



Dennis van 't Kruis
13 februari 2006

Intro

Uitzonderingen daargelaten, maar in het land waar koning Talpa zijn wansmaak propageert, kiest men zelden voor de stijlvolle optie. De Lancia Thesis is hiervan een goed voorbeeld. In de jaren tussen 2002 en 2005 werden er respectievelijk 54, 118, 67 en 30 verkocht. In de eerste maand van 2006 vonden 8 exemplaren een eigenaar.



Het exterieur

De styling wijkt sterk af van de concurrentie in deze klasse, Lancia wilde vooral een opvallende en afwijkende auto op de markt brengen, in plaats van een auto te creëren die het grote publiek aanspreekt. Nu is het een auto geworden die wel door iedereen mooi gevonden wordt, maar die uit lafheid niet wordt gekocht. De Thesis verwijst in haar design naar de Lancia's uit het verleden, met name elementen van modellen als de Aurelia en de Flaminia komen in het exterieur terug. De eerste stappen richting de Thesis werden in 1998 gezet met de Diabolos. De ruitvormige koplampen, de karakteristieke grille aan de voorzijde, de smalle boemerangvormige achterlichten die vanaf de bumper doorlopen in de heupen van de auto zijn de elementen die doorvertaald naar de Thesis. Belangrijkste afvallers in deze vertaling waren de



achterportieren die bij de Diagolos aan de achterzijde scharnierden.



Het interieur

In het interieur zijn maar weinig kunststoffen te vinden. De accentdelen zijn gemaakt van de materialen waar ze op lijken. Voor de houtenstrip op het dashboard heeft daadwerkelijk een boom zijn vlees gedoneerd en voor de middenconsole is magnesium gebruikt. De onderzijde van het dashboard is bekleed met hetzelfde leer dat ook op de stoelen is gebruikt. Dit geeft het hele interieur een warme uitstraling. Het is alleen jammer dat Lancia er niet voor gekozen heeft om het stuur ook te voorzien van een houtaccent, dat soort details maken een sfeerbeeld namelijk helemaal af. De stoelen in de testauto zijn overtrokken met beige Alcantara en de bestuurdersstoel schuift vanzelf



Lancia Thesis 3.2 V6 24v Emblema

naar voren en naar achteren als je de motor aan- of uitzet. De lengte van de zitting is spot on, en loopt tot in de knieholte, daar hebben de bovenbenen alle steun die ze maar willen. Ook de zijdelingse steun is ruim voldoende. De beenruimte op de achterbank is redelijk, je hebt er voldoende de ruimte. De inhoud van de kofferruimte bedraagt 400 liter.



Het rijden

Bij aanvang van zo'n beetje elke rijtest is het eerste wat ik doe, mijn jas in de kofferbak leggen. Op die manier heb je als bestuurder meer bewegingsvrijheid. Zo ook dit keer met de Thesis, de verkoper liep met mij mee naar buiten en toen ik hem vroeg om de kofferbak te ontgrendelen ging deze al vanzelf open. Deze functie is niet uniek,



meerdere merken leveren dit handigheidje en bij andere merken kan de kofferklep ook weer automatisch worden gesloten, maar je kijkt toch raar op als je het niet verwacht. De Thesis is vooral bedoel als comfortabele reis- c.q. zakenauto. De acceleratietijd (0-100 km/u) is echter een hele nette met 8,8 seconden. Tijdens deze sprint laten de 230 volbloed paarden, bij 6.200 tpm en 289 Nm bij 4800 tpm, zich flink horen. Opvallend is hoe weinig moeite deze motor heeft met de 1820 kilo zware auto. Rustig rijgedrag past dan ook beter bij het karakter van deze auto, waarbij de 6-cilinder een zachte roffel laat horen. Wel wacht de automatische versnellingsbak iets te lang met opschakelen als je een relaxte rijstijl hanteert, iets wat uiteraard niet het geval is tijdens een sportiever moment. De automaat en de motor zijn mooi op elkaar ingespeeld. Rijdend op snelwegtempo zul je de motor op de achtergrond blijven horen. De wegligging is zoals je dat van een Italiaan kunt verwachten, lekker strak. De minirotondetest verliep dan ook zonder een greintje bandengepiep, terwijl de snelheid op een redelijk niveau lag. De wegligging wordt dan ook positief bijgestaan door een batterij aan hulpmiddelen. De rijstabiliteit en het comfort worden bevorderd door de "skyhook". De luchthaak oftewel de elektronisch geregelde schokdempers regelen, aangestuurd door een centrale regeleenheid, de mate van demping per wiel. Uiteraard ABS met een elektronische remkrachtverdeler die voor een evenwichtige verdeling zorgt van de remkracht. Het MSR-systeem controleert blijvend het motorkoppel om doorslippen te voorkomen. Traction Control en de Anti Slip Regulation (ASR) waarborgen de grip op het asfalt. Ten slotte grijpt de Electronic Stability Program in als een bocht te snel wordt genomen of bij een plotselinge uitwijkactie.

<A



Slot

Ga je in dezelfde prijsklasse als de testauto shoppen bij Mercedes, Audi of BMW dan zul ook bij die merken een V6 met tussen de 230 tot 255 pk aantreffen. Maar vergeleken met de Thesis zijn de tegenstrevers klinische voertuigen. De Thesis excelleert op het gebied van styling en uitstraling. Vooral het warme en knusse interieur maakt dit een lekkere wagen om in te rijden. En zoals bovenaan de tekst al vermeld staat, er rijden er, per dagtekening, in Nederland maar 277 exemplaren van rond. Dat is minder leuk voor de dealers, maar voor de liefhebbers die graag in een zeldzame auto™s rijden een leuke bijkomstigheid.



Plus

- + Kwaliteit interieur
- + Hulpmiddelen voor stabiliteit
- + Originele verschijning

Min

- Stuur
- Wachtijd opschakelen bij rustige rijstijl
- TÃ© uitgesproken voor een breder koperspubliek