



Italian Cars Club

le site dédié à l'automobile italienne

Alfa Romeo, Autobianchi, Ferrari, Fiat, Lamborghini, Lancia, Maserati...

Vos voitures, notre Passion !



[Page d'accueil](#) [Forum](#) [Chat](#) [Livre d'Or](#) [Petites Annonces](#)

[Les Autopsies de l'ICC](#) [Lancia la saga](#)

LANCIA YPSILON

Les quatre " règles d'or " de la séduction

Une voiture qui plaît immédiatement par sa beauté et son élégance. Une voiture qui établit de nouvelles références en matière de luxe dans la catégorie des " compactes " : la nouvelle Lancia Ypsilon est la digne héritière d'un modèle à succès, qui a su séduire depuis 1985 plus de 1.800.000 automobilistes européens.

Cette nouvelle voiture représente ce qui se fait actuellement de mieux dans le segment des " compactes " exclusives. Elle a été pensée pour une clientèle sophistiquée, qui recherche des produits uniques, aime se distinguer et privilégie le plaisir de conduite. A l'instar des meilleurs produits italiens de luxe, la Lancia Ypsilon conjugue l'excellence du style avec une technologie de pointe, binôme gagnant auquel elle ajoute un extrême raffinement esthétique, en réactualisant les lignes traditionnelles de Lancia, des mariages chromatiques réussis ainsi que de nombreuses possibilités de personnalisation.

Mais ce n'est pas tout. Le nouveau modèle entend conquérir le marché par son charme sobre, en misant sur une synthèse équilibrée de style raffiné et d'innovation au niveau des contenus. A commencer par le moteur Multijet, disponible avec la boîte de vitesses robotisée " Dualmode ", que Lancia a baptisée D.FN System (" Dual FuNction "). Ce " groupe de puissance " conjugue tous les avantages des propulsions essence et diesel en termes de performances et de coûts d'exploitation, avec le confort et le plaisir de conduite qui caractérisent respectivement les boîtes de vitesses automatique et mécanique. Enfin, un large éventail d'équipements prestigieux fait de la nouvelle Lancia Ypsilon une vraie berline haut de gamme racée : du toit ouvrant Skydome au climatiseur automatique bi-zone et au circuit Hi-Fi Bose®.

Lors du développement du nouveau modèle, Lancia a respecté quatre règles de séduction qui transforment la Lancia Ypsilon en un véritable objet du désir :

- Un style original et élégant ;
- Des moteurs et des boîtes de vitesses évolués ;
- Des matériaux prestigieux et 555 manières " d'être Ypsilon " ;
- Un " concentré " de qualités dignes d'une berline haut de gamme.

La Lancia Ypsilon séduit immédiatement par son style personnel, qui réactualise des éléments esthétiques du passé selon les tendances les plus modernes.

C'est ainsi qu'est née une voiture aux lignes très originales, en totale harmonie avec les tendances actuelles du design, qui privilégient les formes souples et sensuelles, sans pour autant renoncer à l'incontournable classe Lancia. La partie avant, aux volumes agréablement sculptés, est dominée par une calandre verticale de grandes dimensions. Les groupes optiques, aux formes précieuses et épurées, reprennent l'approche esthétique qui caractérise désormais les nouvelles voitures Lancia.

Par rapport au modèle précédent, la Lancia Ypsilon affiche une allure plus imposante, plus moderne et plus captivante.

Cette même cohérence de style fait de l'habitacle un espace émotionnel, tel un véritable salon, fonctionnel et moderne, pour assurer des voyages toujours confortables pour tous les occupants de la voiture. Des sensations auxquelles contribue aussi le soin méticuleux du détail, comme en témoignent, d'une part, l'utilisation de matériaux précieux et, d'autre part, des mariages chromatiques élégants et raffinés entre les teintes de carrosserie et les habillages intérieurs, qui n'ont pas d'équivalent dans ce segment du marché.

L'innovation esthétique s'exprime aussi au travers du nouveau logo " Ypsilon ". Conçu par l'agence de publicité " Carré Noir ", ce logo représente, d'une part, l'évolution " du signe à la griffe " et, d'autre part, la métaphore de la maturité de style et de contenus atteinte par ce modèle par rapport à la Lancia Y. A travers une étude du letrage, le logo a évolué de la simple lettre Y de la voiture précédente vers une véritable " signature ", écrite in extenso et en italique : Ypsilon. Il s'agit donc d'un signe essentiel, distinctif et élégant, avec une touche d'anticonformisme.

Passons maintenant du style à la mécanique. La Lancia Ypsilon propose des moteurs et des boîtes de vitesses révolutionnaires, véritables chefs-d'œuvre d'ingénierie. Les remarquables qualités dynamiques de la Lancia Ypsilon, son comportement toujours prévisible ainsi que le plaisir de conduite qu'elle sait procurer, sont le résultat des performances développées par les quatre moteurs de cette gamme. Les moteurs 1.2 de 60 ch et 1.2 16v de 80 ch, dont la fiabilité n'est plus à prouver, conjuguent d'excellentes qualités de couple et de souplesse avec des cylindrées relativement réduites.

Les deux autres moteurs de la gamme sont inédits : le 1.4 16v de 95 ch et le révolutionnaire 1.3 Multijet 16v. dernier développe une puissance maximum de 70 ch à 4000 tr/mn et un couple de 18,4 mkg à 1750 tr/mn. Il est le résultat d'une technologie sophistiquée, renfermée dans un bloc mesurant moins de 50 cm de longueur et 65 cm de hauteur. En effet, il s'agit du diesel à quatre cylindres " Common Rail " le plus compact du marché. C'est aussi le seul capable d'intégrer six composants dans un cylindre mesurant moins de 70 mm de diamètre : quatre soupapes, un injecteur et une bougie. Par ailleurs, ce nouveau moteur respecte d'ores et déjà les normes Euro 4 en matière d'émissions à l'échappement.

Lancia présente le 1.3 Multijet 16v associé à une boîte de vitesses mécanique ou à un dispositif séquentiel robotisé, dit D.FN System. Il s'agit d'un dispositif mécanique traditionnel sur lequel les ingénieurs Lancia ont appliqué un système de transmission très innovant. La boîte de vitesses D.FN System comporte deux logiques de fonctionnement. L'automobiliste peut opter pour la gestion semi-automatique, en enclenchant les rapports à l'aide du levier sélecteur situé sur le tunnel. En alternative, il peut passer à la gestion automatique de la transmission. Dans ce cas, il dispose de deux logiques : Normal et Economy.

Le nouveau modèle propose également un moteur 1.4 16v de 95 ch. Il s'agit du dernier-né ainsi que du moteur le plus performant de la famille Fire. Il s'agit d'un moteur à 4 cylindres en ligne de 1368 cm³, avec un alésage de 72 mm et une course de 84 mm. Les quatre soupapes par cylindre sont directement commandées par deux arbres à cames en tête.

Ce moteur a été mis au point en portant une attention particulière aux performances et à la consommation, domaines dans lesquels la Lancia Ypsilon excelle. Par ailleurs, il respecte les limites d'émissions des normes Euro 4.

Quel que soit le choix de l'automobiliste, la Lancia Ypsilon est parfaitement à son aise aussi bien en milieu urbain que sur les autres types de parcours, plus ou moins longs.

La troisième règle de séduction privilégie les matériaux nobles et les 555 manières " d'être Ypsilon ". Les lignes extérieures captivantes du nouveau modèle vont de pair avec un habitacle élégant et innovant à la fois, caractérisé par le soin artisanal qui distingue depuis toujours les voitures Lancia ainsi que par l'utilisation de matériaux nobles et précieux : du cuir bicolore à l'Alcantara® le plus recherché, au velours souple et au tissu Glamour, inspiré de l'univers du nautisme. C'est justement des mariages réussis des coloris, des tissus et des matières que naît le caractère exclusif de ce modèle.

Chaque automobiliste peut trouver la Lancia Ypsilon qui répond le mieux à ses exigences et à ses goûts. La gamme du nouveau modèle, déclinée en trois niveaux de finition (Ypsilon, " Argento " et " Platino "), est l'une des plus riches de ce segment. Le mérite en revient aux nombreuses possibilités de personnalisation de la voiture. Les combinaisons possibles sont au nombre de 555, obtenues en mariant onze teintes de carrosserie, six habillages intérieurs (disponibles en huit coloris) et cinq typologies de jantes en alliage (y compris celles de la Lineaccessori).

Quelle que soit la version choisie et son niveau de personnalisation, la Lancia Ypsilon est une voiture captivante et originale, digne représentante du style italien dans le monde.

Sans oublier les nombreux dispositifs exclusifs qui situent le nouveau modèle au sommet de sa catégorie. A commencer par le toit ouvrant de grandes dimensions Skydome (disponible en option), proposé en avant-première dans ce segment du marché, et qui permet de découvrir une nouvelle manière de vivre l'automobile.

Toujours en option, la Lancia Ypsilon propose le système Hi-Fi Sound System Bose® (de série sur la version " Platino "), réalisé par ce leader américain dans le domaine de l'acoustique hi-fi. Le son enveloppe tous les occupants et donne la sensation de se propager dans un espace beaucoup plus vaste. En effet, le système audio et l'habitacle de la voiture ont été conçus ensemble, de façon à garantir une harmonie parfaite entre les caractéristiques techniques de l'un et de l'autre.

Par ailleurs, le nouveau modèle offre un climatiseur automatique bi-zone, qui gère automatiquement (par l'intermédiaire d'une centrale électronique) la température, le débit d'air et sa répartition (pour la première fois, diversifiée côté conducteur et passager), l'activation du compresseur et le recyclage.

Mais ce n'est pas tout. En matière de sécurité, la Lancia Ypsilon offre quatre air-bags de série (deux frontaux et deux window-bags), les air-bags latéraux, l'ABS avec Hill Holder et Brake Assistance. Et encore : le " Dualdrive ", système d'assistance électrique de la direction avec fonction City ; le Cruise Control, qui maintient constante la vitesse de croisière programmée ; le capteur de pluie, qui active les essuie-glace dès les premières gouttes de pluie ; les projecteurs qui s'allument automatiquement dans les tunnels ; le capteur de recul, qui facilite les manœuvres de stationnement.

Tels sont, en synthèse, les points forts de la Lancia Ypsilon. Passons maintenant à illustrer plus en détail les quatre règles de séduction et les atouts majeurs qui font de ce modèle la nouvelle référence dans le segment des " compactes " de classe.



UN STYLE ORIGINAL ET ELEGANT

Des traits de style du passé, savamment réactualisés selon les tendances esthétiques les plus modernes.

Original et captivant, le nouveau modèle s'est surtout inspiré de l'inoubliable Lancia Ardea, dont il a réinterprété les lignes avec créativité, en les adaptant aux exigences de conduite actuelles. C'est ainsi qu'est née une voiture au style très particulier, en totale harmonie avec les tendances actuelles du design, qui privilégient les formes souples, sensuelles et féminines, sans pour autant renoncer à l'incontournable classe Lancia.

Ce sont ces éléments de style, typiquement italiens, qui transforment un produit " made in Italy " en un objet unique. Cette règle vaut aussi bien pour la mode que pour une voiture gagnante. En effet, la réussite d'une automobile est le résultat d'un défi relevé avec succès, d'une idée esthétique géniale conjuguée avec l'étude des nouvelles tendances esthétiques, des exigences de la clientèle, de l'évolution du marché et des modèles de la concurrence. Il s'agit là d'une " recette " difficile à réaliser, soumise à l'appréciation du juge le plus sévère : le temps. Le succès authentique n'est pas éphémère. Comme en témoigne la Lancia Ypsilon, nouvelle génération des modèles Y10 et Y qui ont su séduire depuis 1985 plus de 1.800.000 automobilistes européens.

La partie avant de la nouvelle voiture, aux volumes agréablement sculptés, est dominée par une calandre verticale de grandes dimensions, qui procure une sensation de supériorité et de classe. Cet élément stylistique distinctif, précédemment adopté par les Lancia Thesis et Phedra, est destiné à devenir une référence obligée pour les concepteurs de la Marque. Le public perçoit immédiatement une voiture à la fois compacte, élégante et raffinée. Cette impression est accentuée par le pare-chocs enveloppant, teinte carrosserie, intégrant des éléments de renfort amovibles en caoutchouc. Par ailleurs, l'absence d'arêtes et de points d'ancrage sur le pare-chocs limite les conséquences en cas de collision avec les piétons. Les phares antibrouillard sont incorporés dans le pare-chocs.

Les groupes optiques, aux formes précieuses et épurées, reprennent l'approche esthétique qui caractérise désormais les nouvelles voitures Lancia. Les projecteurs sont très performants ; en option, ils peuvent être pourvus d'un capteur de luminosité, qui les allume automatiquement dans les tunnels ou au crépuscule.

Les flancs et la partie arrière de la voiture se distinguent eux aussi par cette sobriété de style.

Compact et harmonieux, le corps de la voiture s'allonge au niveau des flancs, traversés par une ligne horizontale, élégante et très réussie sur le plan visuel. Il s'agit là d'une " trace " de style qui parcourt l'ensemble de la carrosserie, se développe au-dessus des passages de roues, en reliant idéalement les parties avant et arrière. Cette solution de continuité confère à la Lancia Ypsilon les traits d'une voiture à la fois compacte et sécurisante, élancée et dynamique.

L'allure sportive est accentuée par les pneumatiques larges 185/65 R14 (195/55 R15 sur la version " Platino "), gages d'une meilleure stabilité dans les virages et d'une absorption optimale des aspérités de la chaussée et des vibrations. Enfin, les jantes, de 14" ou 15" suivant les versions, sont réalisées en acier haute résistance. La Lancia Ypsilon propose également cinq modèles de jantes en alliage au dessin spécifique Lancia, de 15" ou 16" (deux modèles appartiennent à la gamme, tandis que les trois autres sont disponibles dans la Lineaccessori).

Cet " air de famille " se retrouve dans la partie arrière, dominée par des projecteurs verticaux qui se développent en hauteur de part et d'autre du hayon, synthèse équilibrée de surfaces tôlées et vitrées. Pour accroître encore la perception d'une voiture solide et sécurisante, un stratagème esthétique fait converger les lignes de la partie arrière vers un point focal imaginaire, situé dans la partie inférieure de l'Ypsilon. Les pare-chocs avant et arrière surdimensionnés donnent une impression de grande solidité.

Par rapport à la Lancia Y, l'Ypsilon affiche une allure plus imposante, plus moderne et plus captivante. Le mérite en revient aussi aux onze teintes de carrosserie, qui mettent en valeur les lignes souples de ce modèle. Les teintes pastel sont au nombre de deux : Rouge Titien et Ivoire Paganini. La palette est complétée par neuf teintes obtenues à partir de technologies capables d'optimiser leurs qualités chromatiques et réfléchives (métallisées ou au mica) : Gris Botticelli, Gris Palladio, Gris Rossini, Azur De Chirico, Noir Bodoni, Bleu Vivaldi, Gris Cellini, Rouge Guttuso et Vert Donizetti. Dans la tradition des collections de mode italiennes les plus prestigieuses, Lancia prévoit de remplacer chaque année deux ou trois coloris, afin de répondre ponctuellement à l'évolution des tendances. Une touche de classe supplémentaire, donc, que l'on retrouve également dans le nouveau logo " Ypsilon ". Conçu par l'agence de publicité " Carré Noir ", ce logo représente, d'une part, l'évolution " du signe à la griffe " et, d'autre part, la métaphore de la maturité de style et de contenus atteinte par ce modèle par rapport à la Lancia Y. A travers une étude du lettrage, le logo a évolué de la simple lettre Y de la voiture précédente vers une véritable " signature ", écrite in extenso et en italique : Ypsilon. Il s'agit donc d'un signe essentiel, distinctif et élégant, avec une touche d'anticonformisme.

En synthèse, le design extérieur du nouveau modèle reprend les stylèmes très accentués du nouveau " look " Lancia, introduits pour la première fois par le prototype Dialogos et pleinement développés avec les Lancia Thesis et Phedra.

Cette même cohérence de style fait de l'habitacle un espace émotionnel, tel un véritable salon, fonctionnel et moderne, pour assurer des voyages toujours confortables pour tous les occupants de la voiture. Des sensations auxquelles contribue aussi le soin méticuleux du détail, comme en témoignent, d'une part, l'utilisation de matériaux précieux et résistants, issus d'une étude esthétique pointue menée dans le domaine du nautisme et, d'autre part, des mariages chromatiques élégants et raffinés entre les teintes de carrosserie et les habillages intérieurs, avec de nombreuses possibilités de personnalisation de la voiture. Les combinaisons possibles sont au nombre de 555, obtenues en mariant les teintes, les tissus, les matériaux et les jantes en alliage (y compris celles de la Lineaccessori).

Cette voiture captivante s'inscrit de plein droit dans les tendances les plus actuelles du marché, sans pour autant renier la tradition de Lancia. La nouvelle Lancia Ypsilon offre une habitabilité surprenante et un confort exceptionnel. Malgré ses dimensions compacte (378 cm de longueur, 170 cm de largeur, 153 cm de hauteur et empattement de 239 cm), elle peut accueillir quatre ou cinq personnes, est dotée d'un coffre à bagages parmi les plus généreux de son segment (215 à 290 dm³ avec les sièges coulissant tout à l'avant) et se situe au sommet de sa catégorie en termes d'habitabilité.

Le nouveau modèle a été conçu pour accueillir quatre personnes (l'utilisation la plus fréquente comportant la présence à bord de deux ou trois personnes), mais peut être homologué pour le cinquième occupant (en option) à un coût très raisonnable. Dans ce cas, le dossier rabattable est pourvu de trois appuis-tête réglables en hauteur et la place centrale est munie d'une ceinture de sécurité trois points. L'assiette de conduite est très ergonomique, grâce au levier des vitesses, situé au centre de la planche de bord, et au volant réglable en hauteur. L'instrumentation trône au centre de la planche de bord pour des raisons à la fois esthétiques et fonctionnelles (la plus grande distance de yeux du conducteur améliore la vitesse de lecture des instruments). Elle reprend la forme elliptique du tableau de bord et accueille l'horloge, le compteur kilométrique, les principaux indicateurs et les différents témoins de contrôle. Le graphisme surdimensionné sur fond blanc assure une lecture aisée et immédiate des instruments analogiques arrondis, outre à conférer à l'habitacle le " look " typique des voitures de sport élégantes. La nuit, la lecture des instruments est garantie par un rétro-éclairage vert, couleur qui permet une mise au point plus rapide des pupilles lors du passage de l'obscurité de la route à la luminosité du tableau de bord.

L'afficheur multifonctions visualise les principaux paramètres du voyage (ordinateur de bord) et signale avec rapidité et précision les éventuelles anomalies de voiture, en indiquant les interventions nécessaires.

L'afficheur permet également de personnaliser un certain nombre de fonctions de la voiture : entre autres, le verrouillage différencié des portes et du coffre à bagages ou la condamnation automatique des portes au-dessus de 20 km/h.

Le poste de conduite bénéficie d'un plafonnier à trois points de lumière. Un spot central éclaire la console et le tunnel, tandis que les deux autres sont respectivement dirigés vers le conducteur et le passager. Chaque occupant dispose ainsi d'un éclairage qui ne dérange pas les autres. Entre autres, l'inclinaison du faisceau lumineux est optimal pour se maquiller, lire ou consulter un plan routier.

Des dimensions hors-tout compactes, une habitabilité exceptionnelle et un poste de conduite idéal. Ces caractéristiques gagnantes viennent s'ajouter au plaisir que procure la Lancia Ypsilon sur le plan du confort et des sensations tactiles, que l'on soit conducteur ou passager.

Ce soin artisanal s'inscrit d'ailleurs dans la plus pure tradition de Lancia. Les sièges sont de véritables fauteuils, au galbe inimitable. A l'avant, ils sont enveloppants, souples et réglables en hauteur (avec réglage de l'appui lombaire côté conducteur). Les dossiers des sièges arrière, eux aussi rabattables, peuvent être facilement repliés ou déplacés vers l'avant depuis le coffre à bagages, sans qu'il soit nécessaire de monter à bord de la voiture. Enfin, la banquette arrière est disponible en version dédoublée (homologation pour 4 places), munie d'appuis-tête.

Dans le plein respect de ses lignes intérieures harmonieuses, la Lancia Ypsilon comporte un rangement qui traverse la planche de bord, au-dessous des instruments. Un revêtement anti-glissement permet de ranger en toute sécurité des lunettes ou d'autres objets fragiles. Le tunnel central accueille deux supports porte-cigarettes, facilement accessibles par le conducteur et le passager avant (un troisième support se trouve à l'arrière). Une prise électrique 12V, intégrée dans le tunnel, permet de recharger facilement le téléphone cellulaire. Citons également le kit pour les fumeurs (disponible pour la première fois en option), conçu à la fois pour sauvegarder la santé des automobilistes et protéger les précieux habillages intérieurs contre les risques de brûlures de cigarette et les mauvaises odeurs. Pour ceux qui ne peuvent pas renoncer aux cigarettes, le cendrier se referme complètement (pour éviter la diffusion dans l'habitacle de l'odeur émise par les mégots) et l'allume-cigares est incorporé dans la prise électrique 12V.





DES MOTEURS ET DES BOITES DE VITESSES EVOLUES

La Lancia Ypsilon propose le révolutionnaire 1.3 Multijet 16v, disponible également avec la boîte de vitesses robotisée D.FN System. Ce " groupe de puissance " conjugue tous les avantages des moteurs diesel et essence avec ceux des transmissions mécaniques et automatiques. La gamme est complétée par les très fiables moteurs 1.2 8v de 60 ch et 1.2 16v de 80 ch ainsi que par le nouveau-né de la famille Fire : le 1.4 16v de 95 ch.

Examinons en détail les caractéristiques des moteurs et des boîtes de vitesses qui font de la Lancia Ypsilon une voiture parfaitement à son aise aussi bien en milieu urbain que sur les autres types de parcours, plus ou moins longs.

1.3 Multijet 16v

La nouvelle Lancia Ypsilon est équipée du 1.3 Multijet 16v, le diesel à injection directe " Common Rail " de la deuxième génération le plus petit et le plus évolué, disponible également avec la boîte de vitesses mécanique robotisée D.FN System, également utilisable en mode automatique.

Le 1.3 Multijet 16v est moteur à 4 cylindres en ligne de 1251 cm³, avec un alésage de 69,6 mm et une course " longue " de 82 mm. Les quatre soupapes par cylindre sont directement actionnées par un double arbre à cames en tête. Ce moteur développe une puissance maximum de 51 kW à 4000 tr/mn (70 ch) et un couple de 180 Nm à 1750 tr/mn.

Le moteur 1.3 Multijet 16v est un chef-d'œuvre technologique en miniature : une fois tous ses organes assemblés, il ne pèse que 130 kg. Ses dimensions sont très contenues : moins de 50 cm de longueur et 65 cm de hauteur. La disposition des composants a été pensée selon des critères de compacité. Ce moteur offre les mêmes avantages que ceux des diesel de grandes dimensions. En effet, au lieu d'être simplement " réduit ", il a été " miniaturisé ".

Conçu à partir de critères de rationalité, d'efficacité et de fiabilité, ce moteur est le plus petit diesel à quatre cylindres " Common Rail " disponible sur le marché. C'est aussi le seul capable de renfermer six composants de dimensions " normales " - quatre soupapes, un injecteur et une bougie - dans un cylindre mesurant moins de 70 mm de diamètre.

En plus de ce record de miniaturisation, ce nouveau moteur revendique un autre atout majeur : sa puissance. Malgré sa cylindrée extrêmement réduite de 1251 cm³, le Multijet remporte le comparatif avec tous les " petits diesel " pourvus de turbine à géométrie fixe disponibles à l'heure actuelle sur le marché, y compris les plus prestigieux. Parmi les moteurs à gazole entre 800 et 1500 cm³, le nouveau moteur Fiat affiche les meilleures performances spécifiques : puissance de 41 kW/l et couple de 144 Nm/l.

Compact, sophistiqué, gage d'excellents rendements et pratiquement exempt d'entretien, le 1.3 Multijet 16v a été conçu pour garantir une vie utile de 250.000 km, au lieu des 150.000 km habituels. Au cours de sa longue existence, il n'exigera aucune opération d'entretien de ses composants mécaniques (même pas le remplacement traditionnel de la courroie au bout de 80.000 km). Les intervalles de vidange de l'huile passent de 20.000 à 30.000 km. Bien entendu, l'huile est du type à faible viscosité (donc, " fuel economy ") et respecte l'environnement. Mais ce n'est pas tout. Le 1.3 Multijet 16v est un moteur respectueux de l'environnement, car conforme aux limites d'émissions de la norme Euro 4, qui entrera en vigueur en 2006. Par ailleurs, il s'agit de l'un des rares moteurs du monde capables d'obtenir ce résultat sans adopter des dispositifs sophistiqués de post-traitement des gaz d'échappement (filtres à particules). Ce moteur est donc intrinsèquement écologique : ses émissions de particules (responsables des poussières plus ou moins fines) sont même inférieures aux taux prescrits par la future directive Euro 4.

Les performances de la Lancia Ypsilon équipée du 1.3 Multijet sont excellentes : vitesse de pointe de 165 km/h, accélération 0 - 100 km/h en 15,1 secondes (14,2 secondes avec D.FN System). Les valeurs de consommation sont parmi les meilleures du segment : 5,7 l/100 km en cycle urbain, 3,9 l/100 km en cycle extra-urbain et 4,6 l/100 km en cycle mixte (avec la boîte de vitesses D.FN System, ces valeurs sont respectivement de 5,6 - 3,9 - 4,5 l/100 km en mode Economy). Le 1.3 Multijet 16v marque donc une étape technologique fondamentale, qui permettra à Lancia d'exploiter l'intérêt croissant que le marché réserve aux motorisations diesel, notamment les plus petites. En effet, grâce à la cylindrée et au poids réduits, aux émissions contenues et à l'excellent rapport performances/consommation, la part des voitures diesel ne cesse de croître aussi dans les segments inférieurs du marché : depuis 1997, elle est passée de 5% à 20% et devrait atteindre 30-40% d'ici à trois ans.

Cette évolution préfigure un marché de 1.500.000 unités dans les années à venir. Dans ce contexte, les Ypsilon équipées du très sophistiqué 1.3 Multijet 16v pourront jouer un rôle de premier plan. En effet, s'il est vrai que, comme l'histoire du diesel l'a montré, le produit crée le marché, la marque Lancia est une fois de plus un acteur incontournable du changement, prête à participer avec ses modèles à une évolution qu'elle a grandement contribué à créer.

Pour le client, la technologie renfermée dans le petit 1.3 Multijet 16v se traduit pas une réduction de la consommation et des émissions. Sans oublier :

- le fonctionnement plus silencieux (imaginez les explosions dans le cylindre comme autant de coups de tambour : trois coups sur un petit tambour sont moins bruyants qu'un seul coup sur un gros tambour) ;
- le confort amélioré (moins de masses alternées, moins de vibrations) ;
- le plaisir de conduite, grâce au développement extrêmement progressif du couple (garanti par une gestion plus précise de chaque phase de la combustion) ;
- la souplesse et la rapidité de réaction d'un diesel qui ressemble de plus en plus à un moteur à essence, grâce à une plus large excursion du nombre de tours (suppression de la " coupure " de carburant juste au-dessus de 4000 tr/mn) ;
- les caractéristiques écologiques qui permettent à ce moteur d'améliorer encore l'atout majeur du diesel - la consommation - tout en minimisant son principal inconvénient, à savoir les émissions de particules.

1.4 16v Fire de 95 ch

Il s'agit du dernier-né ainsi que du moteur le plus performant de la famille Fire. Il s'agit d'un moteur à 4 cylindres en ligne de 1368 cm³, avec un alésage de 72 mm et une course de 84 mm. Les quatre soupapes par cylindre sont directement commandées par deux arbres à cames en tête.

Ce moteur a été mis au point en portant une attention particulière aux performances et à la consommation, domaines dans lesquels la Lancia Ypsilon excelle. Le mérite en revient au rendement volumétrique, qui a été optimisé sur toute la plage de régimes, grâce à une étude ciblée de la dynamique des fluides du système d'admission et du calage de la distribution. Le résultat ? Une puissance de 70 kW (95 ch) à 5800 tr/mn et un couple maximum de 128 Nm à 4500 tr/mn. Equipée de ce moteur, la Lancia Ypsilon atteint une vitesse de pointe de 175 km/h et accélère de 0 à 100 km/h en 10,9 secondes. Les valeurs de consommation sont parmi les meilleures du segment : 8,4 l/100 km en cycle urbain, 5,6 l/100 km en cycle extra-urbain et 6,5 l/100 km en cycle mixte.

Très brillant, ce moteur n'en est pas moins économique, grâce notamment à l'adoption d'un système de commande électrique du papillon, dit " drive by wire ". En particulier, le 1.4 de 95 ch utilise un nouveau logiciel de gestion de la centrale de pilotage.

Il s'agit d'un système très avant-gardiste, du type " torque based ". Son point fort réside dans la gestion de toutes les commandes par l'intermédiaire d'un seul module de coordination, dont le paramètre principal est représenté par le couple demandé par le conducteur au travers de l'accélérateur. Traduites sous forme de valeurs physiques de couple, ces demandes (y compris celles des systèmes externes, tels l'ABS) peuvent être coordonnées avant même qu'elles ne soient converties dans les principaux paramètres de pilotage du moteur (avance, position du papillon, délai d'injection, etc.), d'où la possibilité d'assurer une réponse extrêmement précise et rapide. Par ailleurs, ce système utilise un seul et même protocole de communication (basé sur le couple moteur) entre les différents systèmes et les diverses fonctions. Cette solution garantit une plus grande souplesse par rapport à d'autres systèmes disponibles, tout en réduisant les émissions polluantes. Enfin, ce système assure une parfaite intégration avec tous les autres dispositifs (par exemple, ESP et Cruise Control). Parmi les autres spécificités du nouveau moteur 1.4 16v Fire de 95 ch, citons l'augmentation du rapport volumétrique et les valeurs élevées de couple dès les bas régimes, au profit de la réduction de la consommation. Cet objectif a été réalisé grâce aussi au calibrage évolué du système de gestion du moteur, qui a permis de réduire la consommation, sans pour autant pénaliser la souplesse, les performances et les émissions. A ce propos, il y a lieu de rappeler que le 1.4 16v Fire de 95 ch respecte d'ores et déjà les normes Euro 4. Performant, économique et respectueux de l'environnement : à ces caractéristiques gagnantes, le 1.4 16v Fire de 95 ch ajoute aussi un excellent confort sonore. Afin de minimiser la transmission des vibrations du moteur vers la coque, il a été adopté un schéma de support du type barycentrique, de manière à obtenir des forces réaction avec un bras nul.

D'autres solutions contribuent au fonctionnement silencieux du nouveau moteur :

- un soubassement en aluminium, comportant des coussinets de palier en fonte, intégrés par fusion ;
- un carter à huile en aluminium directement relié aussi bien au soubassement qu'à la boîte de vitesses, ce qui a permis d'accroître la rigidité la flexion/torsion du moteur, en réduisant ainsi les vibrations ;
- l'utilisation d'une poulie d'amortissement (damper) convenablement réglée, afin d'absorber les vibrations en cas de résonance torsionnelle de l'ensemble vilebrequin-volant de moteur ;
- enfin, l'adoption d'un piston dont la jupe a été redessinée et sur laquelle a été appliqué par sérigraphie un revêtement au bisulfite de molybdène, permettant de réaliser les jeux d'accouplement piston/chemise les plus réduits admis à l'heure actuelle en phase de production. Cela se traduit par une réduction du bruit produit par le mouvement secondaire du piston dans le cylindre (" piston slap ").

1.2 8v et 1.2 16v

Le très fiable Fire de 1242 cm³ a été choisi pour équiper la Lancia Ypsilon après avoir fait l'objet d'une série d'interventions visant à réduire la consommation de carburant, sans pour autant pénaliser les performances.

Ce moteur développe une puissance de 44 kW (60 ch) à 5000 tr/mn et permet d'atteindre une vitesse maximale de 153 km/h. Mais ce n'est pas tout. Equipée du moteur 1.2 8v, la Lancia Ypsilon excelle aussi dans d'autres domaines : consommation de 6,0 l/100 km en cycle mixte (un résultat parmi les meilleurs de cette catégorie de voitures) et accélération 0 - 100 km/h en 16,8 secondes. Cette valeur est d'autant plus significative qu'elle est obtenue par une voiture extrêmement économique sur le plan de la consommation de carburant. Le mérite en revient à l'architecture du moteur, visant à assurer un couple élevé dès les bas régimes (au profit, entre autres, du plaisir de conduite et de la souplesse), et aux rapports de transmission, choisis en fonction de la réduction de la consommation. En chiffres : couple de 102 Nm (10,4 mkg) à 2500 tr/mn et consommation de 7,7 l/100 km en cycle urbain, de 5,0 l/100 km en cycle extra-urbain et de 6,0 l/100 km en cycle mixte.

Passons au moteur 1.2 16v soupapes de 80 ch. Modifié au niveau de la courbe de couple (11,6 mkg à 4000 tr/mn) afin d'améliorer encore le plaisir de conduite, les performances et la consommation, le 1.2 16v de 80 ch qui équipe la Lancia Ypsilon bénéficie de toutes les améliorations décrites pour le Fire 1.4 16v en matière de mécanique, d'électronique embarquée et de circuits

d'échappement/alimentation. Ce moteur se distingue de la version avec 8 soupapes par une solution technique très sophistiquée. Il s'agit du papillon électronique commandé par la centrale de gestion du moteur, mécanisme jusqu'à présent réservé aux modèles des segments supérieurs. Ce dispositif, du type " drive by wire " (sans connexions mécaniques entre l'accélérateur et le corps de papillon), confie à la centrale électronique la tâche de développer le couple en fonction de la demande du conducteur. D'où l'amélioration des performances et la réduction de la consommation de carburant. En chiffres : vitesse de pointe de 165 km/h ; accélération 0 - 100 km/h en 13,2 secondes ; consommation de 6,0 l/100 km en cycle mixte, 7,7 l/100 km en cycle urbain et 5,0 l/100 km en cycle extra-urbain.

Des boîtes de vitesses robustes, silencieuses et sophistiquées

Les quatre moteurs qui équipent la Lancia Ypsilon sont associés à trois boîtes de vitesses : deux mécaniques à 5 rapports et une troisième mécanique robotisée à commande électronique et fonction automatique. Commençons par les boîtes de vitesses mécaniques. La version de 13,5 mkg à 5 rapports est réservée aux moteurs 1.2 (à 8 et 16 soupapes) et 1.4 16v. Cette transmission est caractérisée par des dimensions compactes et une excellente maniabilité du levier sélecteur, grâce aussi à l'inertie réduite du disque mené de l'embrayage et à l'adoption de nouveaux joints. La configuration de la boîte est transversale avec deux arbres en cascade, tandis que la commande intérieure des rapports est à quatre étages de sélection.

La Lancia Ypsilon équipée du 1.3 Multijet adopte une boîte de vitesses à 5 rapports qui développe un couple de 21 mkg, munie d'un joint extérieur.

Ces deux boîtes de vitesses mécaniques, qui équipent également des voitures des segments supérieurs, assurent un fonctionnement extrêmement silencieux et une grande facilité d'enclenchement des rapports. Elles sont pourvues d'un mécanisme " en seringue ", qui empêche l'enclenchement accidentel de la marche arrière. Bien qu'elles se différencient par les valeurs de couple maximum qu'elles sont en mesure de gérer, elles comportent toutes une commande extérieure à double flexible, gage d'un fonctionnement souple et exempt de vibrations. Les engrenages adoptent des dentures à haut recouvrement ainsi que des couples de 5ème et de réduction finale soumis à une super-finition après le traitement thermique (au profit d'un fonctionnement plus silencieux). Les rapports, plus longs, privilégient la réduction de la consommation, tandis que la commande de l'embrayage est hydraulique, toujours au profit du fonctionnement silencieux, de la facilité d'utilisation et du rendement.

La boîte de vitesses D.FN System, chef-d'œuvre de la mécanique

Le D.FN System est la nouvelle boîte de vitesses mécanique associée au 1.3 Multijet 16v. Son acronyme (Dual FuNction) synthétise sa double vocation : assurer un confort maximal, grâce à la modalité automatique, tout en procurant le plaisir de la conduite sportive et dynamique que seule une transmission mécanique peut offrir.

Le D.FN System est un système de transmission très innovant. Au travers d'un asservissement électro-hydraulique, ce système automatise les commandes de l'embrayage et du levier des vitesses, tout en préservant les avantages de l'embrayage à sec et de la boîte mécanique (poids, robustesse, fiabilité et faible consommation d'énergie). Ce système sophistiqué optimise les performances des composants de la transmission mécanique, tout en améliorant la sécurité, grâce à une commande qui évite les erreurs de conduite et empêche les manœuvres non correctes de la transmission.

Le D.FN System comporte deux modalités de fonctionnement : semi-automatique et automatique.

La première modalité adopte les stratégies de gestion les plus évoluées afin de garantir des performances idéales. L'enclenchement des rapports s'effectue à l'aide d'un levier situé sur le tunnel. La pédale de l'embrayage ayant été supprimée, il suffit de déplacer le levier sélecteur : en avant pour enclencher un rapport supérieur (vers le signe " + ") ou en arrière pour rétrograder (vers le signe " - "). Une simple impulsion suffit pour que la transmission réalise le changement de vitesse de manière précise et rapide.

Examinons en détail le fonctionnement de la transmission D.FN System en modalité semi-automatique. Les signaux électriques aboutissent à la centrale de commande via le réseau CAN (Controller Area Network). Ils peuvent être regroupés en deux catégories principales : d'une part, les données en provenance de la boîte de vitesses, qui permettent d'identifier la position d'enclenchement, de sélection et de l'embrayage ainsi que la pression de fonctionnement du groupe hydraulique et la vitesse de rotation de l'embrayage. D'autre part, les signaux en provenance des autres systèmes de la Lancia Ypsilon (par exemple, le moteur et le circuit de freinage) et qui contribuent à définir le changement de rapport de manière précise et répétitive. A partir de ces informations, le D.FN System permet de gérer le changement de rapport selon un style plus confortable ou plus sportif, en mode manuel ou automatique et sur la base de logiques diverses, en fonction de la position de la pédale (qui traduit la demande de performances) et du régime de rotation du moteur. Après le démarrage, une simple pression sur la pédale du frein signale au système la présence du conducteur et permet d'enclencher la 1ère ou la marche arrière (il est possible d'enclencher la 2ème pour démarrer sur les chaussées glissantes). Afin de garantir la sécurité et empêcher les demandes involontaires de changement de rapport, le système met la transmission au point mort lors de l'ouverture de la porte avant le démarrage du moteur. Par ailleurs, le dispositif D.FN System empêche les erreurs de conduite susceptibles d'endommager le moteur ou la boîte de vitesses, en signalant toute situation d'urgence ou manœuvre erronée par le biais de messages visuels et sonores.

Passons maintenant à la gestion automatique du D.FN System, qui dispose de deux logiques : Normal et Economy. Le premier programme de fonctionnement assure un excellent confort de marche ainsi que des reprises et des changements de rapport extrêmement brillants en toutes circonstances. La logique Economy, quant à elle, privilégie la réduction de la consommation de carburant, tout en préservant une maniabilité et un confort de haut niveau.

Quelle que soit la logique choisie, le système prolonge le rapport supérieur, une fois que le moteur a atteint le régime de rotation auquel il développe le couple et la puissance maximum. En mode automatique, le système " reconnaît " la déclivité du parcours (grâce à un algorithme logiciel) et modifie le point de changement de rapport, afin d'obtenir toujours un compromis idéal entre les exigences du conducteur, les conditions de la chaussée et la situation du véhicule (vitesse et régime moteur). Parmi les autres particularités du D.FN System, signalons sa capacité à évaluer la décélération du véhicule et à adapter la rétrogradation. Par exemple, en mode semi-automatique, le système permet de rétrograder dans la conduite sportive, lorsque le pilote demande un rapport inférieur pour affronter un virage avec désinvolture. En revanche, en mode automatique, le système anticipe la rétrogradation pour permettre au conducteur de disposer du rapport le mieux adapté au maintien du confort et à l'économie de carburant. Le D.FN System offre le meilleur compromis aux automobilistes qui préfèrent le plaisir de conduite offert par la transmission mécanique, sans pour autant renoncer au confort d'une boîte de vitesses automatique.



DES MATERIAUX PRESTIGIEUX ET 555 MANIERES DIFFERENTES " D'ETRE YPSILON "

La troisième règle de séduction privilégie les matériaux nobles et les 555 manières " d'être Ypsilon ". Les lignes extérieures captivantes du nouveau modèle vont de pair avec un habitacle élégant et innovant à la fois, caractérisé par le soin artisanal qui distingue depuis toujours les voitures Lancia ainsi que par l'utilisation de matériaux nobles et précieux : du cuir bicolore à l'Alcantara® le plus recherché, au velours souple et au tissu Glamour, inspiré de l'univers du nautisme. C'est justement des mariages réussis des coloris, des tissus et des matières que naît le caractère exclusif de ce modèle.

Le premier niveau de finition de l'Ypsilon propose des habillages en tissu chiné/velours bleu ou beige. La sellerie en velours Swing est disponible de série sur les versions " Argento ", tandis que la Lancia Ypsilon " Platino " offre en exclusivité le cuir bicolore (cognac et azur). Les précieux habillages en tissu Madras et en Alcantara® sont disponibles en option sur les versions " Argento " et " Platino ". L'offre est complétée par les habillages Glamour, directement inspirés de l'univers du nautisme. En effet, ils sont constitués d'un tissu en filet, semblable à celui utilisé pour doubler les cirés ; d'un tissu " technique ", qui rappelle les vêtements imperméables utilisés à bord des bateaux ; et d'un tissu " chaud ", disponible en quatre teintes : ivoire, noir, rouge ou jaune.

Transformer un produit industriel en un objet unique. Ce défi a été relevé avec succès par Lancia lors du développement de la sa nouvelle berline compacte haut de gamme. Il en résulte un niveau de personnalisation qui n'a pas d'équivalent dans le segment des " compactes " exclusives. Les combinaisons possibles sont au nombre de 555, obtenues en mariant onze teintes de carrosserie

(métallisées, au mica ou ivoire hors-série), six habillages intérieurs (disponibles en huit coloris), et cinq modèles de jantes en alliage de 15" ou 16", disponibles dans la gamma ou dans la Lineaccessori.

Signalons également le prix intéressant de ces combinaisons exclusives, au style résolument italien, par rapport aux options individuelles. Chaque automobiliste peut trouver la Lancia Ypsilon qui répond le mieux à ses exigences et à ses goûts, en la dotant de tous les dispositifs disponibles à l'heure actuelle sur les voitures, y compris ceux jusqu'à hier réservés aux modèles de catégorie supérieure.

Quelle que soit la version choisie et son niveau de personnalisation, la Lancia Ypsilon est une "berline compacte" de catégorie supérieure, digne ambassadrice du tempérament et de la classe inimitables qui distinguent depuis toujours les voitures Lancia, en les rendant différentes des autres.



UN " CONCENTRE " DE QUALITES DIGNE D'UNE BERLINE HAUT DE GAMME

La nouvelle Ypsilon est un véritable " concentré " de qualités dignes d'une berline haut de gamme. Ses équipements exclusifs en font une voiture d'élite.

En voyageant à bord de ce nouveau modèle, on découvre un habitacle agréable à vivre, quelles que soient les conditions climatiques. Le mérite en revient, entre autres, à l'innovant toit ouvrant de grandes dimensions, au climatiseur automatique bi-zone et à l'excellent système audio Hi-Fi. Mais ce n'est pas tout. La " berline compacte " de Lancia propose ce qui se fait actuellement de mieux dans le domaine de la sécurité active et passive. Sans oublier tous les automatismes qui réduisent le stress de la conduite : le Cruise Control, les essuie-glace qui s'activent dès les premières gouttes de pluie, les projecteurs qui s'allument automatiquement dans les tunnels ou le capteur de recul, qui facilite les manœuvres et stationnement.

Toit ouvrant Skydome

La Lancia Ypsilon peut être équipée d'un toit ouvrant en cristal de grandes dimensions (Skydome). Cela constitue une nouveauté dans ce segment, et permet de découvrir une nouvelle manière de vivre l'automobile. Ce dispositif de la dernière génération occupe près de 70% du pavillon et est constitué de deux panneaux vitrés (l'un fixe et l'autre mobile) et de deux rideaux pare-soleil, qui coulissent de manière indépendante vers la partie arrière de la voiture.

En voyage, il permet d'avoir successivement des rapports différents avec l'environnement. En effet, la Lancia Ypsilon peut se transformer en une voiture munie d'un toit ouvrant traditionnel, voire en un modèle qui procure les sensations d'un cabriolet. Tout dépend de la température extérieure et des conditions météorologiques. Lorsqu'on souhaite inonder l'habitacle de lumière, ce système permet de garder la partie vitrée fermée et d'ouvrir le rideau en-dessous.

Si l'on préfère en revanche voyager en " plein air ", sept secondes sont suffisantes pour commander l'ouverture totale du panneau vitré avant et du rideau, en bénéficiant d'une " fenêtre ouverte sur le ciel ". Par ailleurs, l'automobiliste peut commander l'ouverture partielle tant du panneau avant que du rideau. Pour déplacer le panneau avant, il suffit de tourner le sélecteur situé sur le plafonnier central. Avec le premier cran, le panneau vitré devient un becquet plus haut. En tournant encore le sélecteur, le toit adopte des configurations intermédiaires, en coulissant sur des guides en aluminium. Il suffit de relâcher la touche pour arrêter le mouvement dans la position désirée. Les mêmes mouvements s'effectuent en sens inverse lors de la fermeture. Enfin, le toit Skydome est pourvu d'un système anti-pincement, qui inverse le mouvement du panneau dès que celui-ci rencontre un obstacle.

Système Hi-Fi Sound System Bose®

La Lancia Ypsilon procure de grandes émotions, grâce aussi à la musique haute fidélité reproduite par le système Sound System Bose®.

Réalisé par cette entreprise américaine, leader dans le domaine de l'acoustique hi-fi, ce système offre une reproduction extrêmement fidèle, avec des tons aigus limpides et des basses pleines et riches. Le son enveloppe tous les occupants et donne la sensation de se propager dans un espace beaucoup plus vaste. En effet, le système audio et l'habitacle de la voiture ont été conçus ensemble, de façon à garantir une harmonie parfaite entre les caractéristiques techniques de l'un et de l'autre.

Pour obtenir ce résultat, les ingénieurs de Bose® ont effectué des mesures minutieuses dans l'habitacle et soigneusement sélectionné tous les composants du circuit stéréo, en déterminant l'emplacement idéal de six haut-parleurs par rapport aux auditeurs, au moyen de logiciels d'étude d'avant-garde.

Les panneaux des portes avant intègrent deux haut-parleurs à bande large de 165 mm avec des tweeters de 50 mm, gages d'une reproduction sonore optimale sur toute la plage des fréquences audio. Les deux haut-parleurs mid-woofer de 150 mm, conçus pour les fréquences moyennes-basses, sont incorporés dans les panneaux des portes arrière. Dans le coffre à bagages, un sub-woofer (du type Bass-reflex), muni d'un woofer mesurant 130 mm de diamètre à double bobine, assure une excellente reproduction des basses.

Le système Hi-Fi Sound System Bose® est complété par un amplificateur de puissance audio à 6 voies indépendantes, dont quatre gèrent les deux groupes des haut-parleurs latéraux et deux sont réservées au pilotage du sub-woofer. En outre, un circuit d'égalisation assure une compensation électronique automatique de la sortie de toutes les fréquences ainsi que des tons équilibrés et purs dans toute la plage audio. Cela se traduit par des reproductions musicales impeccables dans toutes les conditions de marche, sans qu'il soit nécessaire de trafiquer avec les commandes. L'interaction entre ces composants sophistiqués produit le son extraordinaire qui a rendu la marque Bose® célèbre dans le monde entier.

Outre se circuit Hi-Fi sophistiqué, la Lancia Ypsilon propose deux modèles d'autoradios. Ergonomiques et parfaitement intégrées dans la planche de bord, elles ont fait l'objet d'une mise au point sonore minutieuse en fonction de la configuration de l'habitacle. Les deux autoradios, d'une puissance de 4x30 W, disposent de six haut-parleurs, du système RDS (Radio Data System) et de la fonction TA (informations sur la circulation). Parmi les dispositifs les plus intéressants, citons celui qui permet à chaque démarrage de rétablir le volume précédent de la radio.

C'est le lecteur qui différencie les deux niveaux. Dans le premier cas, il s'agit d'un lecteur de CD (individuel), tandis que le deuxième modèle permet d'écouter les fichiers MP3. Les deux appareils sont munis d'un mécanisme qui module le volume en fonction de la vitesse de la voiture.

Reliée à un kit " mains libres ", l'autoradio se désactive automatiquement (position " mute ") dès que le radiotéléphone GSM sonne. Dans ce cas, la fonction " Phone-in " permet de transférer les appels du téléphone portable (avec kit " mains libres ") vers les haut-parleurs, par le biais de l'autoradio.

Le système est protégé contre les vols grâce à un protocole de communication avec la centrale électronique qui gère l'équipement électrique (body computer).

Dès l'allumage de l'autoradio, le body computer " lit " le code de sécurité à quatre chiffres de l'appareil et ne l'active que si ce code est correct, ce qui rend l'autoradio inutilisable sur une autre voiture dépourvue du même dispositif.

Enfin, le client peut installer un chargeur de CD (capacité : 10 disques), commandé par les six touches de l'autoradio au volant (en option).

Le climatiseur automatique bi-zone

Le confort climatique joue un rôle important notamment pour la sécurité préventive, car la température, l'humidité et la ventilation influent sur le bien-être du conducteur et, donc, sur son degré de concentration. En outre, le circuit de chauffage et de ventilation assure le dégivrage du pare-brise et des vitres latérales. C'est pourquoi la Lancia Ypsilon est équipée d'un climatiseur sophistiqué, qui gère automatiquement (par l'intermédiaire d'une centrale électronique) la température, le débit d'air et sa répartition (pour la première fois, diversifiée côté conducteur et passager), l'activation du compresseur et le recyclage. Il s'agit d'un climatiseur du type " bi-zone ",

capable de garantir simultanément deux températures différentes côté conducteur et côté passager. En plus des capteurs qui mesurent la température ambiante et intérieure, un autre capteur a la fonction de vérifier la qualité de l'air (AQS).

L'Air Quality System permet aux occupants de la Lancia Ypsilon de respirer un air toujours propre, même en ville, dans les embouteillages ou les tunnels. Ce dispositif active automatiquement la fonction recyclage de l'air lorsque la voiture traverse des zones caractérisées par des taux élevés de pollution atmosphérique.

Le circuit de la Lancia Ypsilon met en place une stratégie de gestion du climat du type " à température équivalente ". A l'aide de capteurs, il mesure la température intérieure et extérieure et évalue la sensation de bien-être thermique ressentie par le passager (à savoir l'échange d'énergie entre le corps humain et l'habitacle), qui est influencée par l'humidité, la température et le débit d'air traité. Un autre capteur, situé en position centrale à la base du pare-brise, mesure le rayonnement solaire ainsi que l'inclinaison des rayons qui frappent l'habitacle. Il permet ainsi de prévoir une augmentation excessive de la température dans l'habitacle provoquée par les rayons du soleil et d'en informer immédiatement le climatiseur.

Tous ces paramètres sont mesurés en permanence et utilisés pour moduler automatiquement la distribution, la ventilation et le mélange. Le système règle la température de l'air qui sort des ouïes de ventilation ainsi que la vitesse du ventilateur, de manière à garantir le bien-être thermique correspondant à la température demandée par l'utilisateur. Il en résulte un climat constant, même en présence de variations importantes des conditions extérieures.

Pour permettre à l'air admis d'atteindre toutes les zones de l'habitacle, le circuit peut être réglé sur l'une des sept positions prévues. En outre, le système comporte trois réglages de la température.

La possibilité de modifier progressivement la température, en procédant par intervalles d'un demi degré, permet d'obtenir un confort climatique parfait. Le bouton tournant autorise une variation de 16°C, avec un écart maximum de 7°C entre les côtés droit et gauche.

Les choix manuels sont toujours prioritaires par rapport à l'automatisme. Ils sont signalés par l'extinction de la LED " Full Auto " et sont mémorisés jusqu'à annulation de la commande. Lors de chaque mise sous tension, le système rétablit les conditions mémorisées avant la dernière mise hors tension, à l'exception de la fonction " MAX DEF ", qui est remise à zéro. Il est également possible de désactiver manuellement l'ensemble du système, en excluant complètement le circuit de climatisation.

Les autres équipements exclusifs

La Lancia Ypsilon propose un style original, une mécanique évoluée et fiable, des équipements exclusifs et un confort de haut niveau. C'est aussi une voiture très sûre. En effet, l'ensemble des solutions adoptées dans ce domaine en font l'une des voitures les plus sûres de son segment.

Le freinage, stable et efficace, les bonnes qualités de reprises garanties par les moteurs et un comportement dynamique toujours prévisible, permettent à la Lancia Ypsilon d'affronter avec désinvolture les situations les plus critiques. Une attention particulière a néanmoins été portée à la sécurité passive, afin de minimiser les conséquences d'éventuels accidents. C'est pourquoi les air-bags frontaux et les window-bags sont proposés de série sur toute la gamme. Les air-bags latéraux, qui protègent le bassin et le buste des passagers avant en cas de choc latéral, sont disponibles en option. Toutes les versions de la Lancia Ypsilon sont équipées de ceintures de sécurité trois points pour les places avant et arrière latérales. Les ceintures avant, munies de prétensionneurs, sont réglables en hauteur. Enfin, les appuis-tête ont été étudiés afin d'assurer une sécurité maximale ainsi qu'un bon confort. Réglables en hauteur, ils peuvent être bloqués dans n'importe quelle position, pour une extrême fonctionnalité en toutes circonstances.

Le nouveau modèle adopte des solutions techniques sophistiquées pour garantir une maîtrise idéale de la voiture (sécurité active). Parmi celles-ci, citons l'ABS de la dernière génération, avec EBD (Electronic Brake Distribution) et ESP (Electronic Stability Program), système qui intervient dans des conditions proches de la limite de stabilité de la voiture, en aidant le pilote à la maîtriser. L'ESP est associé au système Hill Holder, qui assiste le conducteur lors des démarrages en côte, et au dispositif d'assistance au freinage d'urgence HBA (Hydraulic Brake Assistance).

Parmi les nouveautés proposées de série sur l'ensemble de la gamme, le " Dualdrive ", système de servo-assistance de la direction, mérite un discours à part. Comportant deux logiques de fonctionnement, ce système utilise la puissance développée par un moteur électrique, au lieu de la pression produite par une pompe hydraulique commandée directement par le moteur.

Avec la direction assistée électrique de la Lancia Ypsilon, la réponse du volant dépend par contre de la vitesse de la voiture : plus celle-ci est élevée, plus l'asservissement se réduit et l'effort au volant augmente, au profit d'une plus grande précision de conduite. Ce n'est pas tout. Très innovant même par rapport aux autres dispositifs de ce type disponibles sur le marché, le système adopté par le nouveau modèle Lancia offre le choix entre deux logiques de réglage. La première logique, qui assure un maximum de feeling entre le conducteur et sa voiture, est idéale sur les parcours mixtes extra-urbains. La deuxième logique, qui allège la direction et demande donc un moindre effort au volant, facilite la conduite en agglomération et dans les manœuvres de stationnement.

Pour sélectionner ce deuxième mode de fonctionnement, il suffit d'appuyer sur la touche " City ", située au centre de la planche de bord. Et quand bien même un automobiliste distrait prendrait l'autoroute en oubliant le dispositif dans cette position, pas de panique. Pour garantir un maximum de sécurité en toutes circonstances, au-dessus de 70 km/h les deux logiques offrent le même degré d'asservissement et assurent donc une réponse du volant adaptée aux vitesses de croisière.

Passons maintenant au Cruise Control, système capable d'aider l'automobiliste à gérer la vitesse de sa voiture, afin d'améliorer le confort. En pilotant directement le papillon du moteur, ce dispositif permet automatiquement de maintenir constante la vitesse de croisière affichée par le conducteur. Il se commande au moyen d'un levier muni de deux bagues et situé à gauche du volant. Tournée sur " ON ", la première bague active le système, tandis que la deuxième (une sorte d'accélérateur manuel) doit être déplacée sur les signes " + " ou " - ", jusqu'à atteindre la vitesse désirée. Dès qu'on la relâche, la voiture continue de rouler à la vitesse mémorisée, sans qu'il soit nécessaire d'intervenir sur la pédale d'accélérateur.

Le Cruise Control est en mesure de fonctionner sur toute la plage de régimes du moteur, mais uniquement à des vitesses supérieures à 30 km/h. Il est donc conseillé de l'activer lorsque les conditions routières permettent de maintenir la valeur mémorisée en toute sécurité. En appuyant sur la pédale d'accélérateur (par exemple, lors d'un dépassement), le Cruise Control est momentanément exclu, même s'il demeure actif. La voiture accélère donc normalement, mais dès que la pédale d'accélérateur est relâchée, le système rétablit automatiquement la vitesse mémorisée. Pour des raisons évidentes de sécurité, le Cruise Control est automatiquement désactivé dès que le conducteur appuie sur les pédales de frein ou d'embrayage. Dans ce cas, il est possible de rétablir la vitesse précédemment affichée en actionnant le bouton " RESUME ", situé au bout du levier de commande du Cruise Control. Pour désactiver définitivement le Cruise Control et effacer la valeur de vitesse mémorisée, il faut ramener la bague sur " OFF " et couper le moteur.

La visibilité est un élément très important de la sécurité préventive. C'est pourquoi, la Lancia Ypsilon propose un capteur de pluie, qui permet d'avoir toujours un pare-brise propre, par tous temps. Installé dans la partie supérieure de l'habitacle, derrière le rétroviseur intérieur central, le système active automatiquement l'essuie-glace et en module la fréquence de passage en fonction de l'intensité de la pluie. Son fonctionnement se base sur le principe de la réfraction des rayons infrarouges à travers le cristal et les gouttes d'eau. La

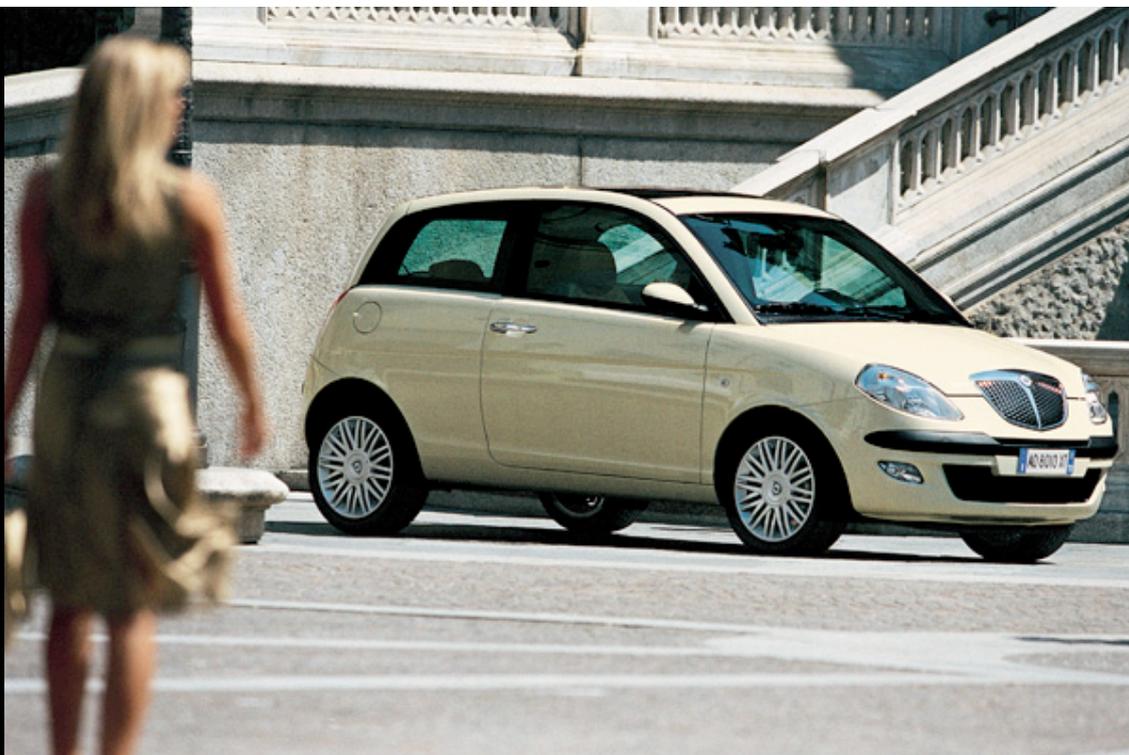
partie optique du capteur (lentille) envoie la lumière infrarouge vers le cristal. Ce dernier la reflète et la renvoie au capteur. L'énergie lumineuse envoyée vers le pare-brise étant constante, la valeur de retour mesurée diminue proportionnellement à l'augmentation de la quantité d'eau et d'autres impuretés présentes sur le pare-brise. La variation du signal est traitée par l'électronique du capteur, qui active la fréquence de passage requise de l'essuie-glace.

Étant donné que la surface vitrée mouillée pénalise la visibilité, surtout la nuit, le capteur module l'intervention de l'essuie-glace en fonction aussi de la lumière ambiante. Par ailleurs, il " reconnaît " les traces d'eau laissées par les balais usés et compense les effets dus au vieillissement du pare-brise et de l'électronique. La Lancia Ypsilon est équipée de projecteurs qui s'allument automatiquement au crépuscule ou dans les tunnels. Ils sont commandés par un capteur installé sur le pare-brise et basé sur le principe de la réfraction des rayons infrarouges. Ce dispositif relève les variations de l'intensité lumineuse extérieure et, en la comparant avec la valeur programmée par le conducteur, commande l'allumage des projecteurs. Ce capteur est en mesure d'évaluer la luminosité vers le haut et dans le sens de la marche, en détectant la présence de tunnels ou de boulevards ombragés.

Enfin, la Lancia Ypsilon adopte un dispositif qui facilite les manœuvres de stationnement. Dans cette phase, il peut arriver que des obstacles, situés derrière la voiture, se trouvent en dehors du champ visuel du conducteur ou que, plus simplement, celui-ci ne se rende pas compte de la distance exacte qui le sépare de l'automobile garée juste derrière la sienne. C'est alors qu'intervient le capteur de recul, activé dès que la clé de contact est sur MAR et qu'on enclenche la marche arrière.

Ce système comprend une centrale électronique ; quatre capteurs aux ultrasons incorporés dans le pare-chocs arrière (deux latéraux et deux de part et d'autre de la plaque minéralogique) ; un avertisseur sonore. En particulier, les quatre capteurs couvrent aussi bien les zones latérales arrière de la voiture (à partir d'une distance inférieure à 60 cm) que les zones centrales arrière (à partir d'une distance inférieure à 150 cm). L'information est transmise au conducteur par l'intermédiaire de signaux sonores cadencés, qui deviennent toujours plus rapprochés jusqu'à donner lieu à un signal continu dès que l'automobile se trouve à 30 cm de l'obstacle. Le signal sonore s'interrompt lorsque les capteurs latéraux détectent un obstacle en phase d'approche durant plus de trois secondes, et ce pour éviter que le système continue d'émettre le signal en cas de manœuvres le long d'un mur parallèle à l'axe de la voiture.





L'UNIVERS EXCLUSIF DU NOUVEAU MODÈLE

L'Ypsilon est la réponse de Lancia aux attentes d'une clientèle raffinée, qui aime s'offrir les petits luxes qui font de chaque journée un moment unique : un sac griffé, un voyage exotique, un objet de design ou un dîner dans un restaurant élégant.

Pour cette clientèle, Lancia a mis au point plusieurs initiatives, avec un seul objectif : présenter l'Ypsilon ainsi que l'univers de valeurs dont elle est issue et qu'elle interprète fidèlement. Mettre en évidence les traits au travers desquels le tempérament de cette " berline compacte " haute de gamme s'exprime et se distingue de celui de ses concurrentes. Bref, faire découvrir aux clients potentiels du nouveau modèle que la technique automobile la plus évoluée n'est pas du tout incompatible avec les critères esthétiques du style italien, que le monde entier nous envie.

La Lancia Ypsilon allie luxe, exclusivité, confort, soin du détail, performances élevées et technologie de pointe. Sans pour autant renier les valeurs qui font partie du patrimoine historique et de la tradition de la Marque. C'est là que réside la compétence de ceux qui savent apprécier la beauté et le charme intemporels, réactualisés à partir des tendances actuelles.

L'univers de la Lancia Ypsilon a donc été mis en vitrine pour qu'il soit découvert et admiré. C'est exactement ce qui se passe au cœur de Milan (via Como), où a été inaugurée la maison de " Miss Ypsilon ", personnage virtuel au style de vie très réel. Les rendez-vous exclusifs se succèdent, grâce aux invitations transmises par e-mail ou SMS par les responsables des relations publiques des endroits les plus branchés de la ville. Bien entendu, le garage de chez " Miss Ypsilon " accueille une Lancia Ypsilon.

Par ailleurs, l'équipe Lancia a programmé des nombreuses initiatives qui précéderont les premières livraisons du nouveau modèle, prévues à partir de la deuxième moitié de septembre en Italie et environ un mois après dans les autres pays. Cela permettra à la Lancia Ypsilon de réaffirmer auprès du public toutes les valeurs de style, de prestige, de classe et d'exclusivité, inscrites dans l'ADN de la Marque.

C'est pour les mettre en évidence qu'il a été décidé d'exposer la voiture dans des localités à la mode : Milano Marittima, Forte dei Marmi, l'île de Formentera ou Saint-Tropez. Ici, dans les endroits les plus branchés ou sur les plages les plus exclusives, il sera possible de découvrir le nouveau modèle. Cette initiative est parfaitement cohérente avec l'univers d'Ypsilon, de ses clients et de leur style de vie, caractérisé par le choix d'objets de luxe et de lieux privilégiés. En effet, l'Ypsilon s'adresse à tous ceux qui ont du goût, aiment se distinguer et sont fidèles au meilleur style italien. Autrement dit, à tous ceux qui aiment s'entourer de belles choses, les porter, les posséder et les conduire.

Cette initiative s'accompagne du " Tour Cine Lancia " qui, entre juillet et septembre, offrira 28 soirées de cinéma dans huit villes italiennes : entre autres, Milan, Rome, Bologne, Palerme, Turin et Bari. Dans des " drive-in " d'une capacité d'environ 200 voitures et munis d'écrans géants, le public pourra assister à la projection en avant-première des films de la prochaine saison.

Enfin, des tests de conduite, des stages de conduite sûre et des opérations de marketing originales seront organisés pendant l'été. Ces dernières initiatives se situent dans le cadre du soi-disant marketing " viral ", ainsi défini par la Lancia en raison de sa capacité à frapper les catégories cibles de manière inhabituelle, captivante et plus rapide par rapport aux campagnes de presse/TV traditionnelles.



2006 ET LA NOUVELLE LANCIA YPSILON

Nouvelle ligne, nouvelle finition, nouvelles motorisations... plus d'informations très bientôt.









CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Cliquez [ici](#) pour les télécharger.

PHOTOS

[Consultez notre Forum](#)

Les Autopsies de l'ICC Lancia la saga

Abarth, Autobianchi, Alfa Romeo, FIAT, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati sont des marques déposées. Les marques, logos et photos, cités ou utilisés dans ce site sont la propriété exclusive de leurs propriétaires respectifs et sont protégés par la loi du copyright.