

Alto arte

Lancia kampt al tijden met een imago-probleem. Het Italiaanse merk stond weliswaar voor luxe, maar storingsgevoelige modellen komen je naam niet ten goede. Daar moet de Delta verandering in brengen. In autoland was de ontvangst in ieder geval bijzonder warm en de reacties lovend. Sinds de introductie vorig jaar zijn er rond de achthonderd van verkocht in ons land. Onlangs breidde Lancia het Delta-aanbod verder uit met een nieuw huzarenstukje: de 1.8 Di TurboJet. Deze typeaanduiding wekt de suggestie dat het om een diesel gaat, maar



we hebben hier toch echt te maken met een 200 pk sterke benzinemotor. De hamvraag luidt dan ook: is deze nieuwe topuitvoering een welkome versterking in de Lancia-stal?

Exclusief

Je vindt 'm mooi of je vindt 'm lelijk. Er lijkt geen tussenweg te bestaan. Tijdens het rijden gaan er duimpjes omhoog, maar wordt er soms ook afkeurend gekeken. Is het jaloezie? Of zouden voorbijgangers de Delta echt lelijk vinden? Wat er ook gezegd wordt, wie voor deze Lancia kiest hoeft geen anonimiteit te verwachten. De Delta is spraakmakend met zijn typische en bovenal herkenbare Lancia-neus, waar de LED-dagrijverlichting als eerste opvalt. Maar er is meer wat deze Italiaan tot zo'n fraaie verschijning maakt. Het valt moeilijk te omschrijven, het is gewoon een gevoel. De optionele 18 inch lichtmetalen wielen doen nog een schepje bovenop die exclusiviteit.



Eerder reden wij de Delta al met 1.6 diesel, nu hebben we topuitvoering meegenomen: de 1.8 Di TurboJet met 200 pk en sportronic-automaat. Deze imposante Italiaan kost rond de 38.000 euro en is van zo'n beetje alle luxe voorzien met onder meer een fraai navigatiesysteem, leer/alcantara-bekleding, climate control, heerlijk panoramisch schuifdak waarvan het voorste gedeelte aardig ver open kan en parkeersensoren rondom.

Een andere optie die de Delta schitterend doet ogen is bi-colore, in het geval van onze testauto is dat Perla Nadir. Het is champagne, maar door de lichtval lijkt het soms net alsof de Lancia als een kameleon van kleur verandert. Alle beschikbare kleuren hebben een Italiaanse aanduiding, om het geheel een nog meer 'personalità esclusivo' te geven. Een prettig aspect van de Delta is dat de auto erg chique en prijzig oogt, maar dat je 'm al vanaf iets meer dan 24 mille voor je deur hebt staan met een 1.4 turbomotor aan boord. Eén ding is wel zeker, de Delta laat de concurrentie op basis van het uiterlijk al ver achter zich. Dat betekent natuurlijk nog niet dat de strijd dan al gestreden is, want er is meer dan schoonheid van buiten.

Smaakvol met een maar

Het interieur valt na de instap direct bij ons in de smaak. Zo op het eerste gezicht oogt het allemaal hoogwaardig en lijkt de afwerking van een hoog niveau. Maar wie beter gaat kijken moet een teleurstellend gevoel bekruipen. Het chique ogende materiaal blijkt niet meer dan hard plastic te zijn, dat bovendien niet overal even naadloos aansluit. Nadere inspectie brengt ons tot nog een paar kleine missertjes. Zo bedien je het linkerleeslampje voor met de rechterschakelaar en het lampje rechts juist met de linkerschakelaar. Handgrepen aan het plafond ontbreken in de Delta. Het zijn van die kleine dingetjes...



Gelukkig blijft er nog genoeg moois over. Het (optionele) grote kleurenscherm in het midden is goed afleesbaar en ziet er fraai uit. De aanwezige navigatie biedt legio mogelijkheden. De tellers zijn echter minder goed afleesbaar door de kleine streepjes en de snelheidsaanduiding van 90/110/130, zoals we dat wel vaker in Italiaanse en Franse auto's tegenkomen. Voorin is er voldoende opbergruimte aanwezig. De portiervakken zijn lekker groot en ook onder de middenarmsteun kun je voldoende kwijt, er is zelfs een koelvakje voor een flesje aanwezig. Dan de voorstoelen. De gekozen combinatie van leer en alcantara is smaakvol en voelt piekfijn aan. Jammer dat de zetels te weinig zijdelingse steun bieden.

De achterbank is bijna net zo vlak als een kerkbank, tijdens bochtenwerk kun je nauwelijks voorkomen dat de inzittenden gaan schuiven. Hoofdrimte achterin houdt vanwege de aflopende daklijn voor langere inzittenden niet altijd over, maar over beenruimte hoeven de achterpassagiers in ieder geval niet te klagen, die is ruim voldoende aanwezig. De achterbank is zelfs te verschuiven, zodat je meer bagageruimte creëert. Nou is de Delta geen kleine jongen met een inhoud van 465 liter in de kofferbak. Ter vergelijking: belangrijke concurrenten als de Volkswagen Golf en Ford Focus doen respectievelijk 350 en 396 liter. Door de hoge tildrempel is de bagageruimte echter wel lastig toegankelijk.

De C van comfort

Een turbomotor met 200 pk onder de kap. We wrijven eens flink in de handen met die gegevens in het achterhoofd. Hoogste tijd om de sleutel om te draaien en te gaan rijden. Het in hoogte en diepte verstelbare stuurwiel pakt prettig beet. De dikke A-stijlen voorin nemen aardig wat zicht weg. Ook het zicht naar achteren is matig door de kleine zijruitjes. De grote buitenspiegels helpen gelukkig een handje. Al snel ontpopt de Delta zich tot een zeer comfortabele reisgenoot, iets wat we op voorhand niet zo zeer van de Italiaan hadden gedacht. Immers,



een turbomotor met 200 pk aan boord kweekt de nodige verwachtingen. De krachtbron maakt de Delta snel, maar van sportiviteit is geen sprake. Je kunt hem eerder koppelkoning noemen. Die 320 Nm meter zijn namelijk al beschikbaar vanaf 2.000 toeren per minuut. Opvallend is hoe stil de motor blijft, ook op hoge snelheid.

Lancia levert de 1.8 Di TurboJet alleen in combinatie met een zestraps automaat. Een goede match als je van comfort uitgaat. De automaat doet het trouwens helemaal niet slecht. Hij schakelt vloeiend over naar het volgende verzet en maakt gebruik van het koppel. Wil je echter snel accelereren en trap je het gas in, dan is het schakelen wel voelbaar. Via de aanwezige flippers achter het stuur kun je ook zelf het werk doen, maar het maakt de automaat wel erg traag. Ondanks de aanwezige automaat krijgt de Delta toch een groen C-label mee. Lancia belooft een gemiddeld verbruik van 7.8 liter op honderd kilometer. Na onze testperiode kwamen wij uit op 8.9 liter.

Zoals we eerder schreven draait het bij de Delta om comfort. Het onderstel is daar helemaal op ingericht en tijdens het rijden worden oneffenheden in de weg feilloos weggewerkt. In de bochten helt de Lancia wel enigszins over, maar je hebt nimmer het idee dat de koets snel uit koers raakt. De besturing is erg licht, dat is vooral goed te merken bij het keren of inparkeren van de auto. Voor je gevoel draai je het stuur veel verder om dan nodig. Als je de Delta hebt geparkeerd en je zet de automaat in de P-stand, dan blijven de parkeersensoren nog piepen, heel irritant. Een noemenswaardig pluspunt is de knipperlichtfunctie. Tijdens het inhalen raak je de stengel kort aan en de aanwijzer knippert vijf keer, meer dan voldoende om medeweggebruikers te attenderen dat je van rijstrook gaat wisselen.

Groot goed

Is deze nieuwe topuitvoering van de Delta een welkome versterking? We kunnen op die vraag volmondig 'ja' antwoorden. De Lancia ziet er niet alleen bijzonder fraai uit, het is ook nog eens een comfortabele reiswagen. Dat er een 200 pk sterke turbomotor onder de kap ligt maakt het nog eens extra leuk. Het interieur ziet er op het eerste gezicht kek en kwalitatief hoogwaardig uit, maar wie op nadere inspectie uitgaat bespeurt toch nog wel wat missertjes.



Ondanks het stijlvolle karakter is de Delta nog altijd vrij onbekend in autoland.

Vraag maar eens op straat aan vijf willekeurige mensen of ze vijf auto's uit die klasse kunnen opnoemen. Golf, Astra, Focus, 308 en wellicht Mégane zul je vaak horen, maar zeker geen Delta. En dat is jammer, want de Delta verdient meer. Aan de andere kant, exclusiviteit is een groot goed.

Plus

- + Schitterende uitstraling
- + Comfortabel
- + Zeer fijne turbomotor

Min

- Te lichte besturing
- Afwerkingsmissers
- Vlakke achterbank