



A

ARCHITEKTUR

ARCHITECTURE

INNENARCHITEKTUR

INTERIOR

TECHNISCHER AUSBAU

TECHNICAL SOLUTIONS

6.2009

BAR HOTEL RESTAURANT

3META, JOSÉ CRUZ OVALLE + PARTNERS,  
IFGROUP, KENGO KUMA, ANYTIME,  
DILIGHT, FRANCISCO AIRES MATEUS,  
BEYOND THE VOID, VÁLLO & IRIGARAY  
+ GALAR, NINI ANDRADE SILVA, SERIE  
ARCHITECTS, RAHMOUNI OFFSHORE

Luxemburg 14,00 EUR  
Italien 15,80 EUR  
Spanien 15,80 EUR  
Finnland 17,80 EUR  
Norwegen 14,00 NOK

Deutschland 11,90 EUR  
Österreich 13,00 EUR  
Schweiz 23,30 SFR  
Belgien 14,00 EUR  
Niederlande 14,00 EUR

06  
4 194561 711904

# LANCIA

**DEA ECKER , ECKER ARCHITEKTEN, BUCHEN, TESTET DEN LANCIA DELTA ORO 1.6 MULTIJET**  
**DEA ECKER, ECKER ARCHITEKTEN, BUCHEN, TEST-DRIVES LANCIA DELTA ORO 1.6 MULTIJET**



von | by Dea Ecker

Architekten sehen nicht nur ihre gebaute Umwelt mit anderen Augen. Auch das Auto wird gerne einer optischen und haptischen Prüfung nach architektonischen Gesichtspunkten unterzogen. Mit Dea Ecker musste der Lancia Delta ORO 1.6 Multijet einige Härtetest im ländlichen Odenwald und im großstädtischen Paris bestehen. Dabei entpuppte sich der kleine Italiener als echter Frauenversteher, spritziger Hingucker und wahrer Kinderfreund! Nur gegen absolute Parkverbote ist auch er nicht resistent!

Dea Ecker mit dem kleinen Italiener unterwegs auf dem Land. | Dea Ecker on tour in the countryside.



It is not only their architectural environment architects see differently. Sometimes cars too, are likely to undergo a visual and haptic examination with regard to architectural aspects. With Dea Ecker on board, the Lancia Delta had to pass several endurance tests in the rural Forest of Odes and in metropolitan Paris. Thereby the small Italian turned out to be a nippy eye-catcher with a friendly attitude! However, even the Delta is not resistant against stopping restrictions!

Am Anfang wirkt er fast ein wenig deplatziert: Rassiger Italiener findet sich unversehens im ländlichen Odenwald wieder, tief im badischen Hinterland. Nebel und Kälte statt Sonne, Sand und Meer. Eben noch ein zuversichtliches Grinsen auf dem Frontgrill, verengen sich die Scheinwerferintegrierten LED-Augen unseres neuen Freundes langsam zu ungläubig-zweifelnden Lichtschlitzen. Und eigentlich warten wir während der ersten Testfahrt über enge Gemeindeverbindungswege und Kreisstraßen, vorbei an gruell getünchten Gasthäusern („Fremdenzimmer!“ „Eigene Schlachtung!“) und endlos braunen Ackerflächen - eigentlich warten wir bei den ersten Odenwälder Kilometern - nur darauf, dass die freundliche Dame im bluetooth-basierten Navigationskit Blue&me irgendwann vorsichtig in die mobile Runde fragt „Entschuldigung ... aber wo bin ich denn HIER hingeraten????“ Sie würde es natürlich auf Italienisch fragen, („Scusi ... ma DOVE sono IO???“), denn der Lancia ist so ziemlich das italienischste Auto überhaupt, aber sie fragt es - um das gleich vorwegzunehmen - gar nicht. Denn der kleine Italiener tut als wäre nichts gewesen, ignoriert die Unwägbarkeiten Odenwälder Verkehrsverhältnisse ebenso wie das Wetter und den eher spröden Charme der Landschaft und entpuppt sich als anpassungsfähiger automobiler Gast-Arbeiter, dem wir am Schluss ein gutes Zeugnis ausstellen können.

## 120 PS machen einfach Spaß!

Wahrscheinlich hat der Wagen schnell gemerkt, was früher oder später jeder merken muss: dass es sich im Odenwald gut fahren und gut leben lässt und dass auch Sprödes seinen Charme hat. Für Menschen und für Straßen gilt das gleichermaßen. Und so liegt der Lancia prima auf der Fahrbahn, legt sich absolut präzise in die Kurven, schaltet geschmeidig - nur der 1. Gang scheint etwas kurz, der 3. ist dafür umso großzügiger - und zeigt dem Nutzer, was 150 PS unter der cremefarbenen Haube so alles möglich machen können. Der Lancia fährt sich völlig selbstverständlich, eben so, als wäre man schon lange miteinander unterwegs. Damit ist das eigentlich Irrationale erreicht: Die Fahrerin fühlt sich vom Fahrzeug regelrecht verstanden. Brauchen tut man 120 PS hier nicht, aber schaden kann's ja auch nicht - und Spaß machen sie allemal. Die bewundernden Blicke derer, die in den Dörfern plaudernd beisammenstehen, gelten somit dem Fahrzeug, denn italienisches Design sieht man hierzulande eher selten.

Und der Lancia Delta ist wahrlich ein richtiger Hingucker: Von vorne sieht er aus wie ein sehr freundliches Insekt - dem lächelnden Kühlergrill sei Dank - von der Seite so, als wolle er (wenn er mal groß ist) eine Stretchlimousine werden, und von hinten erinnert er an eine knuddelige Wuchtbrumme. „Fare una bella figura“ nennt der Italiener so was. Zu Deutsch: Auf die Außenwirkung kommt es an. Und die macht schon was her beim Delta. Auf jeden Fall gibt einem dieser Südländer das Gefühl, ziemlich attraktiv unterwegs zu sein. Die Erotik eines blossgrauen Familienvans, Baujahr 1999, mit sieben Sitzen, Schiebetür und Lillifee-Aufklebern auf allen Heck- und Seitenscheiben kommt da einfach nicht mehr mit.

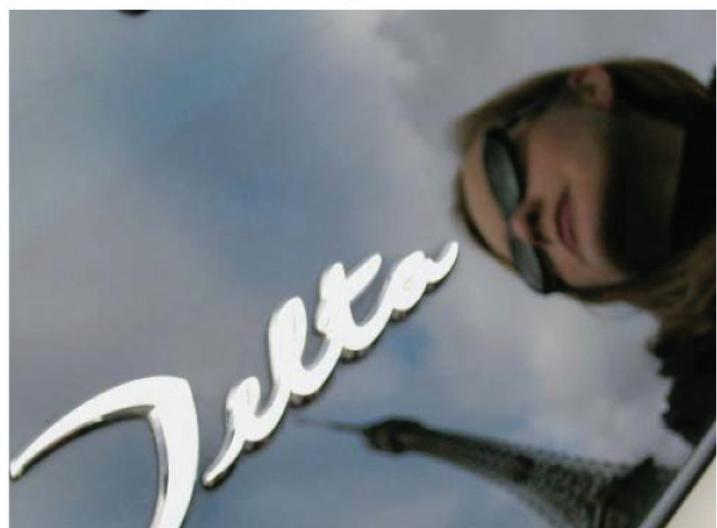
## Perfektes Understatement

Da kann der Familienlaster noch so komfortabel und so praktisch sein. Dieser Italo-Flitzer ist da schllichtweg viel, viel heißer. Äußerlich zumindest. Innerlich auch, aber nur manchmal. Manchmal dagegen eise-kalt, untenrum vor allem. Offensichtlich gerade so, wie es der hochmodernen („Stereo“-) Heizung gefällt. Immerhin ein Grund, endlich einmal die Bedienungsanleitung zu zücken, die ansonsten für die Handgriffe im Cockpit gar nicht nötig scheint. Cockpit? Ja, Sie haben richtig gelesen: Von innen sieht's im Lancia aus wie in einer Ausbildungskapsel für angehende Jet-Piloten. Ziemlich cool, ziemlich voll. Für Design-Puristen eine gewisse Herausforderung. Viele Knöpfe, Regler, plus und minus, Drücke-Berger und Dreh-Fetischisten kommen voll auf ihre Kosten; dazu ein bisschen zu viel Plaste-Silber und Elast-Espresso. Was der Wagen von außen an Design verspricht, ist innen nicht durchgehalten. Weniger wäre hier mehr gewesen. „Innen“ und „Außen“ beim Lancia Delta, das ist wie Pudelmütze zu Maßanzug. Mangelnde Stringenz würde man der Architektin vorwerfen. Die aber ist andererseits froh, dass sie Gebäude entwirft und keine Autos. Die Gestaltungsmöglichkeiten in einem Mittelklassefahrzeug sind eben erheblich geringer als bei einem Kindergarten-Neubau. Dafür geht der Kindergarten auch nicht in Serie. Zumindest noch nicht. „Perfect understatement“ einmal anders: die Tachozählern. Die ist so angeordnet, dass man meint, man fährt 30, wenn's schon 80 sind. Aber keine Sorge: außer der Radarfalle rechts vorne im Gebüsch merkt das ja niemand, und die Mitfahrenden schon gar nicht, weil die Plastikabdeckung heftig spiegelt und ängstliche Seitenblicke



„Una bella figura“ vor dem Nordflügel von Schloss Bödigheim | "Una bella figura" in front of the north wing.

Der Eiffelturm und Dea Ecker spiegeln sich im Delta | The Eiffel Tower and Dea Ecker in the Delta's mirror.



Das agile Testteam an der Pariser Pont de Bir Hakeim | The test team at Pont de Bir Hakeim





## Lancia Delta

**Technische Daten laut Hersteller:**  
**Motor/Typ:** Diesel Delta ORO 1,6 Multijet  
**Max. Leistung U/min:** 88 kW/120 PS/4000  
**Hubraum:** 1598 ccm  
**Kraftstoffverbrauch:** 4,9l/100 km  
**Beschleunigung:** 0-100 km in 10,7 sec  
**Höchstgeschwindigkeit:** 195 km/h  
**Basispreis:** 28.200 Euro

Von hinten - knuddelige Wuchtbrumme!? Lancia an der Seine ... | From the back - a cuddly hulk?



Von vorne - ein sehr freundliches Insekt! ... und vor dem Eiffelturm. | From the front - a very friendly insect!



auf den Tacho damit elegant verhindert. Dafür muss man nach der Uhranzeige mit der Lupe suchen – aber dem Glücklichen schlägt keine Stunde. Dem schlägt es höchstens, wenn er größer als 1,75 Meter ist, den Schädel am schicken Dachhimmel an, während die Knie scheiben unter der Lenksäule verklemmen. Dafür aber haben Schwiegermutter und Kind im Fond extrem viel Kopf-, Arm- und Beinfreiheit und fühlen sich fast wie in einer Oberklasse-Limousine, sehr geräumig und sehr elegant. Lange Fahrten in den Urlaub dürften so – im wahrsten Wortsinn – zum Kinderspiel werden. Stichwort „Kinder“: Im Kofferraum haben neben Koffern, Taschen, Einkaufstüten auch der Klapp-Buggy, die Puppe Erna und der Riesenteddy locker Platz. Und sicherlich lassen sich Lutscher-Reste, Erdbeereis und Gummibärchen bei Bedarf völlig mühelos vom feinen Naturleder der Sitze entfernen. In jedem Fall begreift der Nachwuchs gleich die praktische Seite des Nobelmaterials. Und nobel und bequem sind die Sitze auch auf langen Strecken tatsächlich, auch das Lenkrad übrigens ist angenehm zu greifen – hier überzeugt die Haptik.

### Paris: Härtetest in der Rushhour

Bleibt am Schluss nur eine Frage offen: Für wen ist der Lancia-Delta eigentlich gestaltet und gebaut? Wer ist die Zielgruppe? Das klassische DINK-Klientel, Double Income, No Kids – oder flotte Singles? Männlich oder weiblich? Das Design wirkt metrosexuell. Apropos „Metro“: Wir haben dem kleinen Italiener dann doch noch etwas Weltstadt gönnen wollen. Nach 1.140 eher ruppigen Kilometern, nach Wältern, Feldern, Matsch und Schlaglöchern geht es für Mensch und Material zur ultimativen Belastungsprobe nach: Paris. Das Illinois Institute of Technology hat zum Final Review eingeladen: Architekturstudenten aus Chicago beenden ihr Gastsemester an der IIT-eigenen Dependance in Paris. Zwischen unserem Büro und dem College bestehen seit Jahren enge Verbindungen. Deswegen also Paris. Rushhour, Place de la Concorde. Mehr Verkehrschaos geht nicht. Unser italienischer Design-Flitzer mag sich da vorübergehend ganz in seinem Element fühlen, wir Insassen werden langsam unruhig. Kurz denken wir darüber nach, die per Tastendruck aktivierbare SOS-Notruftaste zu drücken, verwerfen diesen Gedanken aber und lösen stattdessen nach endloser Parkplatzsuche das Active Parking System aus. „Über Radarsonden erfasst das System die Parklücke und zeigt dem Fahrer

an, ob diese ausreichend lang ist.“ Wunder der Technik. Leider erfassen italienische Radarsonden keine französisch-sprachigen Schilder „hier-Parken-definitiv-verboten!“...

□ It is not only their architectural environment architects see differently. Sometimes cars too, are likely to undergo a visual and haptic examination with regard to architectural aspects. With Dea Ecker on board, the Lancia Delta had to pass several endurance tests in the rural Forest of Odes and in metropolitan Paris. Thereby the small Italian turned out to be a nippy eye-catcher with a woman- and child-friendly attitude! However, even the Delta is not resistant against stopping restrictions! At the outset the car almost appeared slightly misplaced: Classy Italian suddenly finds itself in the rural Forest of Odes, deep in the Baden backcountry. Fog and cold instead of sun, sand and sea. Just now an assertive grin on the radiator grille, but then the LED-eyes integrated into the headlights of our new friend slowly narrow to form doubtful light slits. During the first test drive along narrow country roads, past vibrantly painted guesthouses, we only wait for the friendly woman's voice from the Bluetooth-based Blue&me navigation kit to carefully ask "Excuse me... but where did I end up HERE????". Probably, the car soon noticed, was everyone becomes aware of sooner or later: One can drive and live well in the Forest of Odes and even brittleness has its charm. This is equally true for roads and people. The Lancia has an excellent road holding and corners precisely; changing gear is smooth (only first gear seems a little short, the third gear is therefore all the more generous) and the car shows the driver what 150 PS under the crème-coloured bonnet can do. This nippy Italian car simply is much, much hotter. At least from the outside. Sometimes from the inside. Sometimes however icy cold, especially down below. Obviously it works as it pleases the ultra-modern ("stereo") heating system. This is after all a reason to finally whip out the operating instructions, which otherwise seem unnecessary for the regular handling of the cockpit. Cockpit? Well, that's exactly what I said: on the inside the Lancia resembles a cockpit for jet pilots-to-be. Pretty cool, pretty full. Many buttons, controls, plus and minus, Button-lovers and turn-fetishists get their money's worth; this is topped up with slightly too much plastic silver and rubber black. The design that the car promises externally, is not kept up in the interior.