Essai – Lancia Ypsilon CNG : “Alors, ça gaze ?”

Dernière représentante 100% transalpine de cette marque moribonde, la citadine chic Ypsilon se met au gaz naturel pour s’attirer les faveurs de la clientèle « écolo-chic ». Récit de quelques jours passés au volant de cette charmante « pétrolette ».

- 2 cylindres, 875 cm^3
- 80 CV (CNG), 85 CV (SP) à 5’500 t/min
- 140 Nm (CNG) à 2’500 t/min, 145 Nm (SP) à 1’900 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 167 km/h (CNG) 169 km/h (SP)
- 0 à 100 km/h en 13.1 sec.
- Poids : 1’090 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3’840 x 1’680 x 1’520
- Conso. mesurée : 4.9 l/100 km (CNG), 6.45 l/100km (SP)
- Emissions CO_2 : 86 g/km (CNG), 107 g/km (SP), Cat. A
- dès CHF 22’490.-, modèle essayé: CHF 27’450.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Dans la lutte homérique aux émissions de CO2, il n'y a d'autre solution pour les constructeurs que de proposer des modes de propulsion alternatifs à l'essence et au diesel.

Nous avons d'un côté ceux qui ont les moyens, qui y vont de la fée électricité à grands renforts de batteries et au passage soignent leur image marketing et celle de leur savoir-faire technologique. Inconvénients ? Un accroissement du poids des véhicules, une autonomie limitée en mode 100% électrique, un coût certain pour la clientèle et surtout un recul sur le vieillissement de la technologie encore inexistant ou presque. Enfin, quid des filières de recyclage ? Bref, ça commence à faire beaucoup de questions.

De l'autre, nous avons des constructeurs qui ont souhaité rester plus pragmatiques, développer des motorisations à carburants alternatifs sans nécessairement y laisser leur chemise. Le groupe Fiat en est de ceux-ci, aux côtés de Mercedes-Benz, Opel, et le groupe VW (Audi, Skoda, VW). La recette ? On prend un moteur conventionnel et on l'adapte pour qu'il fonctionne au gaz naturel, en parallèle à l'essence. Alors certes on dépend toujours de l'énergie fossile – bien qu'en Suisse 10% de la quantité de gaz consommé provienne de biogaz – mais avec le gaz, les émissions de CO2 sont réduites de 25% par rapport aux moteurs essence. Quant à la comparaison avec le diesel et les biocarburants elle est encore plus flagrante : entre 60 et 95% de polluants (NOx) en moins. Et pour couronner le tout, le gaz coûte à la pompe entre 30% et 35% de moins que l'essence. La solution miracle ? Pas totalement, mais à mon sens celle qui paraît la plus efficiente et la plus commode à l'utilisation aujourd'hui.

C'est donc avec un intérêt certain que je prends aujourd'hui le volant de la Lancia Ypsilon CNG pour quelques jours « à pleins gaz »…

A l'extérieur

Représentant l'Italie dans le segment des citadines « Premium » où on retrouve la Mini, dont nous vous proposerons d'ailleurs prochainement un essai de la dernière génération, la Citroën DS3, la Peugeot 208 ou l'Audi A1, la petite Lancia réunit tous les critères qui font d'elle une puce BCBG : un look élégant, un gabarit contenu, un équipement riche et cinq portes réclamées à corps et à cris par la gente féminine. Il faut dire que la clientèle de la Lancia Ypsilon est à 85%

composée de femmes.

L'ensemble affiche une belle élégance, surtout dans cette robe bicolore. Les quelques touches de chrome finissent de parer notre citadine pour arpenter nos cités. Point d'agressivité, tout est en rondeurs, très féminine en somme. En vraie Italienne, les formes de la carrosserie sont particulièrement travaillées, comme le bas des portières ou les hanches qui viennent mourir sur les portes arrière. J'apprécie également l'intégration de la poignée de portière arrière, totalement invisible. Le seul petit reproche esthétique viendrait du fait que la monte pneumatique 15'' me semble petite visuellement, la caisse semblant surélevée et posée sur des roulettes…

Il sera très aisé de personnaliser son Ypsilon : pas moins de 16 couleurs ou combinaisons bicolores sont disponibles au catalogue en fonction du niveau de finition.

Malheureusement pour une utilisation essentiellement citadine, l'absence de protections rend notre Lancia particulièrement vulnérable aux assauts de portières et autres pare-chocs d'automobilistes peu respectueux.

A l'intérieur

Si l'extérieur a recueilli toutes les attentions, l'habitacle se montre moins flamboyant. Certes un travail particulier a été fourni sur les matériaux, plus valorisants que ceux de la Fiat 500 par exemple, avec laquelle l'Ypsilon partage sa plate-forme. Mais face à la concurrence, la Transalpine marque le pas sur de nombreux points comme le traitement de la console centrale laquée bon marché, les parties hors du champ de vision faites de plastique dur, creux et mal ajusté ou la casquette du combiné d'instruments et ses « rossignols » qui me rappellent ma bonne vieille Alfa des années 80. Décidément, les vieux démons ont la vie dure.

Fort heureusement, ce qui tombe immédiatement sous les yeux et les mains sauve la mise : la façade du tableau de bord et les panneaux de portière sont revêtus d'une peau synthétique rappelant le cuir, le volant s'habille de cuir soyeux et les sièges d'alcantara.

Du côté des équipements, l'Ypsilon est plutôt bien dotée de série et la liste des

options jouit d'une politique tarifaire assez avenante. De quoi se faire plaisir !

En termes d'habitabilité, la petite Lancia fait un carton plein ! L'espace intérieur est généreux pour la catégorie et voit son accès facilité par les portes arrière. Quatre adultes trouveront assez de place pour caser leurs genoux entre la banquette et les sièges avant. Il faudra par contre qu'ils ne dépassent pas une taille de 1.80 m, la garde au toit et un peu chiche. Comme pour la Fiat 500, la position de conduite est très haut-perchée ; incommodante à la prise en mains, on s'y fait avec l'habitude.

Pour le coffre, notre version CNG (à gaz, donc), perd 43 litres de volume en raison du second réservoir. Il n'en demeure pas moins que l'Ypsilon vous offre 202 litres afin de charger vos courses de la semaine, ce qui doit être aisément jouable. Quand bien même cela ne suffisait pas, il vous reste la possibilité de rabattre les dossiers arrière.

Sous le capot

C'est avec plaisir que je retrouve le bicylindre turbo « TwinAir » que nous avions découvert dans la Fiat 500 il y a quelques mois. Cette fois-ci, il est adapté pour fonctionner tant au sans plomb conventionnel qu'au gaz. Il est par ailleurs possible de permuter d'un carburant à l'autre, même en conduisant, au moyen du bouton dédié sur le tableau de bord.

Côté puissance, ce « deux pattes » développe 85 CV avec l'essence, 80 CV avec le gaz à 5'500 t/min et le couple maxi est de respectivement 145 Nm à 1'900 t/min et 140 Nm à 2'500 t/min. Très honnêtement, à la conduite, ces différences de performances entre les carburants sont imperceptibles.

Ce moteur se montre comme toujours très vif et volontaire, avec des montées en régime toniques. Notre Ypsilon devient alors une puce très vivante, taillée et dotée pour la ville, se faufilant avec une belle vigueur dans la circulation urbaine.

Du côté de la consommation, ce moteur TwinAir demeure toujours aussi gourmand. Sur les près de 1'000 km de mon essai, j'aurai réalisé une consommation moyenne d'essence de 6.45 l./100km, et de 4.9 kg/100 km pour le gaz (soit 7.22 l./100 km en équivalent essence). C'est beaucoup, bien que les

valeurs du constructeur ne soient dépassées « que » de 11 et 22% contre plus de 40% avec la Fiat 500. Ceci étant dit, disposant de 40 litres d'essence et 12 kg de gaz, l'Ypsilon jouit d'une autonomie totale intéressante de près de 900 km. A noter enfin que le gaz, toujours en équivalent essence, coûte environ 35% moins cher, ce qui engendre sur 20'000 km/an une économie de près de CHF 1'000.-, de quoi absorber le surcoût à l'achat de la bicarburation qui se monte à CHF 3'000.-.

Au volant

Citadine pur jus, avec un poids à vide de 1'090 kg, un rayon de braquage réduit et une bonne visibilité vers l'avant, l'Ypsilon est dans son élément en ville. L'amortissement est prévenant, absorbant avec délicatesse les imperfections de la chaussée sans pour autant être trop souple voire provoquer des mouvements de caisses indésirables. D'ailleurs, une fois lâchée sur des tronçons plus roulants, la petite Lancia fait preuve d'une belle agilité. Certes le roulis pourrait être mieux maîtrisé, mais le compromis confort/dynamisme trouvé par Lancia fait merveille en usage normal et coulé. Pour le sport, il faudra aller voir ailleurs.

La direction, à l'assistance très souple, sera votre meilleur allié en ville. Un peu moins sur autoroute où bien que l'assistance se raffermissant avec la vitesse, les petites corrections de trajectoire sont à réaliser avec douceur. Sinon elle s'avère précise et l'empattement court de l'Ypsilon profite à l'agilité. Notre puce enroule les courbes avec célérité et assurance, se montrant bien entendu un peu sous-vireuse proche de la limite, mais jamais dangereuse malgré un centre de gravité relativement élevé.

Sur autoroute, le bicylindre reste alerte, gratifiant la conduite de relances généreuses sans nécessairement devoir descendre un rapport.

Le couple moteur/boîte de vitesse est également bien né. Les cinq rapports de la boîte, bien étagée, permettent de parfaitement exploiter les ressources du propulseur.

Verdict

Cette Lancia Ypsilon est une bonne surprise. Peut-être pas aussi « Premium » que

ses concurrentes dans le traitement intérieur, la petite Lancia jouit cependant d'une ligne très élégante, d'un niveau d'équipement riche et à prix mesurés ainsi qu'un agrément moteur original et ludique. En prime l'habitabilité et les cinq portes offrent un côté pratique indéniable. Cohérente et efficiente pour la ville, elle n'est pas non plus dénuée de qualités pour les tronçons plus roulants, bien au contraire !

La propulsion au gaz, bien que plus coûteuse à l'achat du véhicule (CHF 3'000.-), n'apporte aucun désavantage tant en prestations qu'à l'utilisation. Si ce n'est trouver une station-service offrant une pompe à gaz. Pas compliqué en ville (6 à Genève, 5 dans le Grand Lausanne, 3 sur la Côte Vaudoise), un peu plus ardu en campagne. Le réseau actuel en Suisse compte 135 stations, nombre augmentant chaque mois.

Prix et options – Lancia Ypsilon 0.9 Twinair 80 PS CNG Erdgas Gold

Prix de base : CHF 22'490.-

Pack Gold : CHF 1'490.-
(Lève-vitres électriques AR, phares anti-brouillard, climatisation automatique, jantes alu 15'')

Vitres arrière surteintées : CHF 250.-

Peinture bicolore : CHF 1'290.-

Pack Blue & Me My Port : CHF 490.-
(Bluetooth, port USB, volant multifonctions, GPS TomTom)

Sièges chauffants AV : CHF 390.-

Radar de parking arrière : CHF 500.-

Régulateur de vitesse : CHF 400.-

Capteur de pluie : CHF 150.-

Prix TOTAL : CHF 27'450.-

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Group Switzerland SA pour le prêt de cette Lancia Ypsilon CNG, ainsi qu’au garage GSG Racing Concept pour la logistique.

LANCIA
YOKOHAMA
W.A.V.

LU·173786
W.A.V.

ECO CHIC
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

twin air
W.A.Y.

Ypsilon

Porte ouverte
16 29

LIVE
LAUSANNE
0 KM/H
Aucun parcours planifié
TOMTOM

W.A.Y.

LU·173786
W.A.Y.

LU·173786
W.A.Y.

LU·173 786

LU·173 786

W.A.Y.

CITY
TRIP
FM
AM
AF
TP
TA
LD
AMAZING
04:17
MEDIA
1
2
3
4
5
6
MENU
AUTO
AUTO
OFF
20.0°C
W.A.Y.

LU·173786
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

LU 173 786
W.A.Y.