



Lancia Gamma

Wel mooier, niet beter

Autotest | Lancia lanceert de nieuwe Gamma. Na decennia van stilte wordt de legendarische naam nieuw leven ingeblazen. De naam is gekozen omdat de Gamma (1976 - 1984) ooit het topmodel van Lancia was. De nieuwe generatie neemt dat vaandel over. Echter, de elegante sedan van weleer is nu een SUV. Die SUV deelt de techniek bovendien met auto's van andere merken. Is de nieuwe Gamma desondanks een echte Lancia?

Wanneer een historische naam opnieuw wordt gebruikt, zijn er twee mogelijkheden. De eerste optie is om de stijl van het oude model als uitgangspunt te gebruiken. Zo weet de nieuwe Renault 5 alleen al met het innemende uiterlijk kopers voor zich te winnen en was het succes op voorhand verzekerd. Lancia is echter een klein merk en kan het zich niet permitteren om zelfstandig een geheel nieuw model te ontwikkelen. Daarom is de Gamma onderhuids gelijk aan de Peugeot 5008 en DS No8. Het verschil zit in de vormgeving en die is, net als bij het origineel, geïnspireerd op Italiaanse mode, meubels en architectuur.

Om van de Gamma niet de zoveelste SUV te maken, hebben de vormgevers er alles aan gedaan om de hoogte te verhullen. Zo zijn het dak en de raamstijlen zwart en volgt het oog als vanzelf de ranke lijn die van de achterspoiler naar het voorste puntje van de lage neus loopt. Dankzij een zwarte rand rondom lijkt het koetswerk nog slanker. Heel geraffineerd gedaan allemaal!

Ruimte en uitrusting

Ook in het interieur is hoogstens de charme van het

klassieke model te vinden, maar daar blijft het bij. Moderne aandrijflijnen dicteren namelijk heel ander gebruik van de ruimte dan conventionele verbrandingsmotoren. In een elektrische auto vraagt de motor nauwelijks ruimte, maar de batterij des te meer. Daarom heeft de Gamma een korte neus en een lange wielbasis om plek te maken voor een grote accu in de vloer. Vanwege die bouw staan de stoelen meer rechtop dan in een sedan. Dat heeft als bijkomend voordeel een eenvoudige instap en goed overzicht over het verkeer. De ruimte achterin is goed. De bagageruimte is diep en breed, maar niet hoog.

Terwijl de tegenhangers van Peugeot en DS voor Franse charme kiezen, is de Italiaan meer extravagant. Lancia kiest voor uitgesproken vormen, decoratief chroom en... een tafeltje. In de praktijk is dat meer dan alleen decoratief, want bijna ongemerkt wordt het gebruikt voor sleutels, telefoons, kabeltjes en wat dies meer zij. Een groot verschil met het tafeltje in de Lancia Ypsilon: omdat de Gamma veel breder is, drukt het niet tegen de knie van de bestuurder.

Aan weerszijden van het dashboard zijn knoppen te vinden die primair dienen ter decoratie en als bijkomstigheid ook worden gebruikt om de luchtroosters te richten. Alhoewel de stijl van het interieur van de Gamma uniek is voor Lancia, zijn de bouwkwaliteit en de kwaliteit van de gebruikte materialen niet beter dan die van de stalgenoten. Dat wil niet zeggen dat er iets mis is met Lancia, het betekent vooral dat de andere merken het heel goed doen.

De meeste functies worden bediend via een breed en slank beeldscherm. De vormgeving van de menu's en dialogen past goed bij de rest van de auto. De functionaliteit van het audio-, communicatie- en navigatiesysteem is wederom gelijk aan dat van andere modellen van moederbedrijf Stellantis (en daar is weinig mis mee). Alles werkt naar behoren en ook de slimme assistent "Sala" doet zijn werk goed. Vragen die niet over de bediening van de auto gaan, stuurt Sala door naar ChatGPT. Alhoewel ondergetekende nooit tijdens het autorijden een plotselinge behoefte voelde om met een kunstmatige intelligentie de diepzinnige vragen over het leven te bespreken, kan het nu wel.

Het audiosysteem van Focal verdient een speciale vermelding, want de klank is kraakhelder, rijk en desondanks niet vermoeiend. Wie iedere rit luid en intensief van muziek wil genieten, heeft hiermee een goed audiosysteem tegen een relatief bescheiden prijs.

Motoren en prestaties

De Lancia Gamma wordt geproduceerd met hybride- en elektromotoren. Voor deze test zijn twee elektrische varianten gereden. De 245 pk sterke basisversie haalt zijn energie uit een batterij met een capaciteit van 97 kWh (officieel bereik: 741 km). Dat vermogen is in de praktijk ruim voldoende en maakt van de Gamma een meer dan vlotte auto. Niet alleen in de stad en op de buitenweg zijn de prestaties prima. Op de snelweg heeft de Gamma altijd voldoende reserve om vanaf een hoge snelheid nog eens flink te accelereren. Het geluidsniveau is gemiddeld voor een elektrische auto en ongekend laag in vergelijking met een soortgelijke auto met verbrandingsmotor.

Ter vergelijking is ook gereden met de "HF Integrale". In het verleden duidde die naam op welhaast onverslaanbare rally-auto's die puur voor de homologatie in kleine oplages ook voor gebruik op de openbare weg werden aangeboden. Bij de Gamma staat Integrale slechts voor vierwielaandrijving en belooft Lancia geen topprestaties. En inderdaad: wanneer kalm met de verkeersstroom wordt meegereden is niet merkbaar dat deze topversie goed is voor 375 pk. Zodra de sportstand wordt geactiveerd is het verschil juist overduidelijk: nu reageert de Gamma gretig op het stroompedaal. Terwijl de basisversie moeiteloos presteert, is deze Integrale goed voor een aangename dosis overmacht en agressie.

Weggedrag

De Lancia Gamma is technisch gelijk aan de andere grote SUV's van Stellantis. De prestaties en het weggedrag zijn identiek. Echter, de gekozen aandrijving is van grote invloed op de rijeigenschappen. Opnieuw scoort de basisversie al een ruime voldoende. De Gamma biedt een prima

combinatie van dynamiek en comfort, laat zich rustig rijden en legt moeiteloos lange afstanden af.

Wederom is de HF Integrale superieur. Deze versie heeft namelijk een camera die het wegdek scant en het onderstel continu aanpast. In de comfortstand is de topversie daarom merkbaar comfortabeler omdat oneffenheden in het asfalt effectiever worden opgevangen. In de sportstand maken de variabele dempers het onderstel merkbaar stugger voor betere communicatie met de bestuurder en daarmee ook een intensere belevenis.

Conclusie

Na ruim veertig jaar introduceert Lancia een nieuwe Gamma. Het zou voor de hand liggen om opnieuw te kiezen voor een elegant gelijnde en een tikkeltje eigenzinnige sedan. En liefhebbers zouden graag unieke dan wel onnodig complexe techniek onder de motorkap hebben gezien. Echter, Lancia maakt inmiddels deel uit van Stellantis en heeft niet meer de slagkracht om compleet eigen modellen te ontwikkelen. Noodgedwongen moet Lancia werken met standaardcomponenten van het moederbedrijf en wanneer rekening wordt gehouden met die restrictie heeft de Italiaanse fabrikant er het beste van gemaakt.

De vormgevers hebben alle bekende trucs gebruikt om van een SUV een strak gelijnde "crossover-fastback" te maken. De aankleding van de binnen- en de buitenkant is onmiskenbaar Lancia, maar dan wel het Lancia van nu en niet het klassieke Lancia. En dat geldt ook voor de techniek. Voorheen pionierde Lancia met nieuwe techniek, nu gebruikt het merk betrouwbare en uitontwikkelde standaardcomponenten. Kortom: de Lancia Gamma wel mooier, maar niet beter dan de rest. ■



Specificaties

Lancia Gamma

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

467 x 190 x 164 cm
279 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.210 kg
750 kg
1.230 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

97 kWh
|
235/55R19

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

245 pk @ 0 rpm
343 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.8 sec.
190 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

16.20 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

741 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 51.950,-
€ 51.950,-