# Stijlvol en mystiek

Carla Bruni â€“ Frans-Italiaans topmodel en artiest â€“ is de laatste tijd natuurlijk vooral in het nieuws door haar huwelijk met de Franse president Sarkozy. Toch blijkt uit het clipje op www.lanciamusa.nl dat ze nog ergens gek op is: de Lancia Musa. Met de stijl en mystiek van Bruni probeert Lancia haar kleine ruimtewagentje te promoten als zijnde ook stijlvol en een tikje mystiek. Bruni kiest in het clipje immers voor een Lancia Musa als â€˜limousineâ€™ die haar naar de rode loper brengt, in plaats van een â€˜standaardâ€™ stretched limo. Lancia geeft dus ook hoog op voor wat betreft het comfort en de ruimte van de Musa.

Al de recente aandacht rond Bruni zal Lancia waarschijnlijk helemaal niet erg vinden. Immers, de Musa kan ook best wat aandacht gebruiken. Je ziet ze nauwelijks â€˜in het wildâ€™ en het zusje van Fiat â€“ de Idea â€“ is vanwege tegenvallende verkopen al helemaal uit het Nederlandse schap verdwenen. Is de onlangs gefacelifte Musa

werkelijk stijlvol, comfortabel en ruim tegelijk? En zo ja, waarom zie je ze dan maar zo weinig?

## Succesvolle lift

Naast dat de Musa, zoals genoemd, familie is van de Fiat Idea, zou je ook kunnen zeggen dat de Musa een ruimtevariant van de Ypsilon is. De vormen zijn zeer herkenbaar, alleen grofweg gezegd dan in een hoge variant. De vraag of deze Lancia stijl heeft kunnen we direct afvinken, want de auto is een en al stijl. Er is veel gebruik gemaakt van chique ogend chroom, zonder dat teveel wordt. Zwarte raamstijlen en getint glas doen daar nog weer een schepje bovenop, maar ook details als een verchroomd Musa-embleempje maken de auto net wat eleganter dan de gemiddelde concurrent. De lichtmetalen wielen meten zestien inch en zijn tweekleurig, of B-Colore zoals Lancia dat zelf noemt. Ook de lak is naar wens in B-Colore te bestellen, hierbij is

het dak en de achterklep in een andere kleur gespoten dan de rest van het plaatwerk. Zie de eerder geteste Ypsilon, die was ook in B-Colore uitgevoerd. Er zijn vier van deze combinaties mogelijk, naast de 14 gewone lakkleuren. Nouja, gewoon... Dat zijn stuk voor stuk ook allemaal weer bijzondere kleuren, net als het â€˜Cipria Gentileschiâ€™, waar de testauto van voorzien was. Een roze/paars uitstralend grijs kleurtje.

Met de facelift is Lancia ingrijpend te werk gegaan. Aan de voorzijde is naast de grotere glimmende grille vooral de hele bumperpartij ingrijpend gewijzigd. Van relatief anoniem is hij naar een bij de auto passende vormgeving gegaan. Aan de achterkant van de nieuwe led-lichten op, maar ook vooral de achterklep die nu lager opent. Hiermee wordt de tildrempel van de vorige generatie behoorlijk minder. De klep is nu natuurlijk wel wat groter en zwaarder en het is jammer dat Lancia daar niet een handiger treksysteem cq handgreep voor heeft gemaakt. Er hand een lullig rubberen koordje, maar echt handig is die niet. En naast het feit dat een achterklep met druilerig weer vaak erg vies is om aan te pakken, is het ook nog eens erg hoog reiken om hem Ã¼berhaupt te kunnen pakken. Hoe dan ook doet de facelift de Musa van buiten veel goeds. Hij oogt frisser en chiquer en kan zo weer een mooi tijdje mee.

# Luxe te over

Het interieur van de Musa is minstens zo bijzonder als de buitenkant. Bijzondere kleuren en materialen zorgen er ook hier voor dat je echt niet het gevoel krijgt dat het interieur zoveel op dat van de concurrent lijkt. Of het moet zijn dat je zaken uit de Ypsilon herkent, maar dat is natuurlijk niet verwonderlijk. Bijvoorbeeld het stuurwiel en de middenconsole waren eerder ook in de Ypsilon by MomoDesign terug te vinden. Gelukkig is hier overigens wel sprake van een automatische airco, dualzone zelfs, waar de Ypsilon ineens twee verschrikkelijk detonerende zwarte draaiknoppen tussen de lichte materialen had zitten. Ook de klokken en boardcomputer zijn dit weer bovenop het dashboard terug te vinden. Aan weerszijden daarvan zitten bovenop het dashboard praktische opbergvakjes. Waar je in de klasse van de ruimtewondertjes wil meedoen, ontkom je niet aan opbergvakjes en â€“bakjes, maar dan nu wel weer met een elegant klepje met een chromen ontgrendelingsmechanisme. Het Blue&Me systeem van

moederconcern Fiat is ook op de Musa geÃ¯nstalleerd en daarmee kan je naast alle gebruikelijke audiofuncties ook gebruik maken van de MP3/Ipod-aansluiting tussen de voorstoelen en de Bluetooth-functies voor telefonie. Alles kan bediend worden met de knoppen op het stuur, of zelfs met spraakinstructies.

Luxe te over dus met zaken als dualzone airco en spraakgestuurde audio en telefonie. Maar dan ben je er nog niet, want zaken als cruisecontrol, elektrische ramen voor en achter, elektrische spiegels en een elektrisch te openen schuif-/kanteldak vinden echt niet hun weg naar iedere concurrent in deze klasse. Ook achterin kan je overigens genieten van een goede lichtinval met een tweede glazen dak, al is deze niet te openen.

Ook de sierlijke stoelen dragen bij aan het comfort. Met een alcantara middenstuk in zitting en leuning, een glad leren rand daaromheen en hoofdsteunen met de naam Musa daarin geborduurd zien ze er alleen al fantastisch uit. De kleur houdt een beetje het midden tussen bruin, grijs en aubergine. Lancia noemt het â€˜Tortoraâ€™, Italiaans voor tortelduif. De stoelen zitten goed en zijn naar believen handmatig te verstellen. Sowieso vraagt de auto wel een beetje om een rechte positie vanwege zijn hoge karakter en bijvoorbeeld de versnellingspook die zich ook op hoogte tegen het dashboard aan bevindt. Ook op de achterbank vind je dezelfde materialen weer terug. Neem je er plaats dan is er hoofdruimte te over, maar beenruimte is allemaal maar net aan. Nu is het natuurlijk een wat kleiner autootje, dus is dat deels ook wel te verwachten, maar mocht je een lang persoon voor je hebben zitten Ã©n de te verschuiven achterbank naar voren zetten, dan weet je ook direct waarom Bruni in het reclamespotje heel comfortabel met haar benen opgetrokken op de bank zit. De kofferruimte is dik voor elkaar met 320 liter. Met de facelift is niet alleen de achterklep verder doorgelopen naar onderen, maar is ook de laadvloer een stuk gezakt. Hiermee is maar liefst 70 liter aan bagageruimte gewonnen.

# Stadsautootje?

De nieuwe Musa is te verkrijgen in drie motorvarianten. Twee 1368 cc metende benzinemotoren, waarvan de achtklepper 77 pk levert en de zestienklepper 95 pk. En daarnaast is er een diesel te verkrijgen van 90 pk. De testauto was de 95 pk benzineversie, qua vermogen de sterkste dus. Toch zou je niet direct zeggen dat je de sterkst mogelijke Musa in handen hebt, als je de eerste kilometers gereden hebt. De kleine Lancia komt over als een heel gemoedelijk autootje, dat prima voorziet in zijn taak, maar het daarmee ook wel genoeg vindt. Bij het meerijden in de stadse verkeersstromen, zit je in de Musa prima. Mede door het goede zicht rondom en de rechte zitpositie ga je heel relaxed mee tussen de menigte, maar juist op het moment dat je een keer wat extra wilt of zelfs moet geven, dan merk je dat de Lancia daar niet direct op berekend is. Wanneer er bijvoorbeeld een inhaalactie over de tegenliggende rijbaan nodig is, moet je beslist eerst goed terugschakelen en dan nog zou je de auto

zelf bij wijze van spreken nog wat harder vooruit willen duwen. Je zou zeggen dat dat met 95 pk in een auto van dit formaat eigenlijk niet nodig zou moeten zijn.

Tegenwoordig wordt de term â€˜stadsautootjeâ€™ vaak als diskwalificatie gezien, maar in de goede zin van het woord zou je de Musa wel een echt stadsautootje mogen noemen. Juist door de eerder genoemde relaxte manier van meekomen in het stadsverkeer. Maar natuurlijk ook door zijn formaat en wendbaarheid kan je makkelijk een smal straatje door of in een klein parkeerplekje. De wendbaarheid wordt daarbij nog gunstig beÃ¯nvloed door de CITY-knop vlakbij de versnellingspook. Wanneer deze ingeschakeld is, zal de elektronische stuurbekrachtiging lichter ingesteld worden, zodat draaien aan het stuur nog eenvoudiger wordt. Veel fabrikanten zijn een tikje allergisch voor het woord stadsautootje omdat het zou impliceren dat de auto ook niks extraâ€™s te bieden heeft, maar dat is toch zeker hier niet het geval. Waar een redelijke acceleratie wel eens wat te veel lijkt gevraagd, wil dat niet zeggen dat de snelweg maar gemeden moet worden. De Musa is namelijk prima op hoge snelheid te rijden. Mede door zijn zesde versnelling blijft het comfort daarbij nog steeds op een goed niveau. De motor- en rijgeluiden blijven door de verbeterde geluidsisolatie grotendeels buiten het interieur. Ook heb je geen last van trillingen of zweverig gedrag, iets waar vroeger stadsautootjes op hoge snelheid mee werden geassocieerd. Wat bij hogere snelheid wel eens vervelend kan zijn is de wind. Door het relatief hoge en smalle koetswerk is de Musa behoorlijk zijwindgevoelig. Wanneer de wind dwars op de auto komt, verneem je dat absoluut.

De zesbak laat zich zeer soepel bedienen. Hier had best iets meer gevoel in gemogen, maar het moet gezegd dat hij wel prima functioneert. De zesde versnelling heeft natuurlijk vooral zijn nut op het gebied van zuinigheid, maar toch valt dat nog niet heel erg mee. De testkilometers werden afgelegd tegen een gemiddeld verbruik van 7.4 liter per 100 kilometer. Bij puur snelwegrijden (gemiddeld 100 km/u) werd er een gemiddelde gehaald van 6,3 liter per 100 kilometer. Beide waarden liggen al best een eindje boven de fabriekswaarden van respectievelijk 6,6 en 5,5 liter per 100 kilometer. Het zou in tijden waarin het milieu centraal staat niet onverstandig zijn geweest van Lancia om naast een extra versnelling aan te brengen ook motorisch wat updates door

te voeren.

## Onbekend maakt onbemind

Hoe dan ook moet gezegd worden dat Lancia een stijlvolle en comfortabele auto heeft in de Musa. Op de vraag of de Musa ook daadwerkelijk zo ruim is zou ik bijna direct volmondig ja willen zeggen, al doet de beenruimte achterin me daarin een beetje aarzelen alvorens ik toch ja zeg. Je gaat daar echt hinder ondervinden als je Ã©n minstens drie grote personen wilt meenemen Ã©n veel bagage, en aangezien de Musa zich nog steeds in de kleinere klasses begeeft, is dat ook wel logisch. Technisch zijn er eigenlijk ook geen grote zaken op te merken  aan de Musa. Wanneer je niet al te veeleisend bent, zal je ongetwijfeld dik tevreden zijn met het gebodene van deze 1.4 16v. Toch is het jammer dat er niet nog een sterkere motorvariant beschikbaar is, dit zal ongetwijfeld ook een groep potentiÃ«le kopers aan het twijfelen brengen.

Waarom zie je ze dan toch zo weinig? Voor een deel zou het aan de prijs kunnen liggen, aangezien de Musa toch al gauw 2000 tot 4000 euro duurder is dan gelijkgemotoriseerde concurrenten als de Opel Meriva, Ford Fusion of Renault Modus. Dat neemt niet weg dat de Musa wel veel luxe aan boord heeft dat niet al zijn concurrenten hebben. De vanafprijs van deze Musa ligt op een krappe 18.000 euro, terwijl deze 95 pk Platino-uitvoering met alles erop en eraan uitkomt op ruim 25.000 euro. Vermoedelijk zal de prijs niet het enige zijn. Deels zal het ook wel het â€˜onbekend maakt onbemindâ€™ zijn, want tijdens de testperiode heb ik alleen maar lovende reacties gekregen op de luxe en vormgeving. Of zou het puur de Hollandse mentaliteit zijn? Dat we liever een vertrouwde geprakte aardappel met jus eten dan een prachtig opgemaakt Italiaans gerecht waarvan alleen de naam al lekker klinkt.

## Plus

+ Onderscheidend
+ Luxe
+ Comfortabel

## Min

- Beenruimte achterin
- Windgevoelig
- Verbruik