

De natuurlijke stijl

Het is moeilijk om met een rationele geest door de brochure van de Lancia Delta heen te bladeren. Je laat jezelf volledig onder de indruk raken van Lancia's natuurlijke stijl en klasse. Het Italiaanse gevoel voor de juiste keuzes doordrenkt de documentatie van het Italiaanse merk. Het leer is van Poltrona Frau, de kleuren zijn zonder uitzondering chique en de elegantie straalt van de foto's af. Emotioneel heb je de Delta al gekocht als je de moeite hebt genomen om de zwarte en sfeervolle brochure door te nemen.



Telkens dwalen de gedachten af naar die charmant vergeelde persfoto die je ooit zag, waarop een sierlijke Fulvia een oogverblindende vrouw met wapperende shawl naar haar denkbeeldige rendez-vous brengt. Je denkt onwillekeurig terug aan die oude videobeelden die je als tiener met ongeloof en bewondering bekeek, waarin giftige Delta S4's over rallypaden driften. Het merk Lancia is niet zomaar een automerk. Het is een merk voor mensen met goede smaak: met een natuurlijk gevoel voor traditie en experimentele stijl.

Italiaans Futurisme

Kunsthistorici zien experimentele stijl als een van de constanten in de kunstgeschiedenis. Het experiment verwordt tot verzet tegen de heersende conventie en Lancia lijkt met de Nuova Delta een dezelfde denkwijze te hebben toegepast. De Delta heeft een dusdanig ontwerp, dat het een demonstratief gerichte breuk lijkt met de bestaande middenklassers. Telkens speelt door deze ogenschijnlijke breuk de gedachte dat de Delta ontworpen is als een revival van het Italiaanse Futurisme. Het Futurisme kenmerkt zich door een drang naar vernieuwing waarbij gebruik wordt gemaakt van gecombineerde elegantie en agressie en van originele kleuren. Het futurisme kende sterke tegenstanders, maar evengoed fanatiekelingen: een splijtzwam.



Hier bestaat paralleliteit met de Delta. Het is nauwelijks mogelijk om de auto in esthetische zin anders dan fantastisch of verschrikkelijk te vinden. De Nuova Delta polariseert evenals het Futurisme en het

kent het karakter van die kunststroming. De voorzijde kent enerzijds scherp gevormde koplampen en anderzijds de herkenbare en fraaie Lancia-grille. Een synthese van krachtige agressie en harmonieuze sierlijkheid dat je verder op de Nuova Delta ook steeds herkent. Enthousiasten herkennen fracties van de Aurelia B20 en overtuigen je dat er elementen van de Fulvia Zagato in verwerkt zijn. Neem de vloeiende lijn over de flank, die wordt afgewisseld met de haakse lijnen in de chromen ruitstijl. Deze chroomelementen contrasteren subtiel met de paarse lak en de zwarte achterklep: het kleurgebruik is met zijn kleine nuancerings veeleer Impressionistisch. De Delta kondigt als Futurist wellicht een nieuwe era in de middenklasse aan, zoals het Futurisme in de eerste jaren van de twintigste eeuw het nieuwe tijdvak van techniek aankondigde. Voorbodes van een nieuwe tijd, zonder dat we ons er van bewust zijn.

Bicycle Wheel

Het kunstwerk "Bicycle Wheel" is een van Marcel Duchamp zijn bekendste kunstobjecten en iedereen kent dit fietswiel op een wit krukje, als gebruiksoBJECTEN die tot kunst versmelten. Het krukje is als intentioneel object onbruikbaar geworden, maar het is wel kunst en er zijn mensen die het mooi vinden. Als je dan op de stoel van de Delta plaatsneemt krijg je het gevoel deze mijlpaal inde moderne kunst te bezitten. De stoel ziet er op het eerste gezicht fantastisch uit, maar het schiet zijn doel voorbij. Hij mist steun aan de zijkanten en de



onderrug wordt niet voldoende ondersteund. Als beste voorbeeld voor deze knieval aan de kunst zijn de hoofdsteunen te noemen. De ranke vorm met het Lancia-logo mag er fantastisch uitzien, maar hier had de functie niet secundair moeten zijn. De hoofdsteun is te smal en hij staat ook wat bol: vergeet niet dat het wel om een veiligheidsitem gaat.

Als je met de kritische blik van een kunstenaar blijft kijken dan valt er meer op in het interieur. Zo op het eerste oog ziet het er erg fraai en vooral luxueus uit, maar het aluminium van het middenconsole en de knoppen van de airconditioning zijn van een matige stijl. De 'look and feel' past niet en het dwingt je tot symptoombestrijding als een automatische airconditioning en een grootbeeld navigatiesysteem in plaats van ons prima werkende 'Blue&Me' systeem. Dat de kofferruimte niet zo groot is, kan vergoelijkt worden door de limousine-achtige ruimte op de achterbank te benadrukken. En anders verschuif je de bank maar of leg je de bank om, zodat er meer bagageruimte ontstaat. Denk echter niet dat sculpturen makkelijk mee te nemen zijn, want de tildrempel is hoog en de doorgang is klein.

Historische bagage

Rijgedrag is niet kunsthistorisch te analyseren of te omramen, maar het is wel in historisch perspectief te plaatsen. In de jaren vijftig en zestig stonden Lancia's bekend om hun sportieve handling en hun fijnzinnige rijden. Het was niet voor niets dat Lancia een geliefd merk was bij rallycoureurs en toerwagenrijders.

Vermogende private coureurs stuurden Aurelia B24 Spiders door de straten van Mille Miglia en de Aurelia B20 won de doldwaze Targa Florio in 1952. Op rallygebied behoeft het merk geen introductie. Het noemen van een Stratos of een Fulvia of



bijvoorbeeld de HF Integrale is al overbodig, maar het geeft wel aan wat voor een prachtig rijgevoel Lancia's kenden. Helaas moet ik hier een verleden tijd gebruiken, want de Nuova Delta rijdt niet meer zo fijnzinnig als die oude Lancia's. Het rijdt welzeker niet slecht, maar het is niet meer doorweven met dat fijne gevoel.

De besturing is overduidelijk bekrachtigd en het is zelf wat indirect. Toch echt geen stuurgevoel dat je bij een sportief-elegante auto als een Lancia verwacht. Het is eerder een Golf-achtig gevoel. Het is niet bijzonder negatief, maar het gaat te makkelijk. Maar misschien moeten we ons niet richten op het historische perspectief, maar naar wat de consument wil: er moet bij Lancia immers echt geld worden verdiend. De markt zoekt geen subtiele rijdersauto's meer, maar juist comfort-leasers. Een comfortauto is de nieuwe Delta dan ook. Als we de blik dus aan de andere kant van de meetlat plaatsen is er een positiever verhaal. Het geluidscomfort is indrukwekkend aangezien er van bandengeruis of motorgeluid weinig sprake is. Het enige wat je hoort is de wind die vat wil krijgen op het kunstwerk. De Delta biedt qua stilte een niveau dat je niet vindt bij concurrenten.

Die stilte is een fantastisch uitgangspunt om te genieten van "Il Barbiere di Siviglia" van Gioachino Rossini en reizen wordt met het langeafstandscomfort van de Delta erg prettig. Zeker met de nieuwe en soepele dieselmotor, die met zijn lage verbruik van nog geen zes liter en adequate prestaties een hele fraaie instapmotor biedt. Hier is het nut van een – bij deze auto heerlijk schakelende en perfect afgestemde - zesversnellingsbak bewezen: de relatief kleine dieselmotor rijdt bij 120 net 2100 toeren. Een waarde waar zelfs Passats en Mondeos's met tweeliter diesels van onder de tafel kruipen. Ongehoord dat Lancia in dit licht een cruise control niet heeft opgenomen in de standaarduitrusting. Je rijdt nu telkens 110 of 130, want de schaalverdeling van de meters is oneven en bovendien zit je hand ervoor bij een juiste zitpositie. Het eerste afleesbare getal is 50 en het eerstvolgende is 210. Dat haal je overigens met de dikste twinturbo diesel en 190 pk. Een eigentijdse HF Turbo, als Lancia diesels in het sportieve spectrum zou gaan plaatsen.

B-colore

Vooropgesteld vinden we de nieuwe Delta een schitterende auto. Zowel de geteste Argento - die de onderkant van het gamma vormt - als de uiterst luxueuze Platino met dat weerzinwekkend gave B-colore gebroken wit en zwarte glazen dak. Italiaans mooi met de 18 inch velgen en bij voorkeur voorzien van een 1.4 T-Jet. Het uiterlijk van de Delta is een echt compliment aan het historisch besef aan het ontwerp bureau en dat raakt je. Wij reden echter een 120 pk sterke diesel met een behapbare prijs van 32 mille. Best een hele hoop geld



voor een auto uit de middenklasse, maar er zal bereidheid zijn dat te betalen. Je bent er prima mee voorzien, want de instapdiesel is zuinig en prettig en de aandrijflijn wordt gecompleteerd met een trefzekere en vloeiend te schakelen zesbak.

Neem echter wel voor lief dat de stoelen mooier zijn om naar te kijken dan op te zitten en vergeet de subtiele lichtgevoeligheid die oudere Lancia's tijdens het rijden hebben. Het is gewoon een doorsnee rijdende middenklasser en de gemiddelde klant zal toch geen ervaring met oudere Lancia's hebben: een ridicuul en te melancholisch argument van mijn zijde. De nieuwe Lancia-leaser zal de ruimte in zijn Delta weten te appreciëren en kan zich laten voorstaan op zijn keuze. Het is namelijk zo dat een Lancia een natuurlijk gevoel van goede smaak en stijl verschaft en dat doet de Nuova Delta beter dan een andere moderne Lancia.

Plus

- + Bijzonder mooi
- + Zuinige dieselmotor en fijne zesbak
- + Comfort door ruimte en geluidsniveau

Min

- Manco's in het interieur
- Matige stoelen
- Geen standaard cruise control