PETITE CITADINE ITALIENNE BRANCHEE, LA LANCIA YPSILON Electric EST AUSSI DISPONIBLE EN VERSION IBRIDA 48 Volts !

écrit par Luc Vandersleyen



Au mois d'**août 2025**, nous avions **essayé pour vous** la **LANCIA YPSILON Electric LX.** Si la firme **LANCIA a été créé le 27 novembre 1906 à TURIN en Italie,** la **LANCIA YPSILON** est **arrivée** sur le marché **au début de 1985.** Avec ses 5 générations et ses 36 séries spéciales, elle a séduit plus de **3 millions de conducteurs**, et ce, grâce à sa **forte personnalité.** Elle a été vendue sur notre marché de 2003 à 2017. Après, cela, elle n'a plus été vendue que sur le seul marché italien. **Sa production** s'est **arrêtée en juillet 2024.** Cependant, peu de temps après, **en 2024 encore,** la nouvelle **Ypsilon de « la nouvelle ère Lancia** » est arrivée sur le marché **grâce à STELLANTIS.** Rappelons que cette belle citadine a commencé sa carrière sur la plateforme de la Fiat 500. Elle pouvait avoir 4 moteurs différents, dont le TwinAir de 875 cc et de 85 ch, aussi proposée en version CNG (gaz naturel) de 80 ch. Il y a eu, aussi, un diesel 1.3 MJET de 95 ch. Cependant, **la LANCIA YPSILON d'aujourd'hui mêle ses origines italiennes à la technologie française** puisqu'elle est construite sur la même plateforme que ses cousines Peugeot 208 ou Opel Corsa. En plus, elle **est proposée** en 100% électrique ou **en hybride 48V.**


LANCIA
2-GHS-835


LANCIA
2-GHS-835




LANCIA
2-GHS-835



PRESENTATION DE NOTRE LANCIA YPSILON LX IBRIDA (Hybride 48V) eDCT6 de 110 ch (81kW) :

Avec son **design très élégant** et des **détails qui** s’**inspirent de modèles** qui ont **marqué l’histoire** de LANCIA, cette petite citadine est **très séduisante.** Ainsi, les feux arrière ronds font **référence à la** Lancia **Stratos**. De même, l’iconique « calice » de la face avant, est, ici, repris en 3 faisceaux de lumière LED. Berline premium de segment B, elle dispose d’un **habitacle confortable et de grande classe.** Notamment avec, sur le haut du tableau de bord, cet étonnant **disque « S.A.L.A. »** (Sound Air Light Augmentation) qui permet de modifier l’ambiance -surtout lumineuse- de cet habitacle et de nous offrir une **expérience de conduite confortable** conforme à la technologie « sans effort » de Lancia. Nous avons aussi au centre du tableau de bord un **grand écran tactile de 10,25 pouces** et derrière le volant un **combiné d’instrument très**

simple, mais suffisant. Sous le grand écran, les commandes de la climatisation et une recharge pour smartphone avec une **petite tablette- la Tavolino- qui évoque une cafétéria italienne**, mais qui est très originale. Bien sûr, les écrans, sont d'origine STELLANTIS. Les **sièges,** recouverts d'un **luxueux velours côtelé noir,** très italien, sont **moelleux et confortables.** Mais, aussi, de nombreux boutons ou commandes, comme celle de la boîte proviennent de la banque de donnée de Stellantis. Sur le tableau de bord et en partie base, nous retrouvons des **plastiques durs de qualité.** L'habillage des portières reste, cependant, original, mais un peu basique. Malgré des places, à l'arrière, un peu justes pour les jambes, **4 adultes peuvent s'installer confortablement** dans cette petite citadine dont le **coffre a de 352 à 1163 litres** de capacité. Cependant, dossiers arrière rabattus, nous n'avons pas un plancher plat.




LANCIA
EN ROUES LIBRES


AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES







Du côté de la motorisation, cette **version hybride 48V est équipée d'un moteur 3 cylindres 1,2 litre PureTech de 100 ch (74kW)** avec un **couple de 205 Nm** aidé par un petit **moteur électrique 48 volt de 21 kW(28ch)** avec un **couple de 55 Nm** à travers sa **boîte à double embrayage et 6 rapports.** Sa petite **batterie** a une capacité nette **de 0,432 kWh.** En tenant compte de ce petit moteur électrique, on parle, aujourd'hui, pour l'ensemble des 2 moteurs de 110 ch (81KW). D'autre part, la **vitesse de pointe** de cette version hybride est de **190 km/h** tandis qu'il faut **9,3 secondes pour passer de 0 à 100 km/h.** A peine 1 seconde de plus que la version 100% électrique. Son poids est de **1282 kg à vide** et de **1690 kg en charge.**

EN ROUTE AVEC NOTRE LANCIA YPSILON LX IBRIDA 1.2 Hybrid 48V eDCT6 de 110 ch (81kW) :

Nous retrouvons la bonne position de conduite que nous avions eu avec la version électrique. Notre **démarrage est assez vif,**

et notre petite citadine **s'intègre bien dans le trafic urbain.** La **visibilité** est **bonne,** les **manœuvres** sont **faciles** grâce à une **direction bien calibrée et aux excellentes caméras.** Nous avons cependant, l'impression que notre « Ibrida » est, ici, plus dynamique que la version électric et cela vient du fait que **notre Ypsilon MHEV** est **environ 300 kg plus légère** (+/-20%). En, plus, nous nous retrouvons **très souvent en mode électrique** d'autant plus qu'en ville, notre vitesse est le plus souvent limitée à 30 ou 50 km/h. **Sur routes,** nous retrouvons le petit moteur 3 cylindres 1.2 MHEV avec la boîte eDCT6, que nous avons essayé sur d'autres véhicules du Groupe Stellantis. Le **passage du mode électrique au** mode **thermique** se fait sans que nous nous en rendions compte et **l'ensemble moteur/boîte fonctionne parfaitement.** En plus, le **silence de fonctionnement** est préservé. Autre avantage, nous ne consommons presque rien et nous ne devons jamais nous raccorder à une borne. La **consommation d'essence** reste aux **environs des 4,4 litres/100 km.** Malheureusement, nous avons des **émissions de CO_2 de 103g/km.** Mais, nous avons une **autonomie d'environ 840 km…** (le réservoir a une capacité de 44 litres). Le confort est d'un excellent niveau et la **tenue en virage est très rassurante.** En plus le freinage est aussi très progressif et efficace. On se trouve, en fait avec la même puissance et le même couple que la version Electric en mode normal, mais avec 300 kg de moins. **Sur Autoroutes,** à 120 km/h et au-delà le **moteur thermique** est **plus présent**, sans être gênant, mais, il faut reconnaître que ce moteur 1.2 litres 3 cylindres n'a pas une très belle sonorité… Certes, le moteur thermique est plus gourmand, mais, nous sommes capables de faire, avec cette Ypsilon MHEV de **très longs trajets avec un très grand confort.**


LANCIA


LANCIA


AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


2-GHS-835
AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


LANCIA
2-GHS-835


LANCIA
2-GHS-835

LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE LANCIA YPSILON LX Ibrida 1.2 Hybrid eDCT6 de 110 ch(81kW) :

Au cours de notre semaine d'essai en évoluant en ville, sur routes et sur très peu d'autoroutes, nous avons **consommé en moyenne 5,5 l/100 km.** En roulant exclusivement **sur autoroutes,** mais en respectant les vitesses autorisées, nous sommes **arrivés à 6,2 l/100 km.** Ce qui reste très raisonnable, en plus notre autonomie reste aux environs de 700 km. Bien sûr, nous avons des émissions de CO_2 de 103 g/km. Evidemment, si la version 100% électrique LX est vendue à 35.600 Euros, **notre LANCIA YPSILON LX 1.2 Hybrid 110 eDCT6 coûtait 27.300 Euros.** Bien sûr, il y avait quelques options.

- Peinture carrosserie Noir :800 Euros
- Tapis de sol : 50 Euros
- Drive Hybrid : 950 Euros
- Sièges velour « Ruggine » : 950 Euros
- Jantes Mondrian : 250 Euros

Total des options : 3.000 Euros

Notre véhicule d'essai valait, donc, 30.300 Eurs.


LANCIA
B 2-GHS-835


LANCIA
B 2-GHS-835


LANCIA
2-GHS-835
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


LANCIA
2-GHS-835
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


LANCIA
2-GHS-835


LANCIA
2-GHS-835

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	634,89€	634,89€	55,58€
Taxe de circulation annuelle	253,31€	253,31€	373,37€



Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen