



Wilbert Huls
9 juli 2011

Aansprekend

Italiaanse automerken staan bekend om hun aansprekende design. Lancia is daarin misschien wel het meest eigenzinnige van de volumemerken, al is het de vraag of je Lancia zo kan kwalificeren. Na de redelijk succesvolle Lybra zijn de verkopen behoorlijk ingezakt. Nu de Fiat Group samengegaan is met Chrysler is het dealernetwerk van Lancia in Nederland behoorlijk uitgebreid en is het met 25 vestigingen redelijk dekkend te noemen. Hiermee biedt in ieder geval de infrastructuur weer mogelijkheden tot toename van de verkopen. Daarnaast is nu de compleet nieuwe Ypsilon geïntroduceerd en moet Italiaanse luxe beter bereikbaar zijn voor Nederlanders dan ooit.



Belastingvrij

Die bereikbaarheid wordt vergroot doordat alle uitvoeringen van de Ypsilon in de belastingvrije categorie vallen. Dat wil zeggen dat er geen BPM bij aanschaf betaald hoeft te worden en dat je bovendien de komende tweeënhalve jaar vrijgesteld bent van motorrijtuigenbelasting. In augustus wordt de Ypsilon leverbaar met 1.2 viercilinder die zowel op benzine als LPG loopt en wij reden nu met de bekende tweecilindermotor. Net als bij de Fiat 500C valt het motorgeluid direct op. Waar we het bij de kleine Fiat nog als retro konden bestempelen, past het geluid toch minder bij de Ypsilon. Met name rond de 2.000 toeren zwelt het behoorlijk aan en is de resonantie zelfs voelbaar door de bodemplaat. Het bijzondere is dat het blok zich zowel daaronder als daarboven aanmerkelijk rustiger gedraagt. Gevolgen voor de power van het blokje heeft het lage aantal cilinders echter niet, want na een klein turbogat komt de gang er flink in en merk je aan niks dat de twee cilinders minder inhoud hebben dan een pak melk.



Twee karakters

In het stadsverkeer - waar de Ypsilon toch het meest in zijn element is - snor je dus soepel mee. De schakelindicator geeft al vlot aan dat hij graag een hoger verzet ingelegd ziet worden, maar in hoeverre je die adviezen wilt opvolgen ligt erg aan je rijstijl. Als je je namelijk aan die adviezen houdt, heb je te maken met een behoorlijk behoudend karakter. Laat je het toerental meer klimmen, dan gaat dit overduidelijk ten koste van het verbruik, maar is er ineens een veel levendiger blok aan het werk. Het mooie hiervan is dat de bestuurder dus duidelijk invloed heeft op het verbruik en karakter van de auto. De 4,2 liter brandstofverbruik per 100 km die op papier staat, gaat er ongetwijfeld van uit dat je je goed aan de schakeladviezen houdt, maar ondanks de beperkte kennismaking durven we toch wel te stellen dat het behalen van die waarde erg lastig zal zijn. Gemiddeld net boven de vijf liter uitkomen zouden we al knap vinden.

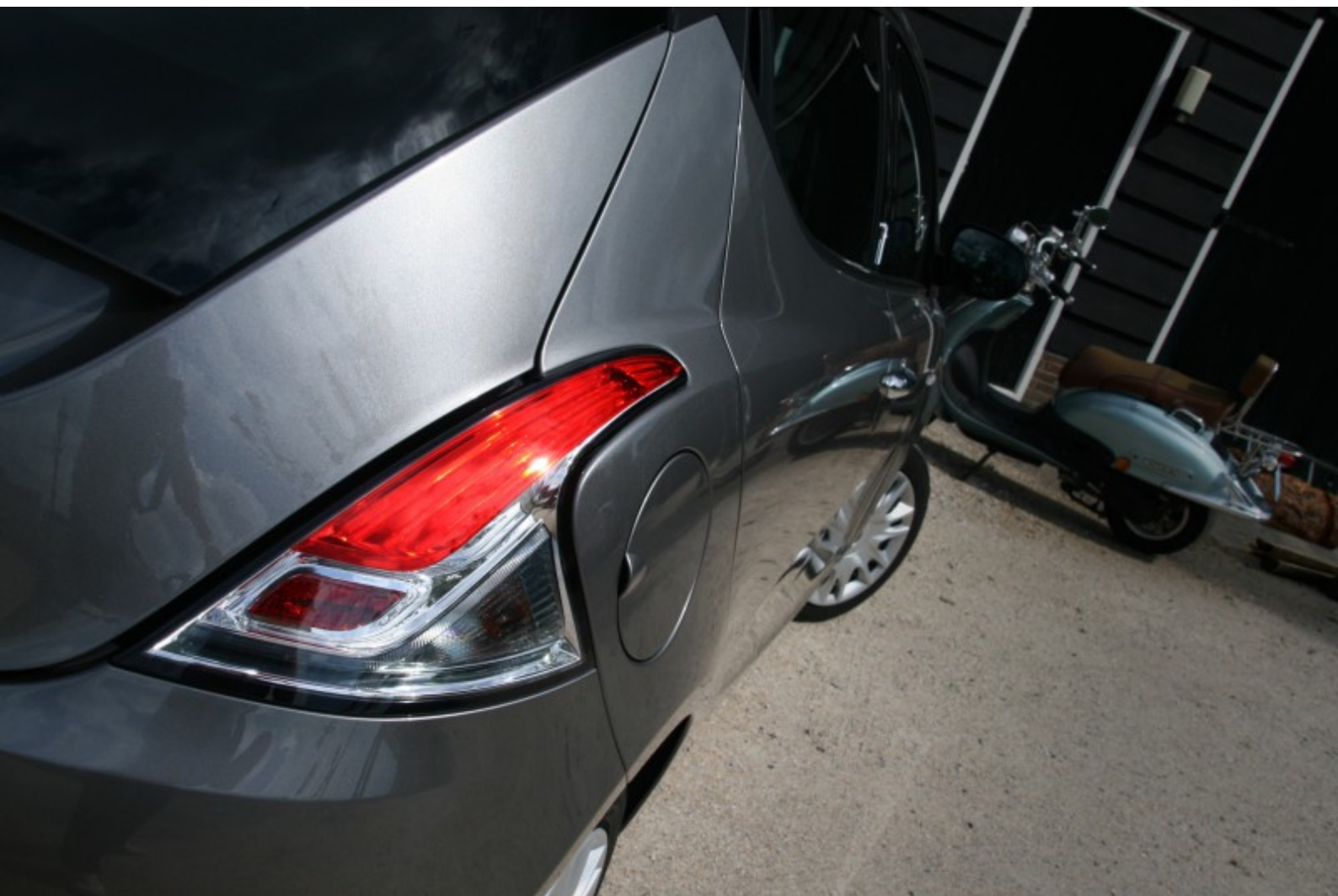


Luxe

In zijn bediening is de compacte Lancia niet heel erg uitgesproken. Zowel de pedalen, de pook als het stuurwiel laten zich licht bedienen, waarbij het stuurwiel met de city-stand zelfs nog lichter kan worden ingesteld. Bij het inparkeren geeft dat net even wat meer gemak. De scherpte bij het sturen en de demping passen goed bij het wendbare karakter van een stadsautootje, want er wordt op een prettige manier een balans gevonden tussen gevoel en comfort. Comfort is sowieso goed aanwezig, want een Lancia is immers nooit karig uitgerust. De nieuwe slogan 'Luxury is a right' geeft al aan dat het Italiaanse merk luxe bereikbaar wil maken. Onze testauto was een Gold-uitvoering, de instapversie. Evengoed beschik je dan bijvoorbeeld over elektrische bedienbare ramen en spiegels, airconditioning, radio/cd-speler en luxe bekleding. Zo zijn de zittingen bekleed met een suède-achtig materiaal en zien we leer op de portieren. Daarom is het jammer dat op sommige plekken weer erg hard materiaal



gebruikt is, zoals bij de deurgrepen en het dashboardkastje, toch items die je regelmatig in je vingers hebt.



Lanciadesign

Op de stoelen zit je - ondanks de wat korte zittingen - best heel aardig. Standaard kennen ze dan ook hoogteverstelling en instelbare ondersteuning van de rugleuning. Achterin is de ruimte zoals je die van een compacte auto kan verwachten. Niet heel royaal, maar het is te doen. Lange personen zullen wat moeite hebben met de aflopende daklijn. Voor het eerst beschikt een Ypsilon over twee extra portieren, waarmee de passagiers makkelijk de achterbank kunnen bereiken. Toch is het uiterlijk een duidelijk product van zijn voorganger en het actuele Lanciadesign zoals bij de Delta. In de zilvergrijze uitvoering die wij reden is het met zijn vloeiende kromme lijnen die duidelijk ergens vandaan komen en naartoe gaan al een leuke verschijning. Een en



Lancia Ypsilon 0.9 TwinAir Gold

ander wordt geaccentueerd met chromen accenten, privacy glass en felle lampunits. Toch kan het allemaal nog veel specialer gemaakt worden met de voor Lancia zo kenmerkende B-colore-uitvoeringen en een leuke setje velgen eronder.



Op de kaart

Lancia zet zich in Nederland weer helemaal op de kaart. In letterlijke zin met een groter dealernetwerk, maar vooral ook qua auto met een echte nieuwe Lancia. Met deze Ypsilon, maar ook met de Chryslers met Lanciabadge die er aan zitten te komen moeten de verkoopcijfers van eind jaren 90 weer in de boeken komen. Of die grote Lancia's waardige opvolgers zijn van auto's als de Thesis moeten we tegen die tijd echt nog zien, maar dat deze Ypsilon dat is, is wel duidelijk. En met zijn belastingvrije status is het een interessant en vooral origineel alternatief voor belastingvrije dieseltjes waar je tegenwoordig op de weg van alle kanten door bestookt wordt.



Lancia Ypsilon 0.9 TwinAir Gold

Plus

- + Italiaans design
- + Twee karakters motor
- + Gunstige prijs

Min

- Bepaalde materialen
- Korte zittingen
- Rumoerig