UNE PETITE CITADINE BRANCHEE REVIENT SUR LE MARCHE EN 100% ELECTRIQUE OU EN HYBRID : ESSAI DE LA LANCIA YPSILON ELECTRIC LX !

écrit par Luc Vandersleyen



La firme LANCIA a été crée à TURIN en Italie en 1906. Au cours de sa longue carrière elle s'est illustrée par des **modèles originaux,** mais aussi par la **compétition.** La **LANCIA YPSILON** a fait ses **débuts en 1985** avec l'Y10 et **3 millions de conducteurs** ont été séduits avec ses **5 générations et ses 36 séries spéciales.** Comme toutes les LANCIA, elle a toujours eu une forte personnalité. La **4ème génération**, dont la **production** s'est **arrêtée en juillet 2024**, a été **sur notre marché de 2003 à 2017**. A partir de cette année-là, cela a été la « **descente aux enfers** » **pour Lancia, qui n'a pu garder qu'un seul modèle** : **l'Ypsilon et seulement sur le seul marché italien.**

Cette petite citadine était construite sur la plateforme de la Fiat 500. Elle était proposée avec 4 moteurs différents dont un moteur essence 1,2 l de 69 ch, mais surtout du, bien connu, TwinAir de 875 cc de 85 ch et proposée aussi en version CNG (gaz naturel) de 80 ch. Enfin, il y avait, aussi, un diesel 1.3 MJET de 95 ch. **C'est son style qui était apprécié** ainsi que ses **multiples choix de garnissages.** Notre **nouvelle YPSILON ELECTRIC mêle ses gènes italiens à une technologie française**. En effet, elle est construite sur la même plateforme que ses cousines Peugeot 208 ou Opel Corsa. Elle est proposée en 100% électrique

ou en hybrid 48V.








LANCIA
2-FNA-442



PRESENTATION DE NOTRE LANCIA YPSILON ELECTR IC LX :

Evidemment, **le design de** notre nouvelle Lancia Ypsilon **s'inspire de modèles qui ont marqué l'histoire de la marque.** Ainsi, les **feux arrière ronds** rappellent la **Lancia Stratos** et on retrouve, **aussi, l'iconique « calice » de la face avant**. Bien sûr, il est revu et nous le retrouvons sous forme de 3 faisceaux de lumière LED. **L'intérieur,** lui, **évoque** une **cafétéria italienne** avec ses motifs sur les sièges et une sorte de **petite table -Tavolino- située** sur la console centrale **sous l'écran central** et qui permet la **recharge d'un smartphone.** Les **sièges** sont recouverts d'une **magnifique sellerie en velours côtelé orange vif**, disponible uniquement sur notre version LX. Ce garnissage va en combinaison avec le Pack Exclusif qui inclut le réglage électrique du siège conducteur. Ces **sièges, très moelleux** sont vraiment **très confortables**. Bien sûr, la planche de bord est aussi très italienne. Equipant pour la

première fois une voiture de Stellantis, le **système SALA est une interface virtuelle intelligente** qui garantit une expérience de conduite confortable conforme à la technologie « sans effort » de Lancia.







Sous forme d’un petit disque déposé sur le haut tableau de bord entre les 2 écrans, ce système S.A.L.A. (Sound Air Light Augmentation) permet, en poussant sur un bouton, de modifier

l’ambiance lumineuse de l’habitacle de l’Ypsilon. Le combiné d’instrument devant le conducteur, est assez simple. Il permet de contrôler sa vitesse, mais aussi de connaître sa consommation, le nombre de km parcouru, l’autonomie et le total des km parcourus avec le véhicule, mais aussi si la voiture est prête à démarrer en « D » ou « R » ou sur P (parking).

Bien sûr, **de nombreux plastiques dures, des boutons ou accessoires sont repris** de la « banque » de donnée **de Stellantis.** Ainsi, l’habillage des portes est un peu décevant face à la belle sellerie des sièges. Si 4 personnes trouvent facilement une place confortable dans la petite Lancia, le **coffre** est **assez réduit** avec **309 litres** qui peuvent **passer à 1118 litres,** mais la surface est loin d’être horizontale. D’autre part, rien n’est prévu pour ranger les câbles.

Du côté de la motorisation, nous retrouvons le **moteur synchrone à aimant permanent** -qui nous retrouvons chez Peugeot, Citroën, DS ou Opel- **de 156 ch (115 kW) avec un couple de 260 Nm.** La **batterie Lithium-ion** a une capacité nominale **de 51 kWh** sous une **tension de 400 V.** Le chargeur embarqué est de 7,4 kW, mais nous disposons, **en option, d’un chargeur de 11 kW**, ce qui permet de recharger en 7,5h. **En DC,** avec une capacité de **charge maximale de 100 kW** et une **architecture 400V,** on pourra recharger de 10 à 80% en 27 minutes.


01:30
80%
Max
100%
7.2 kW
14.5
kWh/100
40
20
0
-20
221 km
59%
100%
03:04




LANCIA
AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
roueslibres.com




90
0
P
km/h
READY
POWER
ECO
CHARGE
53
km/h
16.5
kWh/100
Trajet 1
1009
km
64 %
1
½
0
5086 km
230 km


https://auto4x4enroueslibres.com


AUTO
EN ROUES LIBRES


90
0
P
km/h
READY
POWER
ECO
CHARGE
53
km/h
16.5
kWh/100
1009
km
Trajet 1
64 %
5086 km
230 km


55
%
190
km
Charge terminée dans
4 h 24 min
Charge 46 km/h
5121 km

EN ROUTE AVEC NOTRE LANCIA YPSILON ELECTRIC LX :

Nous sommes très **confortablement installés** sur notre siège derrière le volant et nous retrouvons des **écrans de Stellantis . En ville,** nous utilisons le **mode normal**, qui bride un peu le moteur et ne livre que **109 kW avec 220 Nm** et cela nous convient bien du fait des vitesses qui sont réduites obligatoirement, **sur route,** nous roulons en **mode Sport** et nous retrouvons nos **156 ch(115 kW) et 260 Nm.** Le **0 à 100 km/h** est, alors, accompli **en 8,2 sec**. Sa **vitesse Maximale** étant de **190 km/h.** Pour cette nouvelle Lancia, **les voies ont été élargie de 24 mmm, les suspensions** ont été **retarées** tandis que la **direction** a, elle, été **recalibrée. Les bruits** sont, aussi, plus **contenus,** suite à l'utilisation de plus de matériaux absorbants. **En route,** nous apprécions le **confort,** y compris le bon **silence** de fonctionnement, mais, aussi le fait que la voiture **s'inscrit bien en courbe**. **En ville,** cette petite **Ypsilon** est bien **à sa place** de par **sa taille**, mais, aussi, la puissance électrique lui permet **d'être agile et suffisamment dynamique. Sur route,** elle offre véritablement un **plaisir de conduite.** La **suspension** se révèle aussi **très performante.** Les inégalités de la chaussée sont bien absorbées. Il est vrai qu'**à l'arrière, les ingénieurs ont placé un essieu semi-rigide avec barre Panhard.** Sur les petites routes, elle est non seulement très performante mais, aussi, très stable et dynamique tout en restant confortable. **Sur autoroute.** C'est, avec un **grand confort,** que **nous avalons les kilomètres.** Son **autonomie** d'un peu plus de **400 km** est suffisante pour ne nombreux utilisateurs.


LANCIA
2-FNA-442


LANCIA
2-FNA-442


LANCIA
2-FNA-442
https://auto4x4enroueslibres.com


LANCIA
2-FNA-442
https://auto4x4enroueslibres.com



LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE LANCIA YPSILON ELECTRIC version LX :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 13,9 kWh/100 km**. **Sur autoroute,** aux vitesses maximales permises nous étions à **14,4 kWh/100 km.** Ce qui reste très raisonnable. Chargée à 100% notre Ypsilon avait une autonomie de 403 km, Ce qui est correct. Pour la recharger sur une petite borne bruxelloise de 7,4 kW, il nous fallait moins de 8h. Du côté de son prix, notre **LANCIA YPSILON ELECTRIC BEV version LX valait 35.600 Euros,** mais il faut encore tenir compte de quelques options :

- Pack Exclusive : 1.100 E
- SALA Pro & Nav : 750 E
- ADAS L2 : 300 E
- Floor mats : 50 E
- Chargeur 11 kW : 350 E

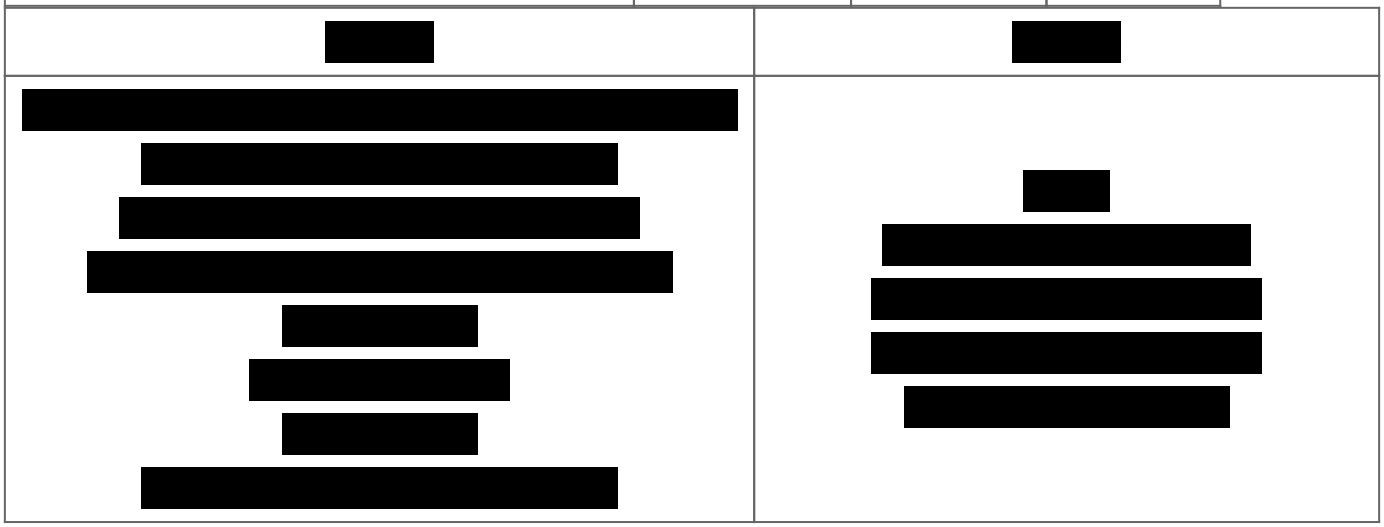
Total, TVAC : 2.550 E

NOTRE VEHICULE D’ESSAI VALAIT, DONC, 38.150 Euros.

A noter que la version Hybrid 48V est déjà disponible à partir de 24.000 Euros !

TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	74,29€	473,22€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	102,96€	102,96€	0,00€
Eco malus	/	0€	/



LUC VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen