

Lancia Ypsilon 1.3 JTD



Un essai détaillé de Bruno Godaert



La concurrence

Citroën C2 1.4 HDi SX	12.990€	3 m 67	70 ch
Fiat Punto 1.3 JTD Active (3 p.)	12.100€	3 m 80	70 ch
Ford Fiesta 1.4 TDCi Trend (3 p.)	13.175€	3 m 92	68 ch
Mini One D	16.300€	3 m 63	75 ch
Nissan Micra 1.5 dCi Acenta (3 p.)	13.500€	3 m 72	65 ch
Opel Corsa 1.3 CDTI Enjoy (3 p.)	13.030€	3 m 82	70 ch
Peugeot 206 1.4 HDi XT (3 p.)	13.620€	3 m 84	69 ch
Renault Clio 1.5 dCi Dynamique (3 p.)	13.200€	3 m 78	65 ch
Seat Ibiza 1.4 TDI Comfort (3 p.)	13.160€	3 m 96	75 ch
Volkswagen Polo 1.4 TDI Base (3 p.)	13.670€	3 m 90	75 ch

La fiche technique

Longueur	3 m 78
Largeur	1 m 70
Hauteur	1 m 53
Empattement	2 m 39
Poids	1045 kg
Coffre	215/290 dm ³
Pneus	185/65 R14
Réservoir	47 l.
Moteur	4 cyl. en ligne EURO 4
Cylindrée	1251 cm ³
Puissance	70 ch (51 kW) à 4000 tr./min.
Couple	180 Nm à 1750 tr./min.
Transmission	AVT
Alésage-course	69,2 x 82 mm

A l'arrêt



Avec sa calandre à la *Thesis*, son hayon bulbeux et ses phares en amande, pas moyen de confondre l'Ypsilon avec quoi que ce soit d'autre. On est bien en présence d'une Lancia! Ceux qui fréquentent beaucoup les parkings de supermarchés s'offriront les bandes de protection latérales (40 €) pour ne pas abîmer ses flancs galbés. A l'intérieur, c'est une quatre places mais, moyennant supplément (110 €), l'homologation cinq passagers est possible.

Sur la route



Contact : malgré toute sa sophistication, le 1.3 JTD Multijet reste bruyant à froid. On trouve facilement la bonne position de conduite, mais l'installation de l'ensemble de l'instrumentation en position centrale a ses limites : certains cadrants, comme la jauge de carburant, sont difficilement lisibles. La direction assistée *city* est particulièrement agréable pour les manœuvres. Excellent confort, mais on évitera de brusquer l'auto en virage et sur mauvais revêtement.

Porte-monnaie



L'Ypsilon ne cache pas ses ambitions : se démarquer des urbaines ordinaires par une certaine exclusivité. Son prix de base, pourtant, est loin d'être excessif. Il suffit, par exemple, de la comparer à la Mini qui joue dans la même pièce! La liste des options est effectivement longue, mais au départ rien d'essentiel ne manque. Pour le surplus, à chacun de se figoler une auto à la mesure de ses goûts et de ses moyens.

Le bilan

En privilégiant l'originalité, Lancia fait à coup sûr le bon choix. De toute manière, compte tenu de sa position dans le groupe Fiat, la marque n'en a pas d'autre. L'Ypsilon est différente... mais sans exagération. Les motorisations proposées restent classiques; elle est excellente dans le cas du diesel. Si vous optez pour le grand toit ouvrant, il faudra vous accommoder de quelques sifflements aérodynamiques. Quant aux multiples possibilités de personnalisation, nous n'en dirons rien : cela va du sublime au plus mauvais goût!

FURIEUSEMENT

La saga des cent trente...

Pouvoir – en toute légalité s'entend – rouler à 130 km/h sur les autoroutes belges : voilà une éternité qu'on en parle! Tellement longtemps, en fait, que cette limite est dépassée depuis longtemps par les progrès technologiques. C'est le 140, voire le 150 km/h qu'il faudrait sereinement envisager. Provocation? Point du tout! C'est d'ailleurs la vitesse actuellement autorisée – sous certaines conditions – sur les *autostrada* italiennes tandis qu'en Allemagne (faut-il le rappeler?) de nombreux tronçons autoroutiers sont à vitesse totalement libre. La France vit depuis de nombreuses années sous le régime du 130... ce qui signifie qu'en restant sous la barre des 150 *compteur* on ne risque pas grand-chose. C'est là, évidemment, où le chœur des vieilles badernes entame sa rengaine : si on autorise le 130, les automobilistes rouleront *encore* plus vite. Ce qui est loin d'être prouvé : il y a toujours une allure qui convient à la fois aux aptitudes du conducteur et à celles de la monture et c'est souvent cette limite-là que choisissent les pros de la route, ceux qui abattent beaucoup de kilomètres. Il se fait que 120 c'est trop peu (on s'endort, ce qui est dangereux!) tandis qu'un *chouia* au-dessus la plupart se sentent à l'aise. Les pays qui l'autorisent n'ont pas à s'en plaindre : le nombre d'accidents y est plutôt moindre que chez nous. Refuser d'adapter la limite maximale relève dans ces conditions de la pure vexation.

Bruno Godaert

La marque

Toutes proportions gardées, Lancia est à Fiat ce que Lexus est à Toyota : la déclinaison *chic* d'un produit issu d'un même groupe, partageant pas mal d'ingrédients communs avec la marque plus populaire. Une recette qui fait ses preuves dans le haut de gamme, mais qui prend moins facilement dans les segments inférieurs.

Le modèle

Lancia a renoué avec les *petites* voitures en reprenant sous son badge l'Y 10 d'Autobianchi qui avait fait son apparition au Salon de Genève en 1985. Un modèle qui a séduit plus de 1.800.000 acheteurs. Des gens recherchant une certaine originalité sur un marché parfois ennuyeux ou par trop conventionnel.

Les versions

Si, par le jeu des options, des couleurs, des finitions et des motorisations, le constructeur annonce fièrement 555 déclinaisons possibles, l'offre de base se partage entre le 1,2 l 60 ch essence bien connu, un 1,4 l 16V de 95 ch (essence encore) et le 4 cylindres diesel *common rail* de 1,3 l Multijet. Ce dernier peut être associé à une boîte mécanique ou à dispositif séquentiel robotisé. Outre la finition standard, on peut opter pour les styles *Argento* ou *Platino*. La fourchette des prix est comprise entre 11.090 et 16.010 €.

L'équipement

Aide au stationnement	200€
Antibrouillards AV	140€
Banquette AR rabattable/coulissante	série
Boîte automatique (robotisée)	860€
Climatiseur manuel	série
Cruise control	200€
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	Platino uniquement
Jantes en alliage	450€
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée (mica)	270€
ABS/EBD	série
Rétroviseurs électriques	série
Roue de secours	non : kit réparation
Siège AV réglable en hauteur	série
Eclairage <i>follow me home</i>	série
Airbags latéraux	350€
Direction assistée route/ville	série
Télécommande	série
Toit ouvrant	800€
Volant réglable haut. et prof.	série
Radio CD	360€

Les chiffres

Vitesse maximum	165 km/h	Consommation sur route	3,9 l
De 0 à 100 km/h	15,1 sec	Consommation mixte	4,6 l
Km départ arrêté	35,3 sec	Prix achat (Argento)	13.400€
Garantie	2 ans, kilom. illimité	Taxe circulation	144,41€
Consommation urbaine	5,7 l	Taxe mise en circulation	néant

