



Lancia Beta HPE IE

In 1975 kwam Lancia in Genève met de Beta HPE. De wagen werd aanvankelijk geleverd met een 1,6 liter motor, later kwam daar de tweeliter bij.

Die laatste is nu ook met benzine-inspuiting leverbaar, wat voldoende reden is voor onze eerste test van dit model in zeven jaar.

De Lancia (Beta) HPE 2000 IE wordt in Nederland geleverd door LANIM, een kersverse distributie-organisatie, die de wagens krijgt van Fiat Auto Nederland die feitelijk de importeur is. In de praktijk loopt dat natuurlijk een beetje anders; voor u en ons is Lanim gewoon de importeur van Lancia en de bemoeienis van Fiat op de achtergrond doet er verder weinig toe. Lanim levert en garandeert de Lancia's en dat is het belangrijkste deel van het werk. Overigens is Lanim geen broekje op het gebied van de auto-import. De B.V. is een volle dochter van de ARM holding, die onder meer Avis autoverhuur in ons land 'doet' en binnen de groep ook AIM (Saab import) heeft ondergebracht. En het toeval wil dat de directie die in ons land de Saab import met zoveel verve beoefent (Nederland is na de USA en het Verenigd Koninkrijk het derde niet-Scandinavische exportland voor Saab) ook de leiding heeft over Lanim. Da's dus allemaal prima voor

mekaar, mogen we aannemen. Rest ons nog een paar woorden te besteden aan het feitelijke onderwerp van dit verhaal, de HPE. Het model, dat thuishoort in de rij Reliant Scimitar en Toyota Celica Liftback werd, zoals gezegd in 1975 voor het eerst aan het publiek getoond en sindsdien zijn de veranderingen niet zo ingrijpend geweest dat de auto erdoor zijn gezicht heeft verloren. Gelukkig maar, want de wagen oogt fraai, toen en nu. Onder de motorkap vindt men ook al sinds het begin de bekende Fiat viercilinder, die met twee bovenliggende nokkenassen is uitgevoerd. De motor staat dwars voorin en drijft de voorwielen aan. Uiterlijk is in de looptijd van deze zeven jaar voornamelijk de grille veranderd.

Motor

Voordat Lancia een Fiat-motor goed genoeg vindt om in een auto met het eigen merk te monteren, vindt men het noodzakelijk dat

het geheel nog eens onder een nauwkeurige loop bekeken wordt om te zien of er iets aan te verbeteren is. Bij de onderhavige motor heeft dat ook plaatsgevonden, en met succes. Met gebruikmaking van de beroemde Bosch L-Jetronic injectie is de motor van deze HPE een technisch hoogstandje, waarvan een beschrijving gemakkelijk in superlatieven uitmondt. Maar eerst even de cijfers. De motor die aan de krukas 122 pk zou moeten leveren, geeft de voorwielen 84 paardekrachten (62 Nm) mee, bij 6000 toeren per minuut. Met dat vermogen komt de Lancia zeer goed uit de voeten, al nemen wij aan dat het prestatieniveau niet prioriteit nummer één is geweest bij deze auto. Voor het doel waarvoor deze wagen gebruikt zal worden is het motorvermogen steeds ruim toereikend. Nog veel indrukwekkender is het met de soepelheid gesteld. Wie de koppelkromme op deze pagina bekijkt, ziet dat al bij een bijzonder laag toerental (lager kunnen we niet meten!) meer dan 100 Nm beschikbaar is. Dat merk je als bestuurder ook wis en waarachtig.

In de vierde versnelling hebben we het toerental een paar maal tot beneden de 1500 laten zakken, en dan nog pakt de motor probleemloos en soepel op. Zó probleemloos in feite, dat je er een wat luie rijstijl door zou

kunnen krijgen. Terugschakelen hoeft immers zelden.

Een auto die in elf seconden rond op de honderd zit en slechts 7,2 seconden nodig heeft om de 80 km/h uit stilstand te bereiken hoort zeker niet tot de 'schaap-in-wolfskleren' categorie, integendeel. Desondanks is het benzineverbruik een prettige verrassing. Bij 80 km/h loopt de Lancia 1 op 15; bij 100 km/h 1 op 12,7 en bij 120: 1 op 10,9.

En juist in die laatste getallen zit 'm de kneep. Bij het oplopen van de snelheid neemt het brandstofverbruik namelijk slechts in bescheiden mate toe. Want bij 140 km/h constant heeft hij nog een verbruik van 1 op 9,2. En juist die cijfers boven de honderd vinden wij een compliment waard. Maar ja, dan het interieurgeluid. Wij zijn zeker niet over één nacht ijs gegaan voordat we de decibelmeter ter hand namen; lieten een beurt uitvoeren om er zeker van te zijn dat alles optimaal werkte en toch bleef een vrij hoog geluidsniveau van de motor. Terwijl je bij auto's in deze prijsklasse meestal bij stationair draaien geen motor hoort, laten de bewegende delen (kleppen?) van de Lancia duidelijk hun aanwezigheid merken. En dat blijft zo bij alle snelheden. De auto krijgt boven de honderd ook nog wat last van windgeruis, maar de motor maakt de meeste herrie.

De cijfers spreken wat dat betreft duidelijk genoeg; bij stationair draaien 61 dBA, bij 100 km/h al 74 dBA en bij 120 km/h 79 dBA. In tegenstelling tot veel andere auto's is daarmee het maximum nog niet bereikt. Bij 140 km/h treedt 83 dBA het interieur binnen. Teveel, naar onze smaak.

Het is een beetje sneu, en misschien ook wel een beetje Italiaans, dat enkele voortreffelijke eigenschappen, zoals zuinigheid, prestaties en vooral soepelheid een beetje worden overschreeuwd door het ding dat al dat moois presteert. Voor een goede reiswagen is een laag interieurgeluid immers een van de belangrijke factoren.

De snelheidsmeter vertoonde bij onze testwagen een forse afwijking, die wellicht terug te voeren is op de iets afwijkende bandenmaat die wij aantroffen.

In plaats van de 175/70 banden die standaard zijn, was onze wagen uitgerust met 185/65 banden. De motorruimte ten slotte is behoorlijk volgebouwd, maar de bereikbaarheid van de peilstokken voor motorcarter en versnellingsbak is prima.

Versnellingsbak

Goed binnen handbereik zit het pookje in de Lancia waarmee de vijfversnellingsbak bediend wordt. Die bediening was bij de wagen waarmee wij reden aan de hakerige kant, maar dat kan in het gebruik beter worden. Zoals het nu was viel zeker de vijfde versnelling niet altijd gemakkelijk in te schakelen en dat kan toch nooit de bedoeling geweest zijn van de Lancia-ingenieurs. De koppeling werkt wel prettig en soepel.

De verschillende versnellingen reiken niet overdreven ver. De eerste gaat tot 50, de tweede slechts tot 80 en drie tot 120 km/h. Voor een dergelijke wagen zouden iets langere 'benen' niet hebben misstaan, temeer daar de vijfde versnelling ook duidelijk nodig is

om de topsnelheid te bereiken.

Ondanks het cijfermatige 'overdrive'-karakter van de vijfde versnelling is daar in de praktijk geen sprake van. De vijfde versnelling is nog zeer levendig (en een beetje rumoerig dus ook) en de topsnelheid wordt bereikt met de naald van de toerenteller tegen het rode gebied aan. Wie het totaal van deze beoordeeling bijeenvat, komt al snel tot de conclusie dat de eindoverbrenging misschien best een tandje langer had mogen zijn. Motorgeluid, toerental en misschien zelfs brandstofverbruik zouden erdoor in positieve zin worden beïnvloed.

Wellicht hebben de iets lagere banden ook wel wat invloed gehad op dit karakter, maar zelfs als dat zo is, zouden we blij zijn met een wat langere overbrenging. De eventuele terugval in prestaties is zo'n maatregel zeker waard.

Remmen

Het remsysteem is bijzonder verzorgd uitgevoerd, met vier schijven rondom, die door een onderdrukstelsel bekrachtigd zijn. Er zijn twee circuits, één waarmee alleen de voorwielen, en een tweede waarmee alle vier wielen worden bediend. In het slechtste geval blijft men dus altijd met remkracht op de twee meest vertragende wielen over. De parkeerrem werkt op de achterwielen, wat in een huis waar al jarenlang Saabs verkocht worden wel enige gewinning vraagt, naar we aannemen.

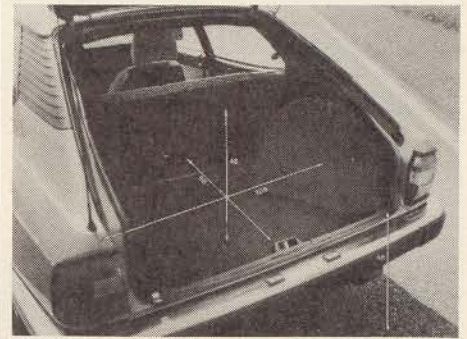
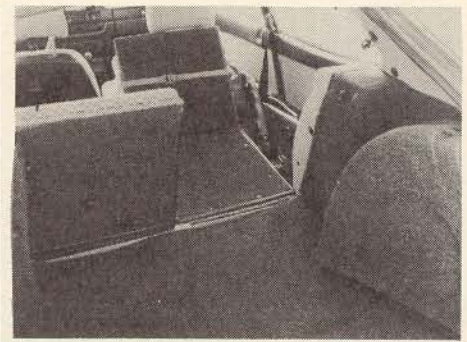
De werking van dit geheel is vlekkeloos. De wagen trekt een behoorlijk recht spoor, maar bovenal is de vertraging moeiteloos. Onder alle omstandigheden vindt men zonder aarzeling de juiste druk voor de gewenste vertraging, ook op glibberige wegen. De stabiliteit onder het remmen is goed, de wagenneus duikt slechts in bescheiden mate. Ook na herhaald fors remmen bleef de remkracht behouden, zonder merkbare toename van de benodigde pedaaldruk.

Het remsysteem van deze Lancia is *pico bello*.

Weggedrag

Zoals we van het merk uit Turijn mogen verwachten, is aan de afwerking van het onderstel ook zeer veel aandacht besteed. Voor zijn nog vrij conventionele McPherson veerpoten gebruikt, in samenwerking met een stabilisatorstang. Achter is ook een veerpoot gemonteerd, maar deze wordt heel netjes door twee parallelarmen op zijn plaats gehouden en in de lengterichting verankerd door de ook daar aanwezige stabilisatorstang. Het geheel staat garant voor een zeer voorbeeldige wegligging.

De auto is praktisch neutraal, wat voor een voorwielaandrijver sowieso al bijzonder is. (Meestal breekt de voorzijde als eerste weg). Met veel gas zal het ook hier de vooras zijn die het eerste contact verliest, maar de bestuurder kan dat heel goed aanvoelen. Laat hij gas los, dan hervindt de voorzijde zijn greep op het wegdek en zal de achterhand iets naar buiten dringen, maar nimmer violent. Deze eigenschap maakt het mogelijk in snel genomen bochten (zoals die bijvoorbeeld in Westduitse autosnelwegen te vinden zijn) het gas als 'extra stuur' te gebruiken. Is de



gekozen lijn niet helemaal in overeenstemming met de loop van die curve, dan kan men door simpelweg gas losnemen de kromming krappert maken. Voor wie er gevoel voor heeft, een zalige manier van autorijden.

Van een voorwielaandrijver verwacht men een goede stabiliteit en ongevoeligheid voor zijwind.

De HPE beantwoordt aan die verwachtingen. Aan de bovenstaande lofuitingen dient eerlijkheidshalve toegevoegd te worden dat de wagen waarmee wij reden was uitgevoerd met Pirelli banden van het type P 6 en dat hun bijdrage in het geheel zeer zeker ook positief dient te worden beoordeeld. De schokdempers waren van goede kwaliteit.

Besturing, rijpositie

In de Lancia zit een stuurwiel dat in de hoogte verstelbaar is, en dat is een zeer goede zaak. Nadat een ander met de wagen gereden heeft, merk je opeens dat smaken (en lichaamsmaten) enorm kunnen verschillen, wat onder meer blijkt uit een stand van het stuur die heel anders en zelfs onprettig kan zijn. In ieder geval hoeft niemand te klagen dat hij het stuur niet naar zijn zin krijgt, want de verstelmogelijkheden zijn ruim voldoende. Het enige echt vreemde aan dit stuur is de plaatsing voor de bestuurdersstoel. Wie recht op plaats neemt, merkt meteen dat het rad een handvol centimeters uit het midden van de stoel is geplaatst. Echt wel iets om aan te wennen, te meer daar de afwijking naar links is. Voor het overige valt slechts op de vrij forse draaicirkel wat aan te merken, de rest van de besturing is als uit een heel mooie droom. Bij het parkeren is de bekrachtiging erg behulpzaam, op hoge snelheid trekt hij zich discreet terug, om het spel tussen weg en bestuurder helemaal aan die twee over te laten.

Dat wil dus zeggen dat de laatste precies voelt wat de eerste te bieden heeft en dus ook zelden voor verrassingen wordt geplaagd. Een heel fijn sturende auto dus, die zoals al eerder gemeld, ook nog eens perfect de hoek om gaat. M'n liefje wat wil je nog meer? Nou, een behoorlijke stoel bijvoorbeeld. Want ja, daar is Lancia weer even in een oude fout vervallen. Een bijna platte zitting, een rugleuning die onvoldoende steun biedt, het is niet echt lekker zitten achter het stuur. En wat vervelend is, de verstelmogelijkheden zijn voor een auto in deze prijsklasse vrij beperkt. De helling van de stoel zou bij de bestuurder toch best verstelbaar mogen zijn, maar nee. Alleen de rugleuning en de stoel als geheel kunnen versteld worden. Het uitzicht van de bestuurder naar voren is goed, de achterpartij laat zich vooral bij parkeren niet direct goed schatten. Toch geeft de wagen nimmer de indruk dat je iets ontgaat; het uitzicht rondom is ruim voldoende. Het dashboard is niet zo erg overzichtelijk, mede door de eigenwijze vormgeving van de wijzerplaatjes van de kleine meters. De grote klokken zijn wel heel duidelijk, al doet zich soms nog wat reflectie voor.

Rij- en zitcomfort

We hebben de voorstoelen al even onder handen genomen maar de achterbank verdient ook wel enige aandacht. De wagen lijkt op het eerste gezicht een typische 2+2; voor twee personen comfort, voor de volgende twee een soort strafbank.

Toch is dat niet helemaal juist. Wie als voorpassagier zijn voeten tegen het schutbord zet, zal merken dat hij met stoel en al een aardig stuk naar voren kan, zonder de knieën te hoeven buigen. In de praktijk zal dat niet zoveel voorkomen, omdat het dashboard dan nogal erg dichtbij komt. Maar zo gezien is de achterbank nog best redelijk ruim te noemen, vooral voor diegenen die rechts zitten. De instap naar dat compartiment is niet geschikt voor passagiers met stramme ledematen, de voor-instap is probleemloos. Wel goed is het mee naar voren schuiven van de zitting als de rugleuning naar voren wordt geklapt.

Door zijn forse (254 cm) wielbasis gedraagt de HPE zich lekker rustig op de weg, ook als er knappe hobbels te verwerken zijn. De vering is aan de straffe kant, maar juist dat gevoel contact te hebben met het wegdek wordt door de meeste mensen als prettig ervaren. In ieder geval is het vaak een goede remedie tegen wagenziekte, zo'n stevige vering. De hoofdruimte voorin is aan de krappe kant voor lange mensen, achterin is het natuurlijk nog wat minder.

Exterieur, interieur

Als schrijver dezes al jarenlang min of meer verliefd is op dit HPE model, dan verwacht de lezer natuurlijk geen kritiek op de vormgeving van het koetswerk. Te meer daar de vorm met de ver doorlopende achterdaklijn praktisch is zonder de esthetiek geweld aan te doen.

Want wat vinden we door deze carrosserievorm? Een voor sportwagenbegrippen ruim interieur en toch ook nog een heel royale kof-



ferruimte. Wat dat betreft voldoet de wagen weer geheel aan de Gran Turismo aspiraties die hij heeft. De bagageruimte is bovendien door de lage drempel heel gemakkelijk te vullen en een oprolbaar scherm onttrekt de spullen die erin liggen aan nieuwsgierige blikken. Prima. Wie echt grote stukken te vervoeren heeft kan ook de achterbank nog in twee (gelijke) delen neerklappen, wat de ruimte uiteraard aanzienlijk vergroot. De bekleding van stoelen en interieur is uitgevoerd in een prettig aanvoelend en aardig uitzienend stofje. Aan zulke dingen die net even leuk en speels zijn, herken je een Italiaans interieur.

De verdere afwerking is tevredenstellend, zonder opmerkelijk te zijn. Veel zwarte kunststof is verwerkt in het dashboard, dat op zich ook zonder meer compleet genoemd mag worden. Bedieningshendels en schakelaars zijn meest goed onder handbereik geplaatst. De verwarming hebben wij gedurende de tropische dagen van een paar weken geleden niet getest, maar de ventilatie wel. Jammer genoeg kan die geen voldoende krijgen, en wel om de volgende reden. Door het grote, platte glasoppervlak van de wagen loopt de temperatuur al heel snel op, zelfs bij het dunste zonnetje. Als dan de ventilatie niet super-effectief is, voel je je als een garnaal in de frituur. De enige remedie is dan met open raam rijden, maar de achterzijruitjes bleven niet open staan. Van een auto die uit een warm land komt, zou je iets meer verwacht hebben op dit vlak.

In het interieur zijn twee vakjes voor bagage aangebracht, bij de voeten van de voorinzittenden. Behalve dat die bakjes moeilijk te bereiken zijn, is hun vorm ook vrij onhandig. Het dashboardkastje is wel ruim voldoende, maar voor lange reizen, als men echt 'huist' in zijn auto, vinden wij de totale aflegruimte niet toereikend.

Accessoires

De auto is zeker ruim voorzien van allerhande zaken die nog niet gemeengoed zijn. Hij wordt geleverd met vier hoofdsteunen, een verstelbaar stuurwiel, een in twee delen neerklapbare achterbank, een achterrautewisser en -sproeier, een rechter buitenspiegel en een zeer compleet dashboard. Toch missen we een paar andere zaken, die niet direct van levensbelang zijn, maar toch wel fijn. Zoals getint glas (zeker met die oppervlakken), verstelling van de zittingshoek van de chauffeursstoel, een wis/was installatie voor de ruitewissers, koplampwissers of -sproeiers en de al genoemde vakken in de portieren. Een ieder zal voor zich moeten uitmaken wat hij belangrijk vindt en/of wat hij als extra zou willen hebben. Wij zouden in elk geval graag getint glas rondom willen hebben, omdat de wagen zomers bijzonder warm kan zijn van binnen. (Binnenkort wordt getint glas standaard meldt de importeur ons). Voor het overige zijn alle gemakken wel zo'n beetje voorhanden. Wie elektrisch bediende ramen wenst moet ze extra betalen, centrale deurvergrendeling is niet te krijgen.

Conclusie

Voor ruim f 35.000,- (+ afleveringskosten) wordt men eigenaar van een Lancia HPE 2000 IE. Niet een bedrag dat Jan Modaal voor een auto zal kunnen missen, maar de Lancia is dan ook alles behalve een gemiddelde automobiel. Op sommige punten schiet hij tekort (ventilatie, stoelen, interieurgeruis) maar op de belangrijke punten haalt hij erg hoge cijfers. Voor wie die goede eigenschappen, zoals de prestaties, de wegligging en (voor velen) het uiterlijk, belangrijk vindt is vijfendertig mille niet teveel voor zulk een auto.

Je moet ze natuurlijk wél hebben ...