalen wielen f 1.750,-.

De 1.9 JTD dieselmotor met common rail behoort zonder twijfel tot de top in dit segment.

duis en dat is mooi, mede omdat het tanken van diesel altijd weer stinkende schoenen en/of handen oplevert. Volgens de ECE-norm moet de Lybra 1.9 JTD gemiddeld 1 op 16,6 halen, een waarde die we zeker niet als onrealistisch willen bestempelen.

WEGGEDRAG

De bodemplaat komt voor een belangrijk deel overeen met die van de Alfa 156, met de lengte als grootste verschil. De Lybra is met een totale lengte van 4,466 meter namelijk tien centimeter langer. De voorwielophanging is met zijn McPherson veerpoten en stabilisatorstang identiek. Voor geleiding van de achterwielen heeft Lancia een eigen onafhankelijke constructie met geleide langsdraagers ontwikkeld die 'GLA' is gedoopt (Guided Longitudinal Arm). Het resultaat mag er wezen. Voor de twijfelars: het verschil tussen de 156 en de Lybra zit hem in de schokdemper-keuze. Alfa is meer op sportiviteit gericht, de Lybra meer op comfort, wat is terug te vinden in een slapper en soepeler geveerd onderstel. Het levert comfort met een grote C op. Voor hen die toch van scheuren houden: ook dat laat de Lybra zich welgevallen. Prettig daarbij is dat de carrosserie veel minder helt dan je van een comfortabele auto zou

verwachten. Daarbij blijft de Lybra ook nog eens heel lang, heel mooi neutraal, om uiteindelijk te gaan ondersturen als het echt hard gaat. Gas los levert met geen mogelijkheid overstuur op, alleen maar zwoegende, kermende banden en een auto die zijn ingezette lijn volgt. Een geweldig onderstel. Niet helemaal te spreken zijn we over de besturing die rond de middenstand wel heel direct reageert. De kleinste stuurwielverdraaiing levert een koersverandering op, waardoor bij stevige zijwind of een wat nonchalante rijstijl te snel een zwalpende lijn ontstaat. Alsof er te diep in het glaasje is gekeken. Die besturing zou, gezien het karakter van de auto (comfort) en dat van zijn rijders (minder sportief dan de Alfa-koper), best wat indirecter en dus minder nerveus mogen zijn.

RIJCOMFORT

Italiaanse autofabrikanten lijken vooral rekening te houden met het postuur van landgenoten bij de bouw van een auto. Het levert een brok Hollands welvaren meestal te weinig ruimte en een beroerde zit op. De Lybra is duidelijk gebouwd volgens de Europese gedachte, want de zittingen van de stoelen zijn langer dan ze ooit zijn geweest in een Italiaanse auto en de stoelverstelling is beter dan gewend. Het hoeft verder geen betoog dat de meesten onder ons goed zullen zitten in de Lybra. Ook achterin. Daar is meer dan voldoende ruimte voorhanden op schouder- en hoofdhoogte. Hoogstens de benen zouden bij 1.85 meter-plus een beetje in het gedrang kunnen komen. De zit is goed, de houding ook en ergonomisch gezien is er ook weinig mis. Je kunt overal goed bij. Een beetje on-Italiaans zelfs. De Lybra is comfortabel zoals een Lancia dat hoort te zijn. Hij laat zich nimmer van de wijs brengen door randen, hobbels en bobbels en beschikt over een goede demping van oneffenheden en geluiden. Een stille auto.

REMMEN

Je moet ervan houden: de bijterigheid waarmee de klauwen de geventileerde schijven voor (ABS standaard) en massieve

In detail



Het subtiele houtgebruik, het stiksel in de stoelen en het perfect geplaatste informatiecentrum voor radio, navigatie, telefoon en boordcomputer maken het interieur een van de mooiste dit jaar gepresenteerd.



Het klungelig aandoende afdekzeil van de kofferruimte kan worden opgerold. De ruimte in de kofferbak is dan voldoende, zonder baanbrekend te zijn.



Lancia Lybra

2.0 20V LX Comfortronic

Comfortabel schakelen, volledig automatisch dus, heet bij Lancia's Lybra 'Comfortronic'. Indien gewenst kan de transmissie ook razendsnel met de versnellingspook door de versnellingen worden geleid. Automatisch en sportief in één.

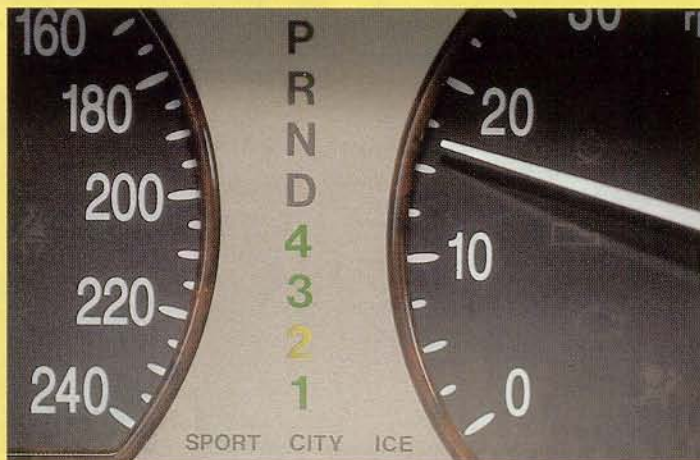
De versnellingspook ziet eruit als die van een normale handbediende versnellingsbak. Niks J-gate of ander ingewikkeld schakelschema om vanuit P (van parkeren) naar D (van drive) te komen. Een ring optillen en de pook naar achteren bewegen is voldoende (Full-auto). Zodra het rempedaal

D naar links bewegen is voldoende om de bak in zijn handmode (Tip) te schakelen. Dan kan de bestuurder vliegensvlug de gewenste versnelling inleggen door de pook naar voren (opschakelen) dan wel naar achteren (terugschakelen) te bewegen, zonder dat er een koppeling hoeft te worden bediend.



Tussen de meters wordt het schakelschema getoond. De navigatiehulp maakt deel uit van het Lancia-infocentrum. Hij laat zich eenvoudig bedienen; zijn beeldscherm is goed afleesbaar.

wordt losgelaten, zal de Lybra zich langzaam in beweging zetten, precies zoals elke andere auto met automaat. Het grote verschil zit hem in de bediening van de bak zodra de bestuurder haast krijgt, zijn handen beginnen te kriebelen en hij actiever wenst te rijden. De pook vanuit



Precies zoals bij Porsches tiptronic, met dat verschil dat de Lancia-bak zich niet vanaf het stuurwiel laat bedienen. In D laat de transmissie zich door de elektronica leiden, dat wil zeggen dat hij door middel van informatie over gaspedaalstand en wielsnelheden de juiste versnelling zal kiezen. Zo zal hij bijvoorbeeld terugschakelen zodra de auto een helling afgaat en dus versnelt hij terwijl het gaspedaal niet wordt beroerd.

Voorts zijn er een Sport- en een Ice-knop tussen middenconsole en pook geplaatst die het reactievermogen aanpassen aan de omstandigheden. In de praktijk voldoet de transmissie aardig in D-stand: hij schakelt als bediend door een fluwelen handschoen op en terug en kiest inderdaad vaak de goede versnelling voor de omstandigheden. Opmerkelijk is dat de bak het beste in de vijfcilinder naar boven weet te halen. In de Lybra met vijfcilinder en handbak hadden we meer dan geregeld de indruk dat de krachtbron lui was en er veelvuldig met de zweep van langs moest hebben. In combinatie met de automaat hebben we dat gevoel nimmer gehad. In Sport weet de transmissie minder te overtuigen. Hij blijft dan wel heel lang in dezelfde



versnelling, soms met oncomfortabel hoge toerentallen die beter bij de Tip-stand passen. Dan is de keuze voor een sportieve rijstijl nog nadrukkelijker, omdat de bestuurder besluit de bak zelf te bedienen. En dat gaat voortreffelijk: snel, nauwkeurig en zonder haperen. Precies zoals het hoort. Althans, totdat hard wordt vertraagd en de bak snel van een hoge naar de laagste versnelling moet. Vaak redde de techniek dat niet op tijd en sloeg de motor af. Blijkbaar kan de elektronica heel snelle tempowisselingen niet aan of is de koppelmvormer niet goed bij de les. Waar het aan schort durven we niet te zeggen, goed is het in elk





Specificaties

Motor vijfcilinder in lijn, dwarsgeplaatst, balans-as, 1998 cm³, 154 pk bij 6500 min⁻¹, 185 Nm bij 3750 min⁻¹, twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder, inlaatspruitstuk van variabele lengte.

Transmissie viertraps automaat met handmatige schakelmogelijkheid (comfortronic).

Onderstel McPherson veerpoten voor, stabilisatorstang voor en achter, onafhankelijke wielophanging met dwarse en in lengterichting geplaatste stangen, geventileerde schijven voor, massieve exemplaren achter, ABS.

Maten en gewichten l x b x h 4,466 x 1,743 x 1,462 m, wielbasis 2,593 m, spoorbreedte v/a 1,497/1,459 m, inhoud kofferbak 420 l, tankinhoud 60 l, massa 1350 kg.

Prestaties top 210 km/h, accel. 0-100 km/h in 9,6 sec., gemiddeld verbruik 1 op 10,1.

Prijs f 59.450,-.

geval niet. De Comfortronic is alleen in combinatie met de vijf-cilinder leverbaar en kost 3500 gulden meer dan de versie met handbak. Een bedrag dat te rechtvaardigen valt als naar de

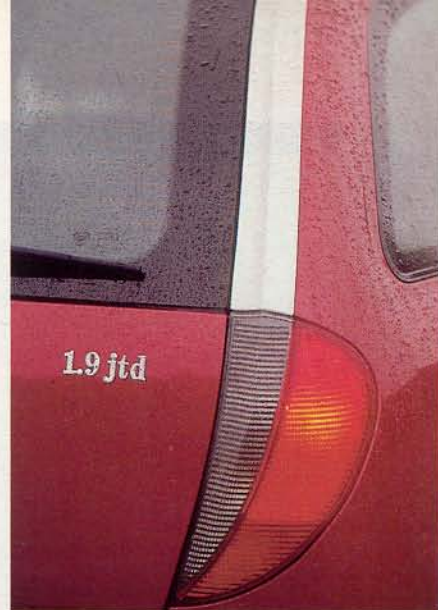
bedieningsmogelijkheden en het gemak wordt gekeken, maar dat gezien de kleine problemen die zich aandienen, vooralsnog als te veel mag worden beschouwd. ●



schijven achter beetpakken. Wij doen dat. Je hebt niet snel het idee remweg tekort te komen met de Lybra. De giftige remmen hebben wel als nadeel dat ze een wat langere gewennings-tijd nodig hebben, maar wie die periode eenmaal heeft doorstaan, zal elke andere auto van slechte remmen verdenken. Een fijne installatie, die geen last van fading heeft en hem mooi recht stil krijgt.

ACHTER HET STUUR

Lancia's hebben de naam statige automobielen te zijn. Dat zie je aan het interieur: beeldschoon, apart, ruim en met oog voor detail. Let op het stiksel in de stoelen, de piping langs de randen, het subtiele houtgebruik, de Mont Blanc-look (van de pen-nen) voor de knoppen en het perfect geplaatste informatie-centrum voor radio, navigatie, telefoon en boordcomputer. Een van de mooiste interieurs dit jaar gepresenteerd. En heel behoorlijk afgewerkt bovendien. Lancia is wat dat betreft nu al veel verder dan Alfa destijds was met de eerste 156's. Het kan dus wel goed, al is de Lybra nog niet helemaal perfect. Het knopje waarmee de midden-armsteun naar beneden geklapt kan worden, werkt niet goed. Inmiddels werkt het nooit meer, want we hebben zo hard gedrukt dat het is afgebroken. We detecteerden een reusachtige naad ter linkerzijde van het dashboard, maar die blijkt er te horen, want ook de tweede Lybra (zie kader hiernaast) heeft die kier. Het vermelden waard zijn verder een krakend voorportier, zodra over hobbels wordt gereden, en een wel heel klungelig afdekzeil van de kofferruimte. Voorts werden we getroffen door haperende ruitenwissers die in de intervalstand recht op de ruit bleven staan. Dat moet beter kunnen. Hoewel het instrumentpaneel een overvloed aan knoppen heeft, is het geheel eenvoudig te doorgronden en voel je je snel vertrouwd met de Lybra. Nadeel van die mooie zwarte knoppen is dat ze wel heel erg glimmen. Vooral bij veel licht lijdt de leesbaarheid van de toetsen eronder. Tot slot: ronduit storend en niet meer van deze tijd is de radio



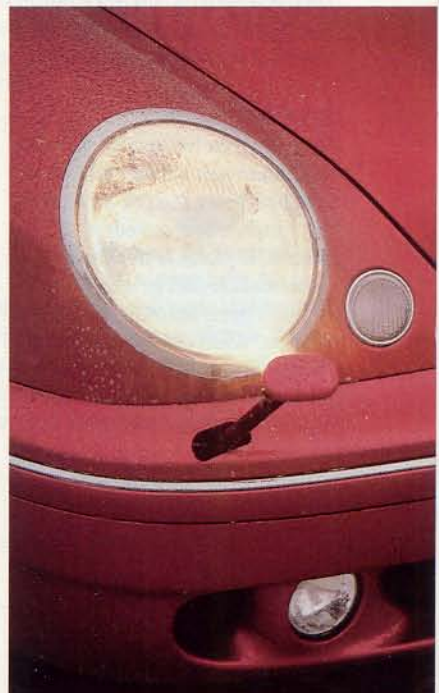
De dakdragers gaan over in de achterlichten. Zeer origineel.

die niet via het contact is geschakeld.

RUIMTE

De kofferbak heeft een inhoud van 420 liter tot aan het dekzeil. Wie dit oprolt, zal tot 800 liter kunnen laden. De achterbank wegklappen verschaft toegang voor nog eens 500 liter. Volgende zonder baanbrekend te zijn. Mooi is de afwerking van de laadbak; alles is bekleed met vloerbedekking. De flanken herbergen vakken, zoals ook bij het reservewiel nog wat spul kan worden weggestopt. Handig zijn de haken om lading vast te zetten. Minder te spreken zijn we over het ontbreken van bergvakken voor bijvoorbeeld een

De koplampen hebben iets weg van aquaria. Niet echt mooi.





mobiele telefoon. Twee portierbakken zijn geen optie voor het opbergen van kleine losse spullen. Alleen voor de pook is een moeilijk te bereiken vakje te vinden en in de middenarmsteun en het dashboardkastje kan wat spul worden opgeborgen. Niet echt riant. Dit in tegenstelling tot het interieur, dat door intelligent gebruik van kleurcombinaties heel ruim overkomt.

GELUID

We ervoeren het reeds bij de introductie: een kabaal gelijk een scheepstoeter zodra harder dan 175 km/h wordt gereden. Welnu, bij Lancia hebben ze of de kritieken niet gelezen, of ze hebben geen oplossing kunnen vinden. Want ook deze auto kampt met het euvel zodra de wind onder een bepaalde hoek op de kop staat. Slordig, al zal menigeen zich afvragen waar we ons druk om maken, want 180 km/h rijd je niet dagelijks. Desondanks mag het die enkele

keren niet zo zijn dat de auto je letterlijk terugfluit. Een oorzaak hebben ook wij niet kunnen vinden, maar waarschijnlijk is de A-stijl de schuldige. Jammer van die toooeeeeet, want verder is de auto mooi stil. De motor dringt zich niet al teveel op, laat alleen in koude toestand en bij toerentallen hoger dan 4000 horen een diesel te zijn. Dan het windgeruis. Slechts rond de spiegel is gelispel van de natuur hoorbaar. Overigens niet in die mate dat de Lybra als lawaaiig de boeken in gaat.

VEILIGHEID

Alle moderne veiligheidsvoorzieningen zijn aanwezig. Wat dat betreft heeft Lancia geleerd van Alfa, dat in de beginperiode geen side-bags had op zijn 156, wat veel kritiek heeft opgeleverd. Bij de Lybra vooral lof: ABS, airbags voorin en opzij, gordelspanners, een brandpreventiesysteem, derde hoofdsteun op de achterbank en een

samendrukbare stuurkolom zijn standaard. De fabrikant heeft passieve veiligheid duidelijk hoog in het vaandel. Des te vreemder is het dat de hoofdsteunen niet voldoende verstelbaar zijn. Ze gaan wel omhoog of naar beneden, maar kunnen niet naar voren of naar achteren, waardoor het hoofd wel heel ver bij het hoofdkussen vandaan is.

UITRUSTING

De hier geteste Lybra heet 1.9 JTD zonder verdere toevoegsels. Dat betekent dat we met de 54.450 gulden kostende basisversie van doen hebben. Wie meer wil, komt uit bij de 5500 gulden duurdere LX of kiest voor het businesspakket dat speciaal voor de basismodellen 1.8 en 1.9 JTD is ontwikkeld en bestaat uit automatische airco, lichtmetalen wielen en mistlampen. Het pakket, dat een waarde van ruim vijf mille vertegenwoordigt, gaat voor 1000 gul-

Het lijkt logisch dat de 1.9 JTD SW de best verkopende Lybra gaat worden. Niet alleen vanwege de populariteit van diesels in stationwagens, maar ook vanwege zijn eigenschappen.

Conclusie

Een goede, van binnen prachtige auto met een dieselmotor die tot de top behoort, gekoppeld aan een plezierig en comfortabel onderstel. En met meer binnenruimte dan een belangrijk aantal klasgenoten. U begrijpt het: mede gezien de scherpe prijs van deze dieselversie heeft Lancia de zaken in grote lijnen goed voor elkaar. Afwerking en besturing verdienen nog enige aandacht om als belangrijker speler in de middenklasse te kunnen doorbreken. Maar dan dient de potentiële koper de drempel die het uiterlijk opwerpt, al wel te hebben overwonnen. En of dat lukt...

den over de toonbank. Dat is scherp gecalculeerd van de Lancia-mannen. Elke Lybra SW heeft centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, armsteun tussen de voorstoelen, in hoogte verstelbare bestuurdersstoel, elektrisch verstelbare en verwarmde buitenspiegels, een achterruitenwisser die automatisch aangaat zodra de wissers voor aanstaan en de achterruit wordt ingeschakeld, Lancia's tv-achtige infodisplay op het dashboard, radio/cassette met zes speakers, toerenteller, in hoogte en lengterichting verstelbaar stuurwiel en automatisch verwarmingssysteem met links/rechts gescheiden temperatuurregeling (geen airco). Alcantara is tegen meerprijs leverbaar. We missen eigenlijk niets. Ja, misschien lichtmetalen wielen, die hebben doorgaans een positieve invloed op de vormgeving.

VORMGEVING

Het meest spraakmakende aan de Lybra. Ontwerper Mike Robinson heeft zich door het Lancia-verleden laten inspireren en een aantal ingrediënten uit die tijd op het he-den toegepast. Volgens de kenners heeft dat geleid tot een typisch Lancia-uitendlijk. Dat kan wel zo zijn, mooi vinden we het niet. De grille is te geforceerd, als te zwaar opgemaakte lippen, de koplampen hebben iets weg van aquaria en de stompe neus is al evenmin het toonbeeld van elegantie. Als deze auto illustratief is voor de weg die Lancia en Robinson gaan bewandelen, dan gaat het merk een moeilijke tijd tegemoet. En dat terwijl de achterzijde lang niet gek is, zelfs origineel genoemd mag worden met de dakdragers die overgaan in de achterlichten. Goed aan dat stuk auto zijn de proporties, die kloppen tenminste. Van de voorzijde en zijkant kan dat niet helemaal worden gezegd. Doemt de Lybra in de spiegel op, dan verstormen de kritieken enigszins. De neus ligt dan lekker dicht bij het asfalt en hij ziet er best breed en dus stoer uit. Desondanks zal een groot deel van de kopers in deze klasse het uiterlijk wel eens te extreem kunnen vinden. Tijdens de testperiode spraken we maar heel weinig mensen die de auto mooi vonden. ●

Concurrentiepositie

Lancia Lybra 1.9 JTD SW

f 54.450,--



Vermogen 105 pk
Koppel 255 Nm
Wielbasis 2,593 m
Lengte 4,466 m
Breedte 1,743 m
Hoogte 1,470 m
Massa 1325 kg
Top 185 km/h
Verbruik 1 op 16,6



Het mooiste interieur in zijn klasse. Merk met meeste uitstraling voor het geld. Ruim, maar niet de ruimste. Super dieselmotor: krachtig en toch zuinig. Onderstel beter dan verwacht. Verliest het vanwege stuurbekrachtiging en afwerking. Rijk uitgerust.

Peugeot 406 ST 2.0 HDI Break

f 53.600,--



Vermogen 90 pk
Koppel 205 Nm
Wielbasis 2,700 m
Lengte 4,725 m
Breedte 1,765 m
Hoogte 1,456 m
Massa 1380 kg
Top 175 km/h
Verbruik 1 op 17,2



ONZE KEUS De beste op bijna alle fronten. Hij is zonder meer de grootste en beschikbaar over het beste onderstel. Je kunt er nog goed mee voor de dag komen ook. Interieur zakelijker dan Lancia. Ook rijke standaarduitrusting. Motor niet de sterkste, bovendien beetje rumoerig. Wel weer heel zuinig. Zeer uitgewogen.

Renault Laguna RXT 1.9 dTi Break

f 54.250,--



Vermogen 100 pk
Koppel 200 Nm
Wielbasis 2,670 m
Lengte 4,620 m
Breedte 1,752 m
Hoogte 1,470 m
Massa 1335 kg
Top 177 km/h
Verbruik 1 op 14,9



Sinds zijn facelift een aanzienlijk betere auto. Grote kofferbak. Bewijst dat een auto met de jaren beter en beter wordt. RXT-uitvoering laat weinig te wensen over, daardoor sterke aanbieding. Onderstel goed, maar haalt het niveau van de Peugeot niet. Zit Lancia dichter op de hielen dan je zou vermoeden.

Volvo V40 1.9 Di

f 55.200,--



Vermogen 95 pk
Koppel 190 Nm
Wielbasis 2,550 m
Lengte 4,480 m
Breedte 1,720 m
Hoogte 1,390 m
Massa 1295 kg
Top 180 km/h
Verbruik 1 op 17,8



Iedereen schrok bij de introductie van zijn adembenemende schoonheid. Is nog steeds mooi. Helaas haalt de binnenkant niet het niveau van de buitenzijde. Geldt ook voor het onderstel, dat achterblijft bij de modellen met vier sterren. Motor aardig, maar geen hoogvlieger. Prijs/ruimte-verhouding het meest ongunstige.

Opel Vectra Pearl Sport 2.0 DTi SW

f 51.150,--



Vermogen 101 pk
Koppel 205 Nm
Wielbasis 2,640 m
Lengte 4,477 m
Breedte 1,707 m
Hoogte 1,428 m
Massa 1395 kg
Top 187 km/h
Verbruik 1 op 16,2



Is er bij zijn facelift aanzienlijk op vooruit gegaan. Rijdt ook weer stukken beter dan verwacht. Motor belooft veel, maar haalt het niet bij bijvoorbeeld de Lancia-krachtbron. Materiaalkeuze dashboard en ietwat bedagde uiterlijk staan hoge klassering in de weg. Redelijk compleet. Sterk als het om de munten gaat.

N.B. DE STERREN GEVEN DE ONDERLINGE KWALITEITSVERHOUDING AAN, DE PRESTATIES ZIJN FABRIEKSOFGAVEN, GEMIDDELD VERBRUIK IS NAAR EG93/116 NORM.