



MUSA-handicap

Lancia Musa – günstig und praktisch für Behinderte
Kultivierter Italiener mit neuem Leben
von Dieter Rolfes

Frankfurt.- Die traditionelle italienische Premiummarke Lancia gibt wieder Gas. Nach holprigen Existenzjahren hat die „Mutter“ Fiat wohl eingesehen, dass Name und Lancia Produkt hochwertiger sind als die bisherige Akzeptanz. Drum hat der Konzern grünes Licht (und Geld) freigemacht für eine weltweite Expansion. Allein in Deutschland werden ab 2008 rund 200 Lancia-Händler zur Verfügung stehen. Angestrebt ist ein Absatz von rund 10.000 Einheiten. Den Anfang gemacht hat bereits der frauliche Stadtflitzer „Ypsilon“, aktuell steht der nicht uninteressante „Musa“ in den Startlöchern, weiterhin die Mittel- und Oberklasse-Modelle „Phedra“ und „Thesis“ sowie als Reminiszenz an vergangene Welterfolge ab nächstem Jahr ein Supersportler „Delta HP6“.

Vorteile für gehandicapte und ältere Menschen: große Öffnungswinkel der Türen, sehr tiefe Ladekante, spritzige und dennoch sparsame Benzin- und Diesel, Automatikgetriebe, Zweizonen-Klimaanlage schon in der Serie, auf Wunsch Glasschiebedach und die Möglichkeit im Falle eines Falles oder einer Panne eine Werkstatt zu besuchen bei Lancia, Alfa Romeo oder Fiat. Oder bei Markus Kronsbein in Frankfurt anrufen (069/66988-525), der immer informiert ist über Preisnachlässe, die nächste Werkstatt oder den nächstgelegenen Umrüster. Im Osten ab 2008 besonders durch die Firma Kienzle-Argo.

Den extravaganten Musa gibt es bereits ab 14990 Euro, das Topmodell „Platino“ schon ab 21750 Euro. Eines ist sicher: den fährt garantiert kein Nachbar und kein Arbeitskollege. Schon die Vorstellung des neuen „Musa“ machte deutlich, wohin der Lancia-Weg in Zukunft gehen wird. Der „Musa“ bringt hohe Individualität ins Segment der Kompakt-Vans, kombiniert mit einem guten Raum- und Komfortangebot sowie italienischer Eleganz und einem prägnanten Schuss an Fahrfreude. Der 4,03 m lange Fünftürer offeriert auf den Vordersitzen und im Fond ein Platzangebot, das selbst groß gewachsenen Personen ausreichend Platz bietet. Hinzu kommt der in dieser Klasse größte Koffer- oder Laderaum mit sehr guten 390 alternativ 1488 Litern an Volumen.

Optisch fällt der Musa, der rein technisch mit dem Fiat-Idea zu vergleichen ist, durch traditionelle Stilelemente, kombiniert mit dem neuen Lancia-Logo und einem akzentuierten Kühlergrill auf. Hinten gefällt die Heckpartie mit echten LED-Rückleuchten und einem neuen Heckklappendesign sowie der extrem und angenehm niedrigen Ladekante.

Drei Diesel- und zwei Benzinmotoren stehen zur Verfügung, alle erfüllen natürlich die Euro4-Norm, zeichnen sich durch stramme Leistungen, niedrige Verbräuche und günstige CO₂-Emissionen aus. Die Multijet-1,3-Liter-Diesel mit 70 und 90 PS (CO₂ 129 und 124 gr/km), der 1,9-Liter-Selbstzünder mit

100 PS (137 gr) sowie die Benziner mit 1,4 Litern Hubraum, 77 und 96 PS (146 und 153 gr/km). Der große Diesel schafft gut 180 km/h, sein Norm-Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,4 Litern Diesel, der des 95 PS-starken Musa-Benziners bei 5,4 Litern und einer Höchstgeschwindigkeit von gut 175 km/h. Bemerkenswert auch: für den 1,4-Liter-Benziner (16 V) und den 1,3-Liter-Diesel (90 PS) stehen auch automatisierte Getriebe zur Verfügung, bei dem der Fahrer zwischen sequentiell-manuellem und dem automatischen Schaltmodus entscheiden kann.

Den „Musa“ gibt es in drei Ausstattungslinien (Argento, Oro und Platino). Bereits in der Basisversion enthält der Musa in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger, Außenspiegel und Türgriffe, eine elektrische Servolenkung, die Klimaanlage, einen Bordcomputer, eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung sowie als Sicherheitskomponenten vier Airbags, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), das ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, Gurtstraffer, ein Brandschutzsystem sowie das Anfahrssystem (am Berg), genannt „Hill Holder“. Die ersten Fahreindrücke imponierten durchaus. Der variable Innenraum mit 32 Konfigurationsmöglichkeiten ist sehr familiär zu gestalten. Die Zweizonenklimatisierung und ein „Air Quality-System“ garantieren immer die beste Temperatur und saubere Luft. Selbst die kleinsten Maschinen bringen das Leichtgewicht (um 1200 kg) schnell auf Trab und eine ausreichende Höchstgeschwindigkeit. Dabei ist der „Musa“ gut bis sehr gut gefedert. Seine Bremse arbeitet optimal (Note 1), sein ESP stabilisiert das Fahrzeug auch in kritischen Situationen – und das gewollte Wohlfühlgefühl wird (im Testwagen) noch kompensiert durch Alcantara-Leder, Parksensoren oder ein Glasschiebedach.

So und nur so kann der Italiener wieder Freunde gewinnen. Die Wert auf das Besondere, recht Individuelle, Angenehme, dennoch Bezahlbare und nicht Umweltbelastende legen. DR.