



Lancia Musa

Geen container

Autotest | MPV's zijn populairder dan ooit. En dat heeft een goede reden, want dergelijke familiebusjes bieden veel ruimte en praktische mogelijkheden. Bovendien maakt de hoge zit het rijden ontspannen en het instappen eenvoudig. Toch kleeft er ook een nadeel aan deze multi purpose vehicles: op een enkele uitzondering na zijn het net containers op wielen. Vooral in het middensegment is weinig aandacht voor charme en uitstraling. Lancia wilde daar een einde aan maken met de Musa.

Wat goed design kan doen is verbluffend. Als de dienstdoende redacteur niet zou weten dat de Musa onderhuids gelijk is aan de eerder geteste Fiat Idea, zou hij denken in een compleet andere auto te stappen. De aankleding met crème-keurige panelen (het is kunststof maar lijkt leder), cognac-keurige middenconsole en diverse chroom-accenten geven de Musa een weldadige uitstraling. Ook de afwerking staat op een hoger niveau dan dat van de Fiat, waardoor de Lancia direct het idee geeft van een auto uit een hogere klasse.

Karakter

Het verschil tussen de Fiat en Lancia is als het verschil tussen een koud en een warm bad; ze zijn even groot, maar het verschil is bij instappen direct duidelijk. Helaas heeft het rijden ook iets van een bad. De besturing is zeer indirect, terwijl de auto hevig reageert op iedere stuur-actie. Als daar dan ook nog eens zijwindgevoeligheid en gevoeligheid voor spoorvorming bij komt, is duidelijk dat sturen met de Musa behoorlijk wat gewenning vraagt. Vooral bij slecht weer scoort de Musa op gebied van weggedrag

maar matig.

Ook de 1.4-liter benzinemotor heeft een heel eigen karakter. De Musa komt in eerste instantie probleemloos mee met het overige verkeer. Maar meer dan dat mag niet worden verlangd. Het motorvermogen is precies voldoende, maar enige reserve is niet beschikbaar. Vlot inhalen op provinciale wegen is een probleem en zelfs op de snelweg is het niet mogelijk zomaar een gat op de linker rijbaan in te duiken en te verwachten met de snellere stroom mee te komen. Helaas levert Lancia slechts één benzinemotor, dus wie niet wil dieselen heeft weinig keuze.

Wennen

Het ongebruikelijke stuur- en motorkarakter is vooral een kwestie van wennen. Hoe langer de auto bij de redactie op bezoek was, hoe prettiger deze ging rijden. Het brandstofverbruik daalde in de loop der dagen en de auto leek stiller te worden. De eerste kilometers waren onzeker en onwennig, maar hoe langer de test duurde hoe meer gevoel de bestuurder voor/met de

auto kreeg. Het geringe aantal Musa's op de snelweg maakt bovendien duidelijk dat dit geen anoniem massaproduct, maar een chique Italiaan is!

De motor daagt niet uit en dwingt als vanzelf een aangepaste rijstijl af. Ook de besturing gaat wennen en geeft steeds meer vertrouwen in het weggedrag. Het remmen en schakelen verloopt vanaf het eerste moment prima. De remmen zijn sterk en bijterig, het schakelen (de pook is handig hoog op de middenconsole geplaatst) vlot en trefzeker.



Ruimte

Bij een auto als deze zijn de praktische mogelijkheden misschien wel belangrijker dan de rijeigenschappen. De ruimte voorin is riant. De voorruit is ver naar voren geplaatst, wat een ruimtelijk gevoel geeft. De klokken zijn midden op het dashboard geplaatst; de meest logische plek als deze tenminste naar de bestuurder waren gedraaid. Alle knoppen zijn in de middenconsole te vinden, waardoor veel open vlakken zijn gecreëerd. Mede dankzij het materiaalgebruik is het dashboard niet alleen overzichtelijk, maar ook heel chique. Waar mogelijk is achter ieder vlak een bergruimte te vinden. Vooral het vak boven de voorruit, dat over de hele breedte van de auto loopt, is in de praktijk erg handig.

De hoofdruimte is prima en zelfs zeer lange bestuurders passen probleemloos in de Musa. Het is daarom jammer dat de hoofdsteunen van de stoelen van dit basismodel nauwelijks verstelbaar zijn. Als gevolg daarvan duwen ze vooral in de nek en ondersteunen het achterhoofd niet. Dit probleem is

uiteeraard afhankelijk van de lengte van de bestuurder en bovendien van de uitvoering. Alle modellen boven het hier gereden "Oro"-basismodel hebben andere, met leder beklede stoelen, die beduidend prettiger zitten.

Vier personen

De Musa is niet bedoeld als familiebusje en biedt daarom geen ruimte voor zes, maar voor vier personen. Dat mogen dan wel vier volwassenen én hun bagage zijn. Hier geen constructies met extra achterbanken waar alleen kinderen op passen. De ene achterbank staat op rails om afhankelijk van de situatie te kiezen voor meer bagageruimte of meer beenruimte. De bagageruimte is ook met maximale beenruimte nog heel behoorlijk, zodat vier volwassenen in stijl op vakantie kunnen met de Musa.



Conclusie

Waarom zou een compacte, ruime en praktische auto niet stijlvol kunnen zijn? Waarom moet een familieauto altijd zijn ingericht als een rijdende kinderkamer? Lancia bewijst dat het ook anders kan met de Musa. Dat begint al in de showroom waar de klant direct merkt geen nummer te zijn, maar een uniek individu met een eigen smaak.

De Lancia Musa is onderhuids misschien een Fiat Idea, de aankleding zorgt ervoor dat dit nauwelijks merkbaar is. Bovendien betekent de Fiat-basis dat Lancia een beschaafd prijskaartje aan de Musa kan

hangen.

De ruimte is prima, de rijeigenschappen vragen op zijn zachtst gezegd enige gewenning. De besturing is zeer indirect en ook het geringe motorvermogen vraagt een aangepaste rijstijl. Dus neem vooral de tijd om een uitgebreide proefrit te maken. Dit is immers geen massaproduct, maar een uniek individu waarmee uitgebreid kennis moet worden gemaakt. ■



Specificaties

Lancia Musa 1.4 16v Gold

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	399 x 170 x 169 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1.130 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	320/1420 l
Bandenmaat	195/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1368 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	95 pk @ 5800 tpm
Koppel	128 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	140 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 20.295,-
Prijs instapmodel	€ 17.995,-