

## Lancia Lybra 2.0 20V SW LX



# IN DE HERKAN

Een cosmeticafabrikant heeft er een, een kledingontwerper ook: een model m/v dat synoniem is met het merk. De Lybra moet dat worden voor Lancia, hij laat zien welke koers de Fiat-dochter in de (nabije) toekomst zal gaan varen. In tweede instantie, want het eerste gezicht werd niet mooi genoeg bevonden en werd door de ballotagecommissie weggestemd.

TEKST DICK BRAAKHEKKE FOTOGRAFIE HENK VAN DEN HURK



EERSTE  
RIJ  
INDRUK

SING

**D**e Lybra lost na tien jaar trouwe, maar weinig succesvolle dienst (maximaal 1500 exemplaren in Nederland) de Lancia Dedra af. Een auto die om tal van redenen nooit potten heeft kunnen breken. Lancia heeft goede hoop dat zulks met de Lybra wel gaat lukken. Het model dat als sedan en stationwagon (SW) leverbaar wordt, heeft meer van alles: hij is groter, met zwaardere motoren leverbaar, completer uitgerust en veel meer een opvallende verschijning. De Lybra (een naam die associaties oproept met het oude Griekenland - geschikte Griekse letters zoals Lancia gewoon is te gebruiken, zijn

niet meer beschikbaar) wordt leverbaar met een 103 pk sterke 1.6, een achttienhonderd die 131 pk levert en met een vijfcilinder tweeliter met 154 pk. De eerste twee motoren zijn bekend uit de Delta en de Dedra, de laatste is tevens in de lange Kappa-neus te vinden. Natuurlijk staan er ook zelfontbranders op het menu. De inmiddels van Fiat en Alfa bekende JTD motoren: een 1.9 van 105 pk en een vijfcilinder 2.4 met 134 paardenkrachten. Alleen de 2.0 benzinemotor is leverbaar met een adaptieve vierbak automaat, door Lancia Comfortronic gedoopt.

**WAT UITVOERINGEN BETREFT** houdt Lancia het simpel: óf de al niet kale basis uitvoering óf de rijk uitgeruste LX. Welke ver-

sie ook wordt gekozen, hij past op de sedan en op de StationWagon. In totaal zijn er zestien versies, in elf kleuren, een opmerkelijk laag aantal, gezien het Kaleidos-kleurenpalet van ruim 100 laklagen die op de Ypsilon leverbaar is. Ontwerper Peter Robinson: „Om productietechnische redenen en omdat het Lybra-publiek daar minder belangstelling voor zal hebben, is Kaleidos niet op de Lybra te krijgen.”

Wij reden met de vetste en de mooiste (vinden wij) van het stel, de 2.0 20V SW in LX-trim. Voor wie de 2.0 te karig vindt, Lancia sluit niet uit dat er ooit een potentere uitvoering komt. Als de markt er om vraagt, heet dat. Er is in elk geval plaats voor een vijfcilinder met turbo weet ontwerper Robinson te vertellen.

DE AMERIKAAN HAD GEEN eenvoudige klus om van de Lybra, die in augustus 1996 als model werd bevroren, in de herkansing een auto van deze tijd te bouwen zonder reusachtige en onverantwoorde investeringen. Zijn voorganger maakte er een zootje

## De auto moest anders, zonder al te veel extra investeringen

van, maar sloeg een weg in die eigenlijk niet meer verlaten kon worden. Vandaar dat hij zich vooral heeft toegelegd op detailwijzigingen, zoals aan het front, dat uit te veel losse delen en botsende lijnen bestond. Hoe je van niets iets maakt. „De grille was veel te groot, hij besloeg zo ongeveer de totale onderzijde van de motorkap en was op het plaatwerk ‘geplakt,’ hetgeen de homogeniteit van het ontwerp niet ten goede kwam”, aldus Robinson. Lancia zegt nu wel content met het ontwerp te zijn. Toch heeft Robinson de perfectie niet bereikt, het liefst zou hij de achterzijde van de sedan nog eens overdoen, daarmee meteen de vinger op de zere plek leggend, want sterk is dat deel met zijn driehoekige achterlichten geenszins. Het ontbreekt dat deel van de auto zelfs aan eigen identiteit.

Dat lijkt in eerste instantie tevens op te gaan voor de voorzijde: te veel E-klasse van Mercedes. Robinson hierover: „Ik heb me vooral door de Aurelia laten leiden, niet door modellen van deze tijd. Vergeet niet dat ik halverwege het project aan boord ben gekomen, er was toen al een erfenis en, heel belangrijk, een zeer grote investering gedaan. De auto moest anders (drie proeffrontjes maakte hij) en beter, zonder al te veel geld te investeren. De Lybra is geen



Het interieur van de Lybra is prachtig. Onder meer vanwege de sierlijke middenconsole, de chique stoelen en de subtiele houtaccenten. Stemmig zwart, de voorkeur van vele Europeanen is leverbaar, maar wij gaan voor de fraaie lichte kleurstelling.

auto die van bumper tot bumper een Robinson-creatie is, de Kappa-opvolger die in 2001 komt en heel veel weg zal hebben van de Dialogos, is dat wel. Een auto waar ik met recht trots op ben."

We snappen wat hij bedoelt. Als je de Lybra voor het eerst tegemoet treedt, slaat de schrik je een beetje om het hart en dicht je hem vanwege de vele verschillende en enigszins botsende lijnen een weinig glorieuze toekomst toe. Het front is nog steeds

#### LANCIA NA 2000

Het Lancia-gamma gaat de komende tijd volledig op de schop, waarbij de Kappa in 2001 zal worden opgevolgd door een Dialogos-achtige. In datzelfde jaar zal de Zeta (u weet wel die zeer exclusieve MPV) worden gewijzigd. Hij zal wederom in samenwerking met PSA tot stand komen, maar wel veel meer een eigen identiteit hebben. In 2002 komt er een geheel nieuwe Lancia in het C-segment, de klasse van de Delta. De Ypsilon-opvolger komt daarna. En de Lybra wordt over zes jaar weer opgefrist.



■ De Lybra heeft geen Xenon-koplampen en zal deze ook niet krijgen. De opbrengst van de H7 lampen heet goed genoeg te zijn.

■ Het ventilatiesysteem haalt een opbrengst van 445 kubieke meter per uur, 50 meer dan de Alfa 156.

■ De kachel is voorzien van een vervuilingssensor die automatisch de lucht-recirculatie-stand inschakelt zodra het buiten te smerig is. Bijvoorbeeld in files, tunnels of bij druk stadsverkeer.

■ Peter Robinson heeft zich bij het ontwerpen van de voorzijde laten inspireren door de Aurelia B10 van 1950.

■ De grille lijkt te zijn gemaakt van verchromd metaal, is echter volledig van kunststof.



De 154 paardenkrachten van de 2,0-liter 20V motor hebben wat moeite met 1390 kilogram zware stationwagon die we reden. Vooral in de lage toerengebieden is het behelpen. Het maximum koppel is 185 Nm bij 3750 toeren.

#### SPECIFICATIES

##### Lybra 2.0 20V LX SW

**Motor** vijfcilinder in lijn, dwars geplaatst, 1998 cm<sup>3</sup>, 154 pk bij 6500 min<sup>-1</sup>, 185 Nm bij 3750 min<sup>-1</sup>, twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder, inlaatspruitstuk van variabele lengte.

**Transmissie** voorwielaandrijving, vijfversnellingsbak.

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

**Maten en gewichten** l x b x h 446,6 x 174,3 x 147,0 cm, wielbasis 259,3 cm, spoorbreedte v/a 149,7/145,9 cm, inhoud kofferbak 420-1300 liter, inhoud brandstoftank 60 liter, massa 1390 kg, maximum aanhangwagen gewicht 1400 kg.

**Prestaties** (fabr.) topsnelheid 210 km/h, acceleratie 0-100 km/h in 9,9 seconden, gemiddeld verbruik 1 op 10.



een beetje rommelig, de voorschermen te prominent aanwezig. En de achterzijde tamelijk nietszeggend, al maakt de SW op dat vlak veel goed met zijn kromme achterlichten en de ver doorlopende dakrails. Schrikken dus, maar na verloop van tijd, na een periode van gewenning, begint de auto te groeien, komt hij, zeker in een donkere kleur als groen metallic, of donkerblauw, heel voornaam, bijna waardig over. Een auto die kleurgevoelig is en lang op het gevoel moet inwerken.

Feit blijft dat het geheel uitermate strak in elkaar steekt, met portieren die bij het sluiten Mercedes-achtige klanken voortbrengen ten teken dat het met de degelijkheid wel snor zit en vrijwel overal mooie dunne naden. Onbegrijpelijk dat de ruimte tussen voorscherm en A-stijl zo ontegenlijk groot is. Tal van merken slaan de hele zijkant uit een deel en degenen die dat niet doen, besteden meer zorg aan het naadwerk.

■ **Tegen meerprijs is een 300 Watt sterke Bose geluidsinstallatie leverbaar.**

■ **De Lybra heeft 85 botsproeven ondergaan: 40 frontaal, 25 van opzij en 20 van achteren.**

■ **De Lybra heeft ongeacht zijn motor, een service-interval van 20.000 kilometer.**

■ **Productie van de Lybra vindt plaats in de in 1966 in gebruik genomen Rivalta-fabriek. De Dedra werd er ook gebouwd, de capaciteit bedraagt 65.000 eenheden per jaar.**

■ **Hoewel de Lybra bijna dezelfde bodemplaat heeft als de 156, komt hij niet uit dezelfde fabriek. Bij Alfa is alle capaciteit nodig voor de 156 Sportwagon die eind dit jaar komt.**

■ **Lancia denkt met de Lybra 2,4 procent marktaandeel in Europa te kunnen veroveren. De Nederlandse importeur waagt zich nog niet aan voorspellingen.**

■ **De helft van de kopers kiest voor diesel, 50 procent van de kopers zal de SW verkiesen boven de sedan, is de veronderstelling.**

■ **Harrison Ford gaat de hoofdrol spelen in de Lybra-reclame-campagne. De acteur schijnt het prototype van de Lancia-rijder te zijn, met onder meer aandacht voor geschiedenis, cultuur en gevoel voor avontuur.**

■ **Lancia heeft 800 miljoen lire geïnvesteerd in de Lybra. 200 Miljoen voor ontwikkeling.**



**Veel lijnen, een wir war haast. Hetgeen de Lybra een wat onevenwichtig uiterlijk geeft. De buitenkant is niet zijn sterkste kant. De schoonheid zit van binnen.**

bruik van lichte kleuren. Een risicovolle kleurstelling weet Robinson, Duitse merken doen liefst alles in stemmig zwart omdat de Europeaan dat het graag heeft. En om de auto niet bij voorbaat kansloos te maken waar dan ook ter wereld, kan het interieur ook volledig in stemmig zwart worden geleverd.

Voor welke kleur wordt gekozen, de Lybra komt groot over met voldoende hoofdruimte op de achterbank en lekker veel bewegingsvrijheid in de breedte. En sfeervol. Vooral aan de stoelen met piping en fraaie stiksels en de metaalachtige middenconsole met kachelbediening (alle uitvoeringen gescheiden temperatuurregeling) en infodisplay ontleent hij een geheel eigen, chique identiteit. Robinson: „Ik heb veel tijd zitten in de plaatsing van het beeldscherm, dat tevens navigatiescherm, telefoondisplay en boordcomputer is. Het zat veel te laag in het geheel geplaatst en was daardoor niet goed afleesbaar.” Inmiddels dus wel, prima zelfs, de gang die de ogen van weg naar beeldscherm moeten maken is kort. Verdient zelfs navolging. Voor wie het display meent te herkennen, Alfa (166) en Porsche (Boxster) gebruiken het eveneens. Nu we het toch over het Duitse sportwagenmerk hebben: Lancia heeft zijn Lybra evenals de Boxster van glimmende tiptootsen voor onder meer kachelbediening, boordcomputer en dergelijke voorzien. De zogenaamde Mont Blanc-look, u weet wel van die kostbare penen. Gedaan om klasse te benadrukken. Bij de Italianen een gelukte poging, waar de Duitsers vooral kritiek hebben geogst. De andere, ronde vormen, laten een betere indruk achter.

DE INDRUK DIE DE AUTO achterlaat na een halve dag sturen is veelbelovend. Allereerst de afwerking. Lancia had een route uitgezet die niet lief was voor het materiaal: snelweg

NIET ALLEEN DE BUITENZIJDE baarde Robinson zorgen. Dat deed ook het interieur. Wat zijn voorganger presteerde was niet stijlvol genoeg en zeker niet Lancia-waardig. Slechts anderhalf jaar had de Amerikaan om daar verandering in te brengen. Dat deed hij aan de hand van vijf verschillende proefversies. Het uiteindelijke ontwerp valt op door de middenconsole met zijn vloei-

## De Lybra kraakte of rammelde geen moment, goed afgewerkt

ende, skischansachtige vorm en de heel subtiel aangebrachte houtaccenten, weliswaar nep, maar mooi nep. Robinson: „De houtvlakken in de Kappa zijn te groot, elke imitatie houtsoort of houtprint komt dan nep over, vandaar dat de Lybra heel subtiel stukjes hout heeft die veel meer het echte materiaal kunnen benaderen omdat ze steeds in kleine delen aanwezig zijn.” Trots is Robinson op de ruimtelijke indruk die het interieur achterlaat, mede door ge-

en lekker veel binnendoor met kapotgereden B-wegen. De Lybra kraakte en rammelde geen moment, hetgeen onderstreept wat we al meenden gezien en gehoord te hebben: de auto is goed afgewerkt. Ik durf zelfs te beweren, dat hij beter in elkaar steekt dan welke Italiaanse vierwieler ook en dat hij bijna zo goed is als de Duitse top. Misser is het gefluit van beide voorportieren bij snelheden boven de 180 km/h. Alsof een fluitketel om aandacht roept. Verder was de

| DE STANDAARDUITRUSTING                 |          |          |
|----------------------------------------|----------|----------|
|                                        | Lybra    | Lybra LX |
| ABS                                    | S        | S        |
| Airbags                                | 4        | 4        |
| Boordcomputer                          | S        | S        |
| Gescheiden temp. regeling voor         | S        | S        |
| Elek. ramen                            | v        | v+a      |
| Elek. spiegels                         | S        | S        |
| Centrale portiervergrendeling          | S        | S        |
| Stuurbekrachtiging                     | S        | S        |
| Airco                                  | f 2500,- | S        |
| Bose audio-systeem                     | f 1950,- | S        |
| Lichtmetalen wielen                    | f 1750,- | S        |
| Breedstralers                          | f 450,-  | S        |
| Alcantara bekleding                    | f 1750,- | S        |
| Armsteun voor en achter                | S        | S        |
| In hoogte verstelbare bestuurdersstoel | S        | S        |
| Drie hoofdsteunen achterin             | S        | S        |
| Lancia Control System                  | S        | S        |
| Radio bediening stuur                  | f 450,-  | S        |
| Axiaal/hogte verstelling stuurwiel     | S        | S        |
| Toerenteller                           | S        | S        |

Genoemde prijzen zijn indicaties.



**De Lybra steekt uitermate strak in elkaar. De vormgeving is een stuk minder strak. De achterzijde van de sedan bijvoorbeeld, is tamelijk nietszeggend.**

**De bagageruimte van de SW varieert van 420 tot 1300 liter.**

#### HET GAMMA

|                                         |
|-----------------------------------------|
| Lancia Lybra 1.6 4d./SW                 |
| Lancia Lybra 1.8 4d./SW                 |
| Lancia Lybra 1.8 LX 4d./SW              |
| Lancia Lybra 2.0 LX 4d./SW              |
| Lancia Lybra 2.0 LX 4d./SW Comfortronic |
| Lancia Lybra 1.9 JTD 4d./SW             |
| Lancia Lybra 1.9 JTD LX 4d./SW          |
| Lancia Lybra 2.4 JTD LX 4d./SW          |

auto mooi stil, zonder bijvoorbeeld het lage geluidsniveau van een 3-serie of 406 te halen. Compliment verdient de manier waarop het onderstel geluiden absorbeert, elke rand wordt door banden, rubbers en dempers opgeslokt voordat ze onrust kunnen veroorzaken. Lekker comfortabel. Dat is ook de onderstelafstemming. McPhersons voor en een onafhankelijke constructie GLA-configuratie (Guided Longitudinal Arm) zorgen in combinatie met een van de 156 geleende bodemplaat (maar dan iets langer) verzorgen de wielgeleiding. Op een manier die bij Lancia past: Comfortabel. In den beginne voelt de Lybra zelfs iets te week aan, met een wat losse achterzijde. Maar na een paar uren sturen, blijkt dat alleszins mee te vallen, want de auto kan ongelooflijk hard een hoek om worden gezet. Minder te spreken ben ik over de tweeliter. Zijn 154 paardenkrachten en 186 Nm aan koppel hebben het moeilijk met de 1390 kilogram. Vooral in de lagere toerengebieden wil de Lybra maar matig vooruit, kan er zelfs niet lekker op koppel worden gereden. Het zal me dan ook niet verbazen als er vraag komt naar een zwaardere, meer trekkracht leverende versie.

DE LYBRA IS AANZIENLIJK groter dan de Dedra, beschikt over een goed uitgebalanceerd en op comfort afgestemd onderstel, heeft een geweldig interieur en is keurig afgewerkt. Zijn deze eigenschappen voldoende om Lancia naar ongekende hoogte te stuwten in de verkoopstatistieken? Dat is afhankelijk van de prijs en die is nog niet bekend; de Nederlandse importeur ligt er nog over in de heg met Lancia. Toch valt er een klein tipje van de financiële sluier op te lichten, de importeur hoopt de goedkoopste Lybra, die met de 103 pk sterke 1.6, voor 46 mille in september bij de dealer voor de deur te kunnen parkeren. Dat is veel geld, een Alfa 156 1.6 met een 122 pk viercilinder kost immers 45 mille, exclusief vier airbags en multifunctioneel display. De SW gaat waarschijnlijk 2500 gulden meer kosten dan de sedan, waarmee de goedkoopste net onder de vijftig mille zal blijven. Stevige be dragen waarmee de Lybra geen verkooprecords zal breken, behalve die van de Dedra dan. Aan het ontbreken van kwaliteiten zal het niet liggen, nooit was een Lancia zo goed, maar zijn controversiële uiterlijk en zijn geschatte prijzen zullen hem weleens dwars kunnen gaan zitten. ●