

Lancia Ypsilon Plutôt chic, la petite !

Après la Lancia Thésis, grande berline à la finition impeccable et à la mécanique saine, voici l'Ypsilon, petite citadine à l'allure bourgeoise. Mais est-elle à la hauteur de ses prétentions ?

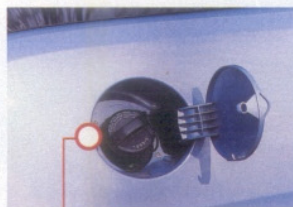


Fiche signalétique

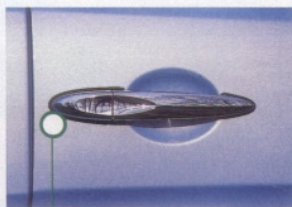
- **Lancement** : septembre 2003
- **Site de production** : Melli (Italie)
- **Production jusqu'à fin février 2005** : 132 517 exemplaires
- **Ventes en France jusqu'à fin février 2005** : 2 992 exemplaires
- **Prix** : de 10 900 à 16 800 € (71 500 à 110 200 F)
- **Garantie** : 2 ans kilométrage illimité

Bonne présentation

Derrière son look néo-rétro, la nouvelle Lancia Ypsilon dissimule, à quelques erreurs près, un savoir-faire évident en ce qui concerne sa qualité de fabrication. La partie mécanique mérite encore plus de louanges.



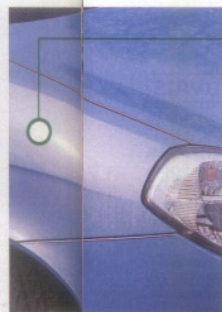
MAUVAIS La voiture est verrouillée et pourtant il est possible d'ouvrir la trappe à carburant. Le bouchon s'ouvrant sans clé, voilà qui n'est pas très sécurisant si vous stationnez votre voiture à l'extérieur. À l'heure du développement extrême des systèmes antivol, ce choix apparaît curieux.



BIEN Elles sont massives, brillantes, entourées d'un petit joint à leur base et tiennent bien en main. On croirait ces poignées de porte en métal chromé et, pourtant, elles sont en plastique. L'illusion est parfaite. De plus, elles ne présentent aucun jeu et fonctionnent parfaitement.



MOYEN En début de vie, c'est juste un défaut d'ordre visuel. Les joints qui entourent les vitres par l'extérieur sont, selon l'angle de vision, luisants, bianchâtres ou les deux. Ils collent légèrement au doigt. Au-delà de ce désagrément, il est possible qu'ils ne vieillissent pas très bien.



BIEN Quel brillant ! Pas de doute, la marque témoigne d'un très grand savoir-faire sur ce poste. L'application de la peinture et la qualité de la laque sont d'un haut niveau. Aucune trace de peau d'orange, et une excellente résistance aux agressions extérieures. Les balais de lavage automatique ne laissent aucune marque.



BIEN L'ensemble des pièces d'usure offre une bonne tenue dans le temps. Les plaquettes de frein ne se remplacent jamais avant 50 000 km à l'avant et 80 000 à l'arrière. Un jeu de disques tient deux jeux de plaquettes. Quant aux amortisseurs, catalyseur et embrayage, aucun remplacement prématuré n'a été recensé.

Aspect extérieur Très classe

À première vue, cette italienne affiche une belle qualité de réalisation. Un sentiment confirmé lorsqu'on la détaille de plus près. Premier point positif : la peinture. Le groupe Fiat, propriétaire de Lancia, soigne indéniablement son travail sur ce plan. Aucun défaut de surface, un beau brillant et une application régulière témoignent du savoir-faire de la marque. Par ailleurs, la qualité du vernis semble elle aussi être de premier choix : les brosses des lavages automatiques ne laissent aucune micro-rayure, comme nous l'avons déjà constaté sur de nombreux modèles. Concernant la carrosserie, hormis un léger défaut de calage au niveau du capot, les panneaux de tôle sont tous bien alignés avec des écarts d'une taille respectable, permettant à la voiture de conserver une bonne continuité dans ses arêtes de carrosserie. Les joints méritent quant à eux quelques critiques, surtout pour ceux qui encadrent les vitres par l'extérieur : ils présentent une apparence peu flatteuse. Leur bon vieillissement n'est pas forcément garanti.

■ Points faibles

- **Capot moteur**. Léger défaut d'alignement. Interstice plus large au niveau de l'aile gauche que de la droite.
- **Cause technique** : défaut de calage en usine.
- **Remède usine** : aucun.
- **Remède en après-vente** : aucun.
- **Trappe à carburant**. Elle ne se verrouille pas en même temps que la voiture.
- **Cause technique** : défaut de conception.
- **Remède usine** : aucun.
- **Remède en après-vente** : aucun.

Habitacle

Vrai paraître et faux-semblant

Des que l'on s'installe au volant, le dessin, la couleur de la planche de bord ainsi que les matériaux directement palpables donnent l'impression de se trouver à bord d'une voiture luxueuse. Bien vu. Mais la réalité est un peu moins flatteuse. En fait, seuls le large bandeau en façade de la planche de bord, le médaillon central et les accoudoirs profitent d'un épais rembourrage et d'un habillage à la texture valorisante. Certes, ce traitement haut de gamme est rare pour la catégorie mais, finalement, sur plusieurs autres points, Lancia n'a pas fait mieux que les autres. Et parfois même moins bien. En témoignent l'arête tranchante de la casquette des compteurs ou encore le socle en plastique déplaisant et mal ouvragé situé au-dessus du levier de vitesses. Mais n'exagérons pas : en terme de finition, l'Ypsilon figure tout de même parmi les voitures les mieux traitées de son segment. Montants de pare-brise, seuils de porte, pavillon, pare-soleil et moquette sont taillés dans des matériaux d'une qualité tout à fait normale à ce niveau de gamme, et même parfois un peu au-dessus pour ce qui est de l'habillage de la plaque arrière qui, pour une fois, n'est pas réduit à une mince feuille de carton rêche et désagréable au toucher. De son côté, l'équipement électrique est satisfaisant. L'autoradio fournit de bonnes prestations ▶▶▶



1 BIEN Voilà qui est très rare dans une voiture de cette taille. Une partie de la planche de bord reçoit un matériau richement rembourré. Son plastique de surface profite d'un veinage assez travaillé, agréable au toucher.

2 MOYEN Le couvercle de la boîte à gants se manipule aisément mais fait vraiment léger. Il est taillé dans un plastique basique et ne reçoit aucun habillage sur sa face antérieure. D'apparence trop bon marché.

3 BIEN Pas de surprise quant à l'utilisation de l'ensemble des fonctions électriques de l'habitacle. L'autoradio fournit d'excellentes prestations sonores et la climatisation remplit correctement son rôle.

4 MOYEN Les compteurs, d'un style néo-rétro, donnent une touche de luxe à l'habitacle, notamment grâce à leur cerclage chromé. Dommage que leur casquette soit dotée d'une arête trop vive qui peut s'avérer tranchante.



BIEN Les différentes mécaniques de l'Ypsilon affichent un bon niveau de fiabilité et une tranquillité d'usage certaine, même à fort kilométrage. Il faut dire que, en diesel comme en essence, les moteurs en place étaient déjà utilisés sur d'autres modèles du groupe, et ont eu le temps d'être fiabilisés.



MAUVAIS

Le plastique qui entoure la base du levier de vitesses est loin d'être haut de gamme. Et la lèvre en caoutchouc, style chambre à air, est posée de façon inégale. En outre, lorsqu'on appuie dessus, elle "rentre" sous le plastique et ne peut ressortir qu'avec l'aide d'un objet pointu. Vraiment décevant.



BIEN L'isolation du moteur est particulièrement travaillée, ce qui est relativement rare pour une petite voiture. Une large plaque insonorisante protège l'habitacle, et deux joints sont placés de part et d'autre du capot. Voilà qui empêche efficacement la présence de bruit moteur.



BIEN Les commodos sont massifs et taillés dans un plastique de bonne facture. Soit. Toutefois, ils sont implantés trop loin du volant et, de ce fait, se révèlent peu aisés à manipuler. Pas très pratique pour une voiture dont la clientèle est principalement féminine.



MOYEN

Les sièges ne sont pas dessinés de façon optimale. Ils ne maintiennent pas assez les passagers dans les virages et leur mousse manque de densité. Par ailleurs, les versions équipées de la sellerie cuir ne reçoivent pas les meilleures peaux du marché. Mais les coutures apparaissent sans défaut.



MAUVAIS

Lorsqu'on ouvre le hayon du coffre, on "tombe" directement sur les grosses vis de fixation des feux arrière, sur les points de soudure ainsi que sur le pliage grossier de la tôle en haut du hayon. Voilà qui fait négliger pour une voiture revendiquant un aspect Luxueux.

sonores, et le suivi des stations est bien assuré par le système RDS à mesure que les kilomètres défilent. La climatisation est dotée d'une puissance de ventilation suffisante pour désembuer rapidement les surfaces vitrées. L'ambiance sonore n'est pas mauvaise mais, en dépit d'une bonne insonorisation moteur et de bruits de roulement bien contenus, la quiétude des occupants est perturbée par des résonances de caisse variables selon la nature du revêtement. Sur des bitumes un peu anciens ou des surfaces rainurées, le voyage peut rapidement devenir fatigant. Autre nuisance, le très fort "bzzz" qui dure 9 secondes lorsque le conducteur ouvre sa portière (pompe à huile).

■ Points faibles

Essuie-glaces avant. Mauvais fonctionnement, cadence aléatoire.

Cause technique : le moteur de l'essuie-glace arrière envoie des impulsions électromagnétiques au moteur des essuie-glaces avant et perturbe leur fonctionnement.

Remède usine : installation d'une résistance sur le moteur d'essuie-glace arrière (mars 2004).

Remède en après-vente : rappel et rectification des 48 138 voitures concernées (dont 1 225 en France).

Ceintures de sécurité avant. La gaine de protection tient mal sur la branche de fixation latérale.

Cause technique : gaine de protection non conforme.

Remède usine : nouvelle gaine de protection (février 2004).

Remède en après-vente : rappel et rectification des 40 273 voitures concernées (dont 1 063 en France).

Climatisation. Fuite de gaz réfrigérant (non nocif !), qui sort par les ouïes de ventilation.

Cause technique : évaporateur fissuré (défaut de fabrication).

Remède usine : aucun.

Remède en après-vente : remplacement de l'évaporateur (pris sous garantie).

Planche de bord. Nombreux craquements, notamment sur route bosselée.

Cause technique : fixations de mobilier relâchées. Phénomène variable d'une voiture à l'autre.

Remède usine : aucun.

Remède en après-vente : resserrage des fixations et/ou ajout d'une mousse isolante.

Mécanique
Tout à fait fiable

Il est vrai que le groupe Fiat n'a pas toujours été au top en ce qui concerne la fiabilité de ses moteurs. Mais ceci est de l'histoire ancienne. Après avoir lancé en première mondiale l'injection diesel haute pression (sur les Alfa 156 en 1997), le groupe maîtrise aujourd'hui parfaitement son sujet et livre des blocs diesel parmi les plus fiables du marché. Ainsi, le petit moteur 1.3 Multijet inauguré sur la Punto restylée est non seulement agréable à conduire mais ne pose pas de souci majeur de fonctionnement. En ce qui concerne les trois moteurs essence, ils ont déjà été largement éprouvés sur d'autres modèles du groupe et ne présentent aucune faiblesse majeure, ce qui permet d'envisager de forts kilométrages sans trop de souci. Comme sur une grande partie des voitures modernes, les boîtiers électroniques de gestion moteur sont systématiquement reprogrammés lors des révisions. Mais l'intégration des dernières versions des logiciels de gestion fait partie de l'évolution normale de la voiture : il ne s'agit pas d'une

panne. Toutefois, le moteur 1.2 8V essence a été victime de quelques avaries d'origine électronique. Mais, globalement, le taux d'incidents reste relativement faible et, aujourd'hui, tout semble rentré dans l'ordre.

Bon point également au niveau des pièces d'usure : notre enquête n'a pas révélé de vieillissement prématuré au niveau des disques ou des plaquettes de frein, ni sur les amortisseurs ou le catalyseur d'échappement. En revanche, plusieurs cas d'usure asymétrique de la bande de roulement des pneus avant ont été recensés : un problème qui trouve sa solution dans une rectification du parallélisme du train avant. Généralement, les concessionnaires connaissent la procédure pour y remédier.

■ Points faibles

Moteurs essence 1.2 8V. À-coups à l'accélération, ralenti irrégulier.

Cause technique : défaut de programmation du potentiomètre situé dans le boîtier du papillon des gaz.

Remède usine : nouvelle programmation (automne 2004).

Remède en après-vente : reprogrammation du boîtier de gestion moteur.

Train avant. Bruits et claquements, surtout sur chaussée déformée.

Cause technique : éléments du train avant mal serrés en usine.

Remède usine : aucun.

Remède en après-vente : resserrer et centrer les éléments du train roulant. Les concessionnaires ont reçu une note technique.

Train avant. Usure asymétrique et prématurée des pneus.

Cause technique : mauvais réglage du parallélisme en usine.

Remède usine : aucun.

Remède en après-vente : réglage du parallélisme du train avant.

NOTRE VERDICT ★★★★★

Aspect extérieur

Tôlerie	★★★★☆
Peinture	★★★★★
Joints	★★★★☆

Habitacle

Matériaux	★★★★☆
Assemblage	★★★★☆
Fonctions électriques	★★★★☆

Mécanique

Moteur	★★★★☆
Électricité-électronique	★★★★☆
Organes mécaniques	★★★★☆

UNE BONNE PETITE VOITURE



Si le bilan s'avère un peu mitigé en ce qui concerne la finition intérieure, la Lancia Ypsilon se place tout de même parmi les meilleures voitures de sa catégorie. Côté mécanique, elle pourrait même faire office de référence avec un taux d'incidents largement inférieur à la moyenne, et des moteurs promis à une bonne longévité. Encore peu prise en compte par la clientèle française, la petite Ypsilon gagnerait pourtant à être connue. Reste à espérer que la marque ne s'arrêtera pas dans son élan et continuera de produire d'autres modèles dans la même veine.