



De Lancia Delta Turbo speelt een prominente rol in Angels and Demons, de rolprent naar het boek Het Bernini Mysterie. Autoplus had deze brute beauty, die ongewild herinneringen oproept aan de legendarische HF Integrale, een paar dagen in huis en ging 'm uitgebreid aan de tand voelen. Met 200 pk onder de kap zijn de verwachtingen natuurlijk hooggespannen. De meest brandende vraag: is het een Angel of is het een Demon? We gingen het voor u uitzoeken!



**Exterieur**

Eerlijk is eerlijk, hij ziet er gewoon mooi uit, het is een zeer fraai vormgegeven wagen. Dat kun je gerust aan de Italianen overlaten. Qua design scoor je met deze Delta hoge ogen. De prachtig geprotonceerde kont is niet te missen, waarin de fraai uitgevoerde achterlichtunits heel nadrukkelijk de wulpselwelingen weten te volgen. Ook van voren oogt deze Italiaanse schone absoluut 'stunning'. De messcherp gesneden, spits toelopende neus, met de typische Lancia-grille, maken hem tot een regelrechte klassieker. Een prachtig staaltje Italiaanse beeldhouwkunst. Zeker in het Nederlandse straatbeeld (in het land van herkomst struikel je er bijna over!) is deze Lancia Delta een opvallende verschijning en geef je te kennen over smaak te beschikken.



# Angel or DEMON?



**Angel or Demon?**

Als we eindelijk onze veiligheidsriem in de te diep wegzittende sluiting hebben vastgeklikt, geven we 'm flink de sporen. Hij gaat zeer beheerst van aquit en zit in 7,4 seconden op de 100 km/u. Voorwaar niet slecht! De top van 230 km/u haalt 'ie zonder problemen. Tot 3.750 tpm beschik je over 320 Nm koppel, daarna nemen de pk's het werk over. Toch gaat het lekker rap: binnen no-time zit je ongemerkt met de Sportronic in

laatpijp (het enige waaraan je de Turbo aan de buitenkant kunt herkennen) én flippers aan het stuur, dan ook niet aan de orde.

Ons eerste ritje in de Delta is in het donker en dan blijkt meteen iets bijzonders: naast de adaptieve Xenon-verlichting beschikken de mistlampen (standaard op alle versies) over een 'cornering'-functie, waarbij al naar gelang de richting van de bocht de linker- of rechtermistlamp wordt ingeschakeld. Een erg veilig gevoel! Onze bestuurdersstoel is wat aan de vlakke kant en geeft lange benen weinig ondersteuning. Het vreemde is dat onze 2 meter lange bijrijder daar niet over klaagt en zegt prima te zitten. Nadere beschouwing leert dat die stoel onder een compleet andere hoek is gemontereerd, waardoor die stoel veel meer ondersteuning biedt. Reden? Wellicht om te voorkomen dat je als bestuurder met je benen tegen het stuur komt te zitten? Wie zal het zeggen.

garanderen, en **Torque Transfer Control**, dat onderstuur tegengaat voor een betere tractie bij het uitkomen van een bocht, een optimale benutting van het motorvermogen en een superieure controle onder alle omstandigheden... bent u er nog?... geeft dit systeem je het idee alles altijd onder controle te hebben, zelfs als je de grenzen eens lekker op wilt zoeken. Het systeem blijft ingrijpen en voor de nodige veiligheid zorgen. We konden op de testbaan dan ook geen potten breken. De Delta blijft tot op hoge snelheid zeer neutraal en stabiel sturen in het betere bochtenwerk en is kortom een all-mansvriend.



**Interieur**

Ook in het interieur hebben de ontwerpers hun best gedaan om de inzittenden een gevoel van luxe en design te geven. Het zit vol met fraaie details, maar bij de kwaliteit van de gebruikte materialen zetten we op sommige punten een aantal vraagtekens. En ook aan de ergonomie van deze Italiaan moeten we even wennen. De plaatsing van alle bedieningshendels en -knoppen levert veel gepuzzel op, met name de hendel voor de cruise control zit een beetje verstopt achter het stuurwiel. Niet echt logisch, maar de vorm gaat blijkbaar boven de functie, iets wat een echte Lancia-rijder op de koop toeneemt. Datzelfde geldt voor de vrij brede A-stijl die je in het stadsverkeer nogal eens parten speelt. Genoeg gezeurd, het is de hoogste tijd om de 1.8 Di TurboJet-motor met 200 pk te gaan starten!

- + - fraai design
- lekkere krachtbron
- 5 sterren EuroNCAP
- - brede A-stijl
- zithouding bestuurdersstoel

de zesde versnelling op 180 km/u, maar van een echt opwindend scheurijzer is geen sprake. Hij doet het namelijk zonder enig drama en is meer een stille, comfortabele cruiser, die moeiteloos de kilometers aaneenrijgt. Lancia heeft er bewust voor gekozen om deze motor standaard te koppelen aan een automaat. Daardoor heb je minder snel last van tractieverlies en komt de power gedoseerder op de wielen. Een vergelijking met de good-old HF Integrale is, ondanks de dubbele uit-

De volgende dag nemen we de Delta mee naar onze testbaan in Emmen om 'm echt even stevig aan de tand te voelen. Aangezien alle Delta's standaard voorzien zijn van het Absolute Handling System, een doorontwikkeling van de ESP-stabiliteitsregeling met nieuwe innovatieve nieuwe functies, zoals **Drive Steering Torque**, dat automatisch koerscorrecties uitvoert om een optimale wegligging te

In zeer extreme situaties heb je af en toe een beetje onderstuur, maar de doorsnee bestuurder zal die grenzen nooit opzoeken en kunnen genieten van een heerlijk vervoermiddel, waarmee hij zich rap en comfortabel kan verplaatsen. Op de vraag Angel or Demon kunnen we kort zijn: het is meer Angel dan Demon! Bekijk op [www.autoplusonline.nl](http://www.autoplusonline.nl) ons filmpje onder het kopje Autoplus Movies,



## Specificaties:

### Lancia Delta

#### 1.8 Di TurboJet 200 pk Sportronic

**Benzinemotor**  
4 in lijn, 16V  
cilinderinhoud: 1.742 cm<sup>3</sup>  
max. vermogen.: 147 kW/200 pk bij 5.000 tpm  
max. koppel: 320 Nm/1.400 tpm  
compressieverhouding: 9,5: 1  
milieunorm: Euro5

**Transmissie**  
Automatisch/sequentieel, 6 + A  
Voorwielaandrijving

**Stuurinrichting**  
Dualdrive TM elektrische bekrachtiging

**Maten en gewichten**  
l x b x h: 4520 x 1797 x 1499 mm  
wielbasis: 2700 mm  
spoorbreedte v/a (mm): 1538/1531  
tankinhoud: 58 liter  
inhoud bagageruimte (liter):  
380-465 (verschuifbare achterbank)  
met achterbank neergeklapt: 760 liter  
kentekengewicht: 1430 kg  
draaicirkel: 10,6 m

**Prestaties**  
topsnelheid: 230 km/u\*  
acceleratie: 0-100 km/u in 7,4 sec\*

**Brandstofverbruik en uitstoot**  
Gem. verbruik: 7,8 l/100 km\*  
CO2-emissie: 185 g/km

**Wielen en banden**  
17" lichtmetalen velgen  
met 225/45R17 94W Bridgestone banden

**Prijzen**  
Vanafprijs: € 33.245,-  
Prijs testauto: € 36.245,-

\* = fabrieksopgave

**DIBO Test!**  
Getest bij DIBO te Emmen op de volgende onderdelen:

- Uitwijkproef
- Slalomproef
- Remtest



waarop te zien is hoe de Lancia zich op de verschillende testonderdelen heeft gedragen!

**Conclusie**

Voor mensen die eens iets anders willen, is deze nieuwe Delta, volgens Lancia, een prima (zakelijk) alternatief voor een BMW 3-serie of een Alfa 159! Qua design kent hij weinig concurrenten die voor dit geld iets mooiers te bieden hebben. De Delta 1.8 Di TurboJet met 200 pk is er vanaf € 33.245,- in Oro-uitvoering. In de Platino-trim van onze testauto krijg je voor € 3000 meer een Dual-zone automatische airconditioning, B-colore lak (met zwart mat dak), 17" lichtmetalen velgen en een Granluce-panoramadak. Voor het topmodel, de Executive, betaal je nog eens € 3000 extra. Deze nieuwe Delta is in ieder geval een plaatje om te zien, die het Nederlandse autolandschap weer een stukje mooier maakt!

**BEKIJK DE MOVIE!**

Ga naar [www.autoplusonline.nl](http://www.autoplusonline.nl)

Voor een proefrit naar:  
**Autobedrijf Bockhoudt**  
Rostockweg 9, Groningen  
T 050-5771023



**Plaatselijk herstel van lakbeschadigingen op lokatie!**

Mobiele schadeherstel!! Tel: 06-51 37 94 49  
Voor particulieren, tel 050-5498883 [www.chipsaway.nl](http://www.chipsaway.nl)

