



Lancia Ypsilon HF

Schokkend

Autotest | Een legendarisch label is terug! Lancia heeft in het verleden furore gemaakt met de zogenaamde "HF"-varianten van bestaande modellen. Dat ging veel verder dan een gebruikelijke GT of GTi, want een HF was een rallyauto voor gebruik op de openbare weg. Om dat te bewijzen, scoorde Lancia hoge ogen in de autosport en dat maakte een HF nog begeerlijker. Die begeerte is zelfs zo sterk, dat een hele generatie opnieuw in vuur en vlam staat bij het horen dat Lancia een nieuwe telg introduceert: maak kennis met de Ypsilon HF.

Die term "vuur en vlam" is misschien niet zo gelukkig gekozen, want de nieuwe HF is een elektrische auto. De nieuwe generatie van de Ypsilon is beschikbaar met hybride en elektrische aandrijving. Echter, een elektrische auto sneller maken is veel simpeler dan een auto met verbrandingsmotor sterker maken en dus is de nieuwe HF een elektrische auto.



Logo's en camoufla

Ook het uiterlijk reflecteert de nieuwe interpretatie van de oude traditie. Het HF-logo is opnieuw ontworpen om beter in deze tijd te passen. Het olifantje is gebleven, want dat is niet alleen kenmerkend voor HF, maar ook voor de boodschap. Volgens de Italiaanse logica staat een olifant namelijk voor geluk en is een olifant niet meer te stoppen nadat deze is losgelaten.

Nadat eerder een prachtige witte hybride en een elegante goudkleurige elektrische Ypsilon zijn getest, is deze HF helaas uitgevoerd in het zwart. Bovendien is de decoratie in het zwart. De fabrikant had de auto net zo goed kunnen camoufleren als een prototype! Met enige moeite is te zien dat de HF een unieke grille heeft die hint naar de rallyauto van weleer. Dat geldt ook voor de schilden op de wielkasten. Vanwege de "schutkleur" werd de testrijder nergens opgemerkt of aangesproken, terwijl dit toch echt een heel exclusieve auto is waarvan er nog maar weinig exemplaren rondrijden. Kortom: neem geen zwarte!



Hard blauw met ruimte voor vier

Er is nog een verschil met de eerdere testauto's en deze HF: de gewone uitvoeringen zijn elegant en nodigen uit om plaats te nemen in dit cocon van fraaie materialen en verfijnde texturen. De HF daarentegen roept met panelen in hard blauw en panelen met kevlar-patroon een heel andere sfeer op. Daarbij valt op dat de testauto van ongeveer een half jaar oud een smoezelig interieur heeft. Blijkbaar laten de materialen zich niet makkelijk schoonmaken, terwijl ze

juist gemakkelijk vies worden. Zo zit het tafeltje op het dashboard vol met vingerafdrukken die zich niet zomaar laten verwijderen. En toch verdient juist dat tafeltje een speciale vermelding, want binnen enkele seconden na het instappen werd het stevast benut om een zonnebril, telefoon of kabels even op te laten rusten. Echt heel handig.

De voorstoelen van de Ypsilon HF bieden enige zijdelingse steun, maar verdienen niet de titel "kuipstoel" of "sportstoel". De ruimte voorin is onveranderd goed. De ruimte achterin is matig en alleen als alle inzittenden iets inschikken, passen er vier niet al te grote volwassenen in de Ypsilon.

Techniek op leeftijd

De Lancia Ypsilon deelt het platform en de techniek met andere compacte auto's van moederbedrijf Stellantis. De eerste die daarvan gebruikmaakte was de Opel Corsa en die dateert van 2019. Het feit dat de Ypsilon werd geïntroduceerd in 2024 verandert daar niets aan. De leeftijd blijkt vooral uit de beperkte uitrusting. Veel zaken die inmiddels heel gangbaar zijn in dit segment zijn niet standaard in de Ypsilon, zelfs niet in deze top-uitvoering. Een simpel voorbeeld: de Ypsilon heeft slechts één USB-aansluiting.

Het infotainment-systeem gebruikt een breed en slank beeldscherm dat er chic uit ziet, maar kleine letters en kleine knoppen forceert die tijdens het rijden lastig zijn af te lezen c.q. te bedienen. Bovendien reageert het systeem traag. Daarbij valt op dat veel handigheidjes en configuratie-mogelijkheden ontbreken die andere merken wel bieden. De bestuurder is daarom welhaast verplicht om terug te vallen op de slimme spraakgestuurde assistent "Sala". Die doet zijn werk naar behoren, maar niet meer dan dat.

"de Ypsilon communiceert niet zozeer met de bestuurder, maar schreeuwt er zelfs tegen"



Inmiddels is het tweede natuur om in iedere moderne auto aan het begin van de rit alle ongewenste veiligheidsvoorzieningen uit te schakelen. Bij de Ypsilon volstaat het om op de knop met het autootje te drukken, waarna alle assistenten kunnen worden gesmoord.

Prestaties en gevoel voor drama

Lancia had aan de gang kunnen gaan met een grotere motor, turbo's, intercoolers en ander moois, maar zelfs dan was het een hele opgave geweest om te komen tot een vermogen van 280 pk / 345 Nm. Dat is met een elektromotor juist heel eenvoudig, met als bijkomend voordeel dat de Ypsilon HF minder kostbaar is in aanschaf en gebruik dan een soortgelijke auto met een sterke benzinemotor.



Nog een voordeel: de elektromotor maakt het makkelijk om het beste van twee werelden te bieden.

Wanneer de bestuurder niet aandringt, bouwt de motor het vermogen kalm op, terwijl de souplesse uitstekend is. Na het inschakelen van de sportstand is het volledige vermogen beschikbaar en dan is voorzichtig aandringen al voldoende voor heel veel sprintkracht. De acceleratie vanuit stilstand naar 100 km/u wordt in 5.6 seconden geklaard, waarna de HF enthousiast doorgaat naar een ongebruikelijk hoge topsnelheid van 180 km/u (veel elektrische auto's hebben een gelimiteerde topsnelheid om het verbruik te beperken en een groot bereik te kunnen garanderen).

Alhoewel dit soort prestaties voor een compacte auto met verbrandingsmotor zo goed als onhaalbaar zijn, is het voor elektrische auto's inmiddels heel gewoon. Daarom voegt Lancia er het nodige drama aan toe. Om de auto sneller te laten lijken, bouwt de Ypsilon HF zijn vermogen zeer snel op en neemt de snelheid sterk af bij het loslaten van het stroompedaal. Dat maakt de auto wild om het gevoel van sportiviteit te versterken. Evenzo is het mogelijk om een kunstmatig motorgeluid in te schakelen dat keurig meegaat met het toerental (een fluittoon van de elektromotor is er overigens altijd). De remmen zijn sterk, maar ten opzichte van het motorvermogen was iets meer stopkracht welkom geweest, al was het maar omdat ook dat dat auto wilder maakt.



Weggedrag: optimale communicatie tussen mens en machine

De kracht van de Ypsilon HF zit dus niet alleen in de daadwerkelijke prestaties, maar vooral in de manier

waarop ze worden geleverd. Een gevolg daarvan is dat de voorwielen het vermogen nauwelijks kunnen verwerken. Houd er daarom rekening mee dat de Ypsilon HF in het stuur trekt tijdens accelereren ("torque steer") en zelfs tijdens het afremmen. Slechts in twee stappen kan worden bepaald hoe sterk de Ypsilon afremt op de motor. In de b-modus is dit zo sterk, dat het wederom is te voelen in de besturing. Wie de Ypsilon HF met één hand bestuurt, zal daarom vroeg of laat een stoepje raken, dus wees gewaarschuwd! Sterker nog: het klagelijke geluid van de sturbekrachtiging van de testauto suggereert dat dit al meer dan eens is gebeurd.

Dit trekken in het stuurwiel is mede goed merkbaar omdat het onderstel genadeloos hard is. De communicatie tussen de bestuurder en het mechaniek is dus optimaal. Echter, daardoor is ook merkbaar dat de HF zeer gevoelig is voor spoorvorming. Als er sporen zijn uitgesleten in de snelweg, dan zal de Ypsilon HF die gaan volgen. Samen met de stugge veren is de HF minder compromisloos dan andere snelle hatchbacks, terwijl de auto niet tot meer in staat is. Laat er echter geen misverstand over bestaan: dit is een zeer capabele auto die dankzij het verlaagde onderstel en de vergrote spoorbreedte voor een intense beleving zorgt.

compacte auto's van het moederbedrijf, is dit het meest compromisloze exemplaar. Het onderstel is hard en onvergeeflijk, daarom geldt: de Ypsilon communiceert niet zozeer met de bestuurder, maar schreeuwt er zelfs tegen. Terwijl veel van dergelijke auto's zich ook lenen voor dagelijks gebruik, is de Lancia Ypsilon HF daarvoor te nerveus en opdringerig. De Ypsilon is desondanks niet sneller dan de tegenstrevers uit eigen huis, maar wel veel intenser.

Bij de gewone uitvoeringen van de Ypsilon draait alles om elegantie en comfort. De HF heeft een compleet ander karakter en de verschillen zijn schokkend. Echter: het HF-label dankt zijn legendarische status juist aan het compromisloze karakter en dat komt terug in deze Ypsilon. ■



Conclusie

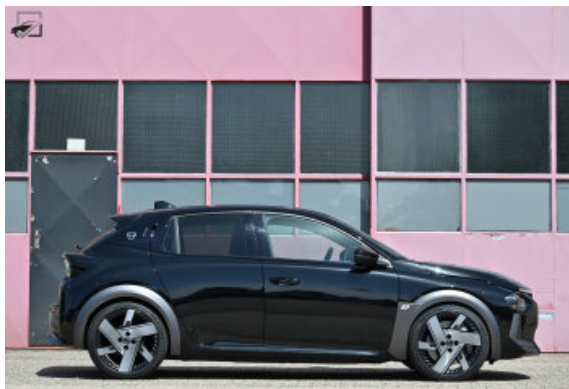
Het legendarische HF-label van Lancia is terug. Het debuteert op de Ypsilon. Ondanks het feit dat de Ypsilon de technische basis deelt met andere



Specificaties

Lancia Ypsilon HF

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	408 x 176 x 143 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.631 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	51 kWh
Bagageruimte	309/1118 l
Bandenmaat	225/40R18

Motor en prestaties



Vermogen	280 pk @ 0 rpm
Koppel	345 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5.6 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	16.20 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	370 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.950,-
Prijs instapmodel	€ 27.950,-