



Martijn Verhoef
9 februari 2025

Inzetten op onderscheid

In Nederland hebben we het lange tijd zonder nieuwe modellen van Lancia moeten stellen. Nadat FCA ervoor koos om vermomde Chryslers als Italianen te verkopen, was het snel gedaan met de geloofwaardigheid van het illustere merk. Dat betekende overigens niet dat Lancia helemaal van het toneel verdween, want in Italië kon je nog al die tijd een Ypsilon nieuw bestellen. En met succes, want het merk verkocht alleen in de thuismarkt en met het huidige model al meer auto's dan zustermerk Alfa Romeo wereldwijd deed. En juist de opvolger van dat model komt weer in veel meer markten beschikbaar. Maar maakt het merk onder de vlag van Stellantis niet weer dezelfde fout, door op basis van bestaande techniek weer eigen auto's te verkopen? Kortom, is de auto uit deze test meer dan een gerebadgede Opel Corsa of Peugeot 208? Tijd om dat uit te zoeken!



Meer dan een badge

Als het gaat om het uiterlijk, dan zijn de Italianen al veel verder gegaan dan in het Fiat-Chrysler tijdperk. De nieuwe Ypsilon heeft uiteraard dezelfde basis als andere B-segmenters van Stellantis en dat zie je terug in het zijprofiel van de hatchback. Toch vinden we dat er meer dan voldoende variatie in de bestaande ontwerpen is aangebracht om te spreken van een compleet andere auto. Zo zijn de handgrepen achter verzonken in de C-stijl, wat de Duitser en Fransoos niet hebben. Bovendien is er een merklogo naast de achterportieren geplaatst, wat een luxe uitstraling geeft. De dikke randen rond de wielkasten en de zijspiegels komen ons dan wel weer bekend voor, maar dat is verklaarbaar uit kostenooqpunt.

De neus is origineel en direct karaktervol door de T-vormige indeling en de merknaam trots uitgeschreven. In het donker licht de grille helemaal op door de doorlopende ledbalk. Aan de achterzijde herken je de Lancia ook overduidelijk in het donker, door de rotorvormige achterlichten die doen denken aan de Stratos. Knap hoe door deze inspanningen toch een compleet andere auto is gerealiseerd, die met zijn flair vooral de



meer premium concurrentie moet opzoeken. Het is bovendien een auto die (net als de Renault 5) lekker veel reactie oproept onderweg. Het helpt daarbij dat de Ypsilon in een paar sprekende kleuren te verkrijgen is, zoals mintgroen en goud. Contrasterend zwart is optioneel op het dak aangebracht en standaard op spiegelkappen, C-stijl en het paneel tussen de achterlichten.



Stofhappers

Niet alleen aan de buitenzijde heeft de Ypsilon genoeg onderscheidend vermogen. Vanbinnen hebben de Lancia-ontwerpers een compleet eigen plan ontvouwen. Vormen, materialen en indeling zijn echt anders dan wat we kennen in dit segment. We beginnen met het meest in het oog sprekende aspect: de koffietafel tussen de middenconsole en het dashboard. De testauto is in een gelimiteerde uitvoering (de Edizione Limitata Cassina) en daarin krijgt het tafeltje een lederen bekleding van Cassina, een Italiaans ontwerphuis. Er is sfeerverlichting in de vorm van Sala aangebracht, dat is de ronde koker die je naast de digitale tellerwinkel ziet. Veel functie anders dan verlichting hebben we daar niet aan kunnen ontdekken, maar het geeft wel



een leuke twist aan dit toch al speelse interieur. Dat karakter wordt versterkt door de vele ronde vormen, die tot aan de speakerindeling van de deurpanelen aan toe terugkomen. Deze gelimiteerde oplage biedt veel blauwtinten in bekleding, panelen en vloermatten. Ga je voor de meer standaarduitvoeringen, dan moet je ook niet bang zijn aangelegd. Vond je blauw al smaakgevoelig, dan zijn we benieuwd wat je van de standaard gouden accenten en de kleurstelling van het koffietafeltje vindt.

Bovendien is rode velours bekleding mogelijk, behalve in de uitvoering die wij rijden. De stoelen zitten overigens echt lekker en zijn uitgebreid te verstellen. We vinden het blauwe velours echter wel heel besmettelijk en bovendien blijken de zetels echte stofhappers. Regelmatig stofzuigen is noodzakelijk in dit unieke interieur.

De binnenmaten verschillen niet veel ten opzichte van de 208 en de Corsa en dat betekent dat de auto niet bovengemiddeld ruim is op de achterbank en in de kofferbak, maar ook geen grote steken laat vallen. Wij rijden de volledig elektrische versie, die de laadpoort aan de linkerkant heeft. De laadkabel berg je op in de kofferbak, hier is geen apart opbergvak voor gecreëerd.



Koukleumen in Eco

Naast de uiterlijke verschillen probeert Stellantis de verschillende merken ook op het gebied van rijeigenschappen te onderscheiden. Zoals het gerieflijke en stille interieur al doet vermoeden, is de Lancia echt op comfort gericht. De elektrische aandrijflijn staat natuurlijk garant voor een soepele acceleratie, zonder schakelmomenten of motorgeloei. De Ypsilon Electric (hier gaat Lancia dus voor een Engelse aanduiding) beschikt altijd over de nieuwe 156 pk sterke aandrijflijn en het 51 kWh batterijpakket. Gecombineerd komt de auto daar net geen 400 kilometer mee volgens de fabrieksopgave, terwijl de 208 en Corsa wel net die psychologische grens doorbreken.

Dat heeft er natuurlijk alles mee te maken dat de Ypsilon standaard grotere wielen en meer luxe biedt, wat een hogere energieconsumptie met zich meebrengt. Zelfs in de koude testperiode biedt de auto meer dan voldoende praktijkbereik, al vergt dat wel aanpassingen in rijgedrag. Boven de 100 km/h gaat de Ypsilon flink meer verbruiken, zeker als je de rijmodus in Sport zet. Stap je over naar Eco, dan merk je dat er flink bekniibeld wordt op vermogen. Vervelender vinden we dat ook de verwarming zo goed



als uitgezet wordt, wat het rijcomfort niet ten goede komt. Het is jammer dat je niet bepaalde eigenschappen individueel kunt inregelen, zoals een normale verwarmingsstand gecombineerd met een Eco-instelling voor het motorvermogen.



Hybrid of Electric

De iets softere instelling van het onderstel doet de auto meer overhellen dan zijn concerngenoten, maar het leidt wel tot een comfortabelere vering. Op de lange afstand is de auto gerieflijker, maar ook minder strak dan de Peugeot en Opel. Zoek je dus een elektrische hatchback die het nodige comfort moet bieden, dan is de Ypsilon jouw auto, maar verwacht dan niet de snaarstrakke feedback van een Delta Integrale. De besturing met het vrij grote stuurwiel gaat licht, wat zeker in stadsverkeer en bij inparkeren prettig is. Er zijn dus merkbaar andere instellingen voor de Ypsilon bedacht en het is mooi om te zien dat er echt voor ieder type bestuurder wel een passende auto uit de Stellantis-stallen kan worden gevonden.

Overigens hoeft dat niet altijd een volledig elektrische B-segmenter te zijn, want net als



Lancia Ypsilon Electric Edizione Limitata Cassina

zijn familieleden komt de Lancia met verschillende aandrijflijnen beschikbaar. Anders dan zijn iets lager gepositioneerde neven heeft de Ypsilon echter wel altijd een automaat met dubbele koppeling. De mild hybrid versie biedt 100 pk uit de nieuwe 1.2 met turbo, deze motor heeft nu een distributieketting in plaats van een -riem en krijgt ondersteuning van wat elektrokracht zonder dat je hoeft te stekkeren. Wil je meer vermogen, dan ben je aangewezen op de elektrische versie met 156 pk. Er komt overigens ook nog een elektrische topversie aan, de HF. Met 280 pk en vierwielaandrijving moet dit model de oude rallytijden - waar Lancia zo bekend mee is geworden - weer doen herleven.



Begin van iets nieuws

Dat Lancia de meer premium hoek van het spectrum opzoekt, is op basis van de uitstraling en de manier waarop de showrooms van het merk worden aangekleed, geen verrassing meer. Dat betekent dat de auto ook iets duurder is dan de concerngenoten met eenzelfde aandrijflijn, al gaat een vergelijking niet helemaal op. Standaard heeft de Ypsilon namelijk al een heel complete uitrusting en beschik je altijd over een automaat.



De Hybrid kost minstens 30.800 euro, terwijl de geteste gelimiteerde uitvoering voor 3.000 euro meer heel veel extra luxe biedt. We noemen een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel met massagefunctie, grotere wielen, het blauwe velours interieur en keyless entry. De LX-uitvoering is bijna vergelijkbaar uitgerust, maar moet de bijzondere details van de Cassina editie uiteraard missen, zoals de blauwe lederen bekleding van het koffietafeltje. De elektrische versie is verkrijgbaar vanaf 33.033 euro en beschikt dan zoals gezegd altijd over de nieuwe aandrijflijn en batterij.

Het is nog even afwachten of Lancia weer genoeg voet aan de grond krijgt in de rest van Europa, maar het is de bedoeling dat meer modellen van het merk de komende jaren worden geïntroduceerd, zoals de Delta. In Italië is het merk nog mateloos populair, maar door de jarenlange afwezigheid moet het merk in Nederland best weer wat bekendheid gaan genereren. Het merk gaat in ieder geval niet voor de makkelijke weg en weet genoeg onderscheiding in de Ypsilon aan te brengen om een heel ander koperspubliek aan te spreken.

Plus

- + Echt een andere aanpak
- + Gerieflijke rijeigenschappen
- + Ruime uitrusting en altijd automatisch

Min

- Stofgevoelige bekleding
- Geen individuele (rij)eigenschappen in te stellen