

Essai - Lancia Delta S by MomoDesign : Dernier baroud d'honneur

Lancée en 2008, la 3ème génération de Lancia Delta arrive à la fin de son mandat. A mi-chemin entre une compacte et une berline, Lancia propose un produit original offrant une alternative aux modèles concurrents. Et en version spéciale « S by MomoDesign », la Delta se paie un véritable aspect sportif qui va tenter de satisfaire une clientèle plus jeune que la clientèle habituelle.



- 4 cylindres, diesel, 1'910 cm³
- 190 CV à 4'000 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'520 x 1'800 x 1'500
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 149 g/km (E)
- dès CHF 26'590.-, mod. essayé: CHF 37'860.-

La marque italienne centenaire, appartenant au groupe Fiat Chrysler Automobiles connaît de grosses difficultés depuis quelques années déjà. Il faut avouer que la gamme qu'elle propose fait plutôt pâle figure face aux autres constructeurs. Seuls 5 modèles étaient disponibles en début d'année, dont trois qui sont tout simplement des Chrysler rebadgées (Voyager, Thema, Flavia). Il y a donc seulement deux véritables modèles Lancia, la petite Ypsilon et le modèle qui nous intéresse dans cet essai, la Delta.

Malheureusement, depuis cet été le couperet est tombé, la direction du groupe Fiat Chrysler Automobiles par la voix de son PDG Sergio Marchionne, a pris la décision de mettre en stand-by la marque Lancia en ne proposant dès les mois à venir uniquement sa petite citadine Ypsilon sur le marché italien et ce jusqu'en 2018... La Delta a donc disparu du catalogue en Suisse, et au moment de partir, Lancia nous propose à l'essai sa version spéciale « S by MomoDesign ». Il existe toutefois encore quelques exemplaires disponibles en stock dans le réseau.

Delta, modèle mythique qui aura fait frissonner tous les passionnés de voitures de sport dans les années 80. Il faut dire que dans ses versions S4 et HF Integrale, la Lancia Delta a marqué toute une génération avec ses six titres consécutifs de Championne du Monde des Rallyes sous ses peintures de guerre aux couleurs du Martini Racing. Vérifions si cette dernière série de Delta qui mélange élégance et sportivité nous permettra de raviver nos souvenirs...

A l'extérieur

Le design de la Delta III est pour le moins original donnant l'aspect de vouloir faire passer un break pour un coupé tout en étant à cheval entre les catégories « compacte » et « berline ». Lancia, possédant son propre centre de style à Turin, a donné une ligne véritablement originale se démarquant des modèles de référence de ces segments. Son look a beaucoup fait parler depuis sa sortie, mais quelle élégance et quelle originalité ! La teinte bicolore de notre modèle d'essai accentue encore plus son côté chic avec son toit noir qui se prolonge jusque dans la lunette arrière et ses roues de 18 pouces anthracite.

Les phares en amande entourent la calandre également peinte en noir, une spécificité de la version MomoDesign en lieu et place de la calandre chromée, qui transforme l'aspect chic en nettement plus sport. A l'arrière de la voiture, nous trouvons toujours ses originaux feux filiformes entièrement à LED donnant une signature unique.

La ceinture de caisse chromée de la Delta est pour le moins originale grimant très haut et allant mourir dans la ligne de toit avec le logo de la marque trônant à son extrémité. Dommage de ne pas avoir également peint cet attribut en noir, l'aspect sportif aurait été encore meilleur... même si Lancia, ce n'est plus vraiment du sport, mais bien des voitures chic et élégantes. Alors pourquoi les stickers MomoDesign sur les montants de porte ?

De profil, nous remarquons la longueur imposante de cette Delta. Avec ses 4.52 m de long et un empattement de 2.70 m, ces dimensions permettent d'obtenir des volumes généreux mais souvent au détriment du design ; il faut avouer que sur ce coup-là les designers italiens ont réussi leur coup !

A l'intérieur

L'ambiance intérieure de la version MomoDesign se veut plutôt sportive. Petit clin d'œil qui donnera le sourire au conducteur étant âgé de plus de 30 ans, les compteurs reprennent le design particulier de ceux de la fameuse Delta Intégrale ; multiples graduations, cerclage et aiguilles jaunes, chiffres blancs sur fond noir.

La console centrale regroupe l'écran de navigation d'une taille respectable avec ses 6,5 pouces, les différentes commandes pour le multimédia ou la gestion de la voiture et même un bouton Sport... Coup de cœur pour le design du bouton des feux de détresse en forme du logo Lancia. Ah ces italiens, ils s'arrêteront toujours sur des petits détails qui feront le charme de leurs autos.

Du côté du multimédia, je dois avouer avoir dû finalement chercher dans le manuel d'utilisation pour coupler par Bluetooth mon téléphone avec cette voiture. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

Les magnifiques sièges avec les inscriptions MomoDesign sont très confortables

avec un soutien latéral très correct et une position de conduite idéale.

Le principal point fort de l'intérieur de cette voiture est l'espace disponible aux places arrières, grâce à cet empattement de 2.70 m. Lancia a même eu l'excellente idée de proposer de série une banquette arrière coulissante (sur 16 cm) permettant aux adultes de grande taille d'être confortablement installés ou augmenter le volume du coffre. Le coffre, dispose d'une capacité entre 380 et 465 litres et un volume maximum de 1'190 litres banquette rabattue. Des valeurs de tout premier ordre pour la catégorie ; en comparaison une VW Golf offre 380 litres. Malheureusement ce grand coffre est desservi par une ouverture relativement étroite et un seuil de chargement très haut.

Sous le capot

La Delta S by MomoDesign est équipée de la motorisation la plus puissante du catalogue, un diesel à double turbo de 1'910 cm³ qui développe 190 CV à 4'000 t/min et 400 Nm de couple à 2'000 t/min. Ce moteur procure de bonnes sensations avec une puissance augmentant plus les tours montent et s'essouffant qu'après 4'400 t/min, soit au début de la zone rouge. Merci au système Multijet Twinturbo qui permet des accélérations et reprises de premier ordre grâce au premier petit turbo fonctionnant seul jusqu'à 1'500 t/min, régime auquel il est épaulé par le second turbo de plus grosse taille qui fonctionnera seul dès 3'000 t/min.

Par contre, dès le premier coup de démarrage, nous savons tout de suite que nous avons à faire à un moteur diesel avec son claquement très prononcé. Mais dès que l'on appuie sur la pédale de gaz, le son devient plus agréable avec une petite touche de sportivité. L'insonorisation correcte rendra ce moteur discret lors des trajets autoroutiers et nous avons toujours une belle réserve de puissance pour piquer un petit sprint.

La sobriété de cette mécanique est véritablement bluffante avec une consommation proche des 5 l./100km sur autoroute et une consommation moyenne sur l'ensemble de mon essai, comportant une majorité de trajets urbains, de 7.4 l./100km.

Au volant

Correctement installé derrière le volant, commandant une direction très légère, il est temps de se lancer dans la circulation. Il faudra quelques démarrages pour s'habituer à la pédale d'embrayage et sa course extrêmement longue et une élasticité plutôt violente. J'avoue avoir calé au premier démarrage... Le levier de vitesses avec son pommeau recouvert de cuir est agréable au touché et sa course est assez courte. Malheureusement, le verrouillage des rapports n'est pas très franc, laissant constamment le doute si le rapport est bien engagé ou non.

Dans le prolongement du tunnel central, un accoudoir de petite taille prend place sans possibilité de réglage en hauteur. Trop bas et trop court, il s'avère donc totalement inutile sauf pour le fait qu'il dissimule un profond rangement pour des bouteilles.

Le moteur, coupleux et progressif, procure du plaisir derrière le volant. La direction étant très légère, les changements de direction sur autoroute sont pour le moins vifs, bien aidés par une suspension très confortable. Notre véhicule d'essai étant équipé de l'option Reactive Suspension System (RRS), soit des amortisseurs à pilotage électronique, il est possible par la pression sur le bouton « Sport » au tableau de bord, de rendre le châssis nettement plus ferme et plus précis. Pour avoir testé les deux réglages dans des conditions identiques, je dois avouer qu'en mode Sport, le châssis permet des passages nettement plus efficaces, étonnants par rapport à la taille de l'engin et sa vocation première de routière au grand confort. Mais il faut bien avouer que le train avant est mis à mal dès que la chaussée est humide. Eh oui 190 CV et surtout 400 Nm de couple sur les roues avant, faut doser pour les passer au sol !

La qualité du freinage est parfaite avec une pédale restant consistante même après les avoir sollicités en descente de col.

Verdict

Alors, cette ultime Lancia à connotation sportive, qu'en est-il ? La marque moribonde du groupe Fiat Chrysler Automobiles a fourni une voiture tellement originale qu'elle m'est devenue sympathique même si pour moi, quand on parle de Delta, j'imaginerai toujours l'Integrale. Mais voilà, vivons avec notre temps.

Aujourd'hui, l'histoire de Lancia semble belle et bien finie et je trouve regrettable que nous perdions cette marque historique et l'occasion de voir rouler des autos originales comme cette Delta III.

Sa qualité de finition est des plus correctes, tout comme les performances de ce moteur diesel. J'ai eu beaucoup de plaisir à circuler sur tous types de parcours avec cette voiture qui ne laisse personne indifférent. Et je dois avouer qu'entre la teinte bicolore, les roues de 18 pouces anthracites et les divers petites artifices de la version « by MomoDesign », elle dégage une belle touche de sportivité pour une compacte de grande taille, plutôt axée sur son aspect chic et élégant à la base.

Côté tarif, le prix de base d'une Delta était fixé à moins de CHF 27'000.-, ce qui pour le volume et l'habitabilité proposée était une excellente affaire. En version « S by MomoDesign », notre voiture de test est proposée à CHF 37'860.-, tarif conforme aux différents modèles de ses concurrents allemands et légèrement plus élevé que les Françaises. Mais une Lancia a toujours un charme naturel grâce à son design original qu'aucun constructeur généraliste n'est capable de proposer et pour les propriétaires de ses voitures, cette originalité est bien plus importante que la qualité toute germanique qu'elle soit. Faites vite !

Prix et options - Lancia Delta "S by MomoDesign" 1.9 Diesel Multijet Twinturbo DPF 190CV

Prix de base : CHF 34'990.-

Peinture bicolore : CHF 1'590.-

Amortisseurs à pilotage électronique (RRS) : CHF 990.-

Phares au xénon réglable : CHF 1'500.-

Assistant de trajectoire (Driving Advisor) : CHF 890.-

Pack Techno : CHF 1'900.-

(système de navigation intégré (Instant NAV), écran couleur 6,5", lecteur CD/MP3

intégré, système de communication Blue & Me, magic parking)

Bonus euro : CHF -4'000.-

Prix TOTAL : CHF 37'860.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland SA pour le prêt de cette Lancia Delta "S by MomoDesign" ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour la logistique.

A lire aussi

Essai - Lancia Ypsilon CNG : "Alors, ça gaze ?"















W.A.Y.



W.A.Y.









