



Lancia Ypsilon

Klein, maar verfijnd

Autotest | Kleine auto's zijn al lang geen armoedige auto's meer. Diverse merken hebben de laatste jaren bewezen dat ook een compacte auto luxueus en veilig kan zijn. Maar ondanks een riantte uitrusting, zijn de meeste kleintjes nog steeds niet chique of begeerlijk. De Lancia Ypsilon is daarop sinds jaar en dag een welkome uitzondering. Nu is het tijd voor de nieuwe generatie van deze geraffineerde Italiaan.

"Chique" is meer dan alleen mooi. Het is tot in de puntjes verzorgd. Een chique auto is niet agressief of pompeus, maar haalt de aantrekkingskracht uit een evenwichtig lijnenspel. Zelfs binnen de grenzen van een kleine auto als de Ypsilon, weet Lancia feilloos aan deze eisen te voldoen.

Zelfs de hier gereden basisversie met stalen velgen en wieldoppen straalt klasse uit. Dat is vooral te danken aan de voorname neus met hoog geplaatste koplampen en een prominente grille. Daarmee lijkt dit autootje de neus op te halen voor alles wat gemiddeld en alledaags is. Alhoewel de testauto is uitgevoerd in grijs, is het een warme tint, waardoor de Ypsilon niet saai maar juist waardig is. Bovendien bewijst deze kleur dat de Ypsilon niet noodzakelijkerwijs een damesautootje is.



De duurdere uitvoeringen zijn leverbaar in tweekleurige lak en staan op spannende velgen, waarmee de Ypsilon echt een bijzondere uitstraling krijgt.

Ruimte en uitrusting

Het interieur is donker. Zwarte kunststof en panelen en zwarte pianolak worden afgewisseld met koud chroom om de Ypsilon wederom een chique tintje te geven. Zelfs de stoelen van dit instapmodel zijn bekleed met een fraaie stof, waardoor de cabine helemaal "af" is. Helaas ging vorm voor functie, want Lancia is in het streven naar schoonheid de verstelmogelijkheden vergeten. Zo zijn de hoofdsteunen van de voorstoelen nauwelijks verstelbaar, is het stuurwiel alleen in hoogte aan te passen en kunnen de gordels helemaal niet worden versteld. De ruimte voorin is prima; achterin valt de beenruimte tegen.



Net zo als bij alle voorgaande generaties, zijn ook bij deze nieuwste Ypsilon de klokken centraal onder de voorruit geplaatst. Dat is zeker niet alleen gedaan om anders te zijn, het is ook de meest praktische plek. De bestuurder hoeft de blik minder ver te verplaatsen ten opzichte van het verkeer recht voor de auto en dat maakt het rijden minder inspannend. Deze ongebruikelijke opzet vraagt daarom geen enkele gewenning. In tegendeel: omdat de snelheidsmeter zo goed afleesbaar is, valt des te meer op dat de 80, 100 en 120 km/u niet zijn gemarkeerd en dat vraagt juist meer inspanning bij het aflezen.

Gezien de prijs, is de standaarduitrusting zeer rijk. Ook deze eenvoudigste Ypsilon is voorzien van elektrisch bedienbare zijruiten; een zwengeltje staat immers armoedig. Ook een (nogal terughoudende) airconditioning, boordcomputer, parkeerhulp en radio/cd-speler zijn standaard. Deze laatste klinkt bovengemiddeld goed en is bovendien te bedienen met toetsen op het stuurwiel. Een zinvolle optie is de houder voor een TomTom, die wordt vastgeklit in de spiegeldriehoek en het navigatiesysteem van stroom voorziet.

Weggedrag

Het grootste nadeel van de vorige Ypsilon was het weggedrag. De nadruk lag te zeer op comfort, met als nadeel dat de auto sterk overhelde in de bocht. Deze nieuwe generatie biedt nog steeds meer (veer)comfort dan menig andere kleine auto, maar de wegligging is enorm verbeterd. De auto communiceert bovendien beter met de bestuurder en dat leidt ook nog eens tot meer rijplezier.



Zoals het hoort bij een kleine Italiaan, laat de nieuwe Ypsilon zich desgewenst razendsnel en messcherp door het stadsverkeer sturen. Daarbij remt de Ypsilon als de beste, wat een veilig gevoel is als de snelheid een keer te enthousiast wordt ingezet.

De nieuwe Ypsilon is globaal gebaseerd op de Fiat 500, maar de bodemplaat is verlengd en het onderstel

verfijnd. Beide aanpassingen zijn zonder meer geslaagd te noemen, want ze geven de auto een heel eigen karakter.



Twin Air

Op het moment van schrijven is de Lancia Ypsilon leverbaar met twee motoren. De eerste is een viercilinder die geschikt is voor benzine en LPG. De tweede is de "Twin Air", die dankzij bijzondere techniek prima zou presteren en toch buitengewoon zuinig zou zijn.

De "Twin Air" motor telt twee cilinders, terwijl de meeste andere kleine auto's zijn voorzien van een drie- of viercilinder. Wanneer de sleutel wordt omgedraaid, klinkt de Ypsilon als een brommobiel. De testauto zet zich vervolgens pruttelend in beweging en dat doet afbreuk aan het zo hoogwaardige gevoel dat Lancia zo zorgvuldig heeft opgebouwd. Deze auto schreeuwt bijna letterlijk om extra geluidsisolatie.

Wanneer het gaspedaal nadrukkelijk wordt ingetrapt, reageert de "Ypsilon 0.9" gretig op alle commando's van de bestuurder. Dankzij dat levendige karakter voelt de auto sneller dan deze eigenlijk is. Alhoewel dit frivole gedrag misschien niet helemaal past bij de waardigheid die een Lancia zou moeten betrachten, geeft het wel het nodige rijplezier.



Enmaal op snelheid herinnert de standaard aanwezige schakelindicator er aan dat de motor laag in de toeren kan worden gehouden. Zolang een vaste snelheid wordt aangehouden, is dit inderdaad geen enkel probleem. Dan spint de kleine motor tevreden en is de Ypsilon een comfortabel kilometervretertje. Maar... zodra er iets gas bij wordt gegeven om te accelereren, begint de tweecilinder te bokken en te schudden. Om dat te voorkomen is de bestuurder bijna verplicht om voor iedere tussenacceleratie terug te schakelen.

Verbruik

Lancia kiest voor een tweecilinder omdat een geringer aantal cilinders minder wrijving oplevert en minder bewegende delen vereist. Dat maakt een motor betrouwbaarder, goedkoper te construeren en vooral zuiniger. Lancia claimt daarom een gemiddeld verbruik van 1 op 23,8. Een testrit met stadsverkeer, snelwegen en provinciale wegen leverde echter een gemiddeld verbruik van 1 op 17,8 op.



Omdat Lancia beweert dat het zo veel beter kan, is een speciale zuinigheidsrit verreden. Aangezien het standaard aanwezige stop/start-systeem storend traag werkt, was dit tijdens de eerste ritten uitgeschakeld en nu weer ingeschakeld. Bovendien is de "eco"-modus gekozen, waarmee het motorvermogen iets wordt teruggedraaid ten gunste van het verbruik.

Ook de rijstijl is aangepast, waarbij ver vooruit is gekeken om de snelheid zo constant mogelijk te houden (remmen is immers het weggooien van energie). Ondanks al deze inspanningen is het fabrieksverbruik niet gehaald, maar daalde het gemiddelde wel tot 1 op 21,7. Dat is heel zuinig, maar niet zuiniger dan meer conventionele kleine auto's. Het onderscheidende punt van de Ypsilon is en blijft daarom dat deze kleinste Lancia dezelfde prestaties neerzet met meer stijl.



Conclusie

De laatste jaren zijn kleine auto's uitgegroeid tot veel meer dan alleen goedkope auto's. Kleine auto's hebben een riant uitrustingsniveau, een hoog veiligheidsniveau en een volwassen uitstraling. Toch is Lancia één van de weinige merken die een kleine auto ook nog eens een chique uitstraling meegeeft. Dat komt niet alleen terug in de vormgeving, maar ook in de materiaalkeuze en het uitrustingsniveau.

De eigenzinnige "Twin Air" motor is tegelijkertijd het sterkste en het zwakste punt van de Ypsilon. De krachtbron geeft de auto een heel eigen karakter en de prestaties zijn ruim voldoende. Het verbruik is laag, maar niet veel lager dan dat van vergelijkbare auto's met een meer conventionele motor. De tweecilinder is duidelijk hoorbaar en doet bij lage toeren afbreuk aan het comfort.

Op alle andere punten is de Ypsilon beduidend comfortabeler dan de meeste andere kleintjes. Het geluidsniveau is lager dan gemiddeld en het veercomfort is veel beter dan gebruikelijk. Ten opzichte van de vorige generatie, is het weggedrag van deze nieuwe Ypsilon sterk verbeterd. ■



Specificaties

Lancia Ypsilon 0.9 TwinAir Gold

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	384 x 168 x 152 cm
Wielbasis	239 cm
Gewicht	950 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	245 l
Bandenmaat	185/55R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	875 cc
Cilinders / kleppen	2 /
Vermogen	85 pk @ 5500 tpm
Koppel	145 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,9 sec.
Topsnelheid	176 km/u
Verbruik gemiddeld	4,2 l / 100 km
Verbruik stad	5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 15.200,-
Prijs instapmodel	€ 13.000,-