



Lancia Ypsilon 0.9 TwinAir Turbo 8v Platinum

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(63 kW / 85 PS)

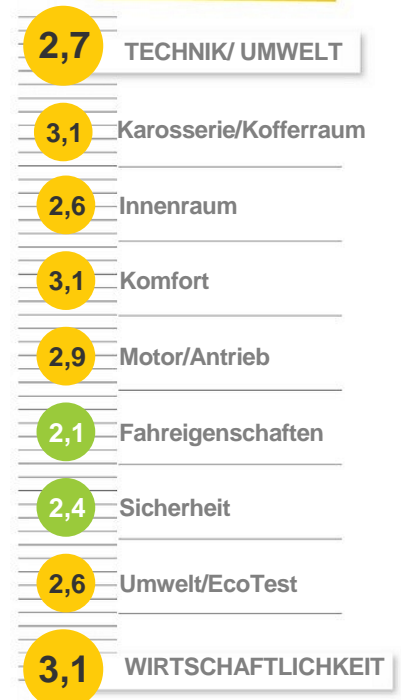
Die vierte Generation des Ypsilon gilt für Lancia als Hoffnungsträger. Das modische City-Car soll für frischen Wind im stark umkämpften Kleinwagensegment sorgen und die kaum noch vorhandene Marktpräsenz der italienischen Traditionsmarke steigern. Doch das erstmals als Fünftürer erhältliche Fahrzeug wird es schwer haben. Die Verarbeitung liegt allenfalls im durchschnittlichen Bereich, das Cockpit ist teilweise unergonomisch gestaltet und beim Fahrkomfort können keine Glanzpunkte gesetzt werden. Die Platzverhältnisse sind vorne zwar ordentlich, hinten geht es dann aber doch sehr eng zu. Auch der Kofferraum ist für diese Klasse nicht besonders üppig. Der Viersitzer ist gegen Aufpreis auch als fünfsitzige Variante lieferbar. Der neue Zweizylinder-Turbo-Motor leistet 85 PS und sorgt für ausreichende Fahrleistungen, kann aber nicht als besonders sparsam bezeichnet werden. Der recht laute Innenraum und die rauen Manieren des Zweizylinders werden gehobenen Komfortansprüchen nicht gerecht. Die getestete Variante ist gut ausgestattet, der Grundpreis beträgt aber nicht ganz günstige 16.850 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Punto, Ford Fiesta, Renault Clio, Seat Ibiza, VW Polo.

+ gutes Platzangebot vorne, sichere Fahreigenschaften

- unergonomisch gestaltetes Cockpit, hinten wenig Platz, lauter, brummiger Motor, schlechte Laufkultur, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Sowohl die Karosserie, als auch der Innenraum sind zufriedenstellend verarbeitet. Im Detail findet man zwar doch die eine oder andere Schlamperie, wie z.B. schlecht versiegelte Schweißnähte an den Türen, oder teilweise harte Kunststoffteile im Innenraum, doch für einen Kleinwagen geht die Verarbeitungsqualität insgesamt in Ordnung. Der Motorraum ist von unten zufriedenstellend gegen Verschmutzung geschützt. Auf dem Dach dürfen maximal 50 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt 425 kg.

- ⊕ Der Tankverschluss ist sehr einfach zu bedienen, da man lediglich die Klappe öffnen muss, ohne umständlichen einen Deckel abzuschrauben.
- ⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Zudem fehlt ein Schwellerschutz. Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, gibt es nicht. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Pannenset an Bord. Ein Notrad kann gegen Aufpreis bestellt werden.

3,1

Sicht

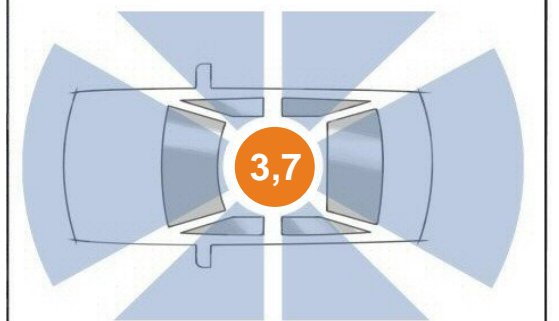
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Lancia noch zufriedenstellend ab. Sowohl die hinteren Dachsäulen, als auch die breiten C-Säulen schränken die Sicht etwas stärker ein.

- ⊕ Der Fahrer hat eine recht gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Die großen beheizten Außenspiegel erlauben einen guten Überblick über das Geschehen hinter dem Auto. Kleine Gegenstände direkt vor dem Fahrzeug lassen sich leicht erkennen. Eine elektronische Einparkhilfe für hinten ist gegen Aufpreis lieferbar. Parksensoren vorne gibt es in Verbindung mit dem nicht ganz günstigen automatischen Parkassistent "Magic Parking". Er vermisst während der Vorbeifahrt seitliche Parklücken und lenkt auf Befehl selbstständig in die Lücke. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Da dieses Extra nicht im Testwagen verbaut war, konnte der Parkassistent nicht in der Praxis erprobt werden. Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer, welche für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen.
- ⊖ Die Sicht im Innenspiegel ist schlecht, da dieser zu klein ist. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, mit welchem Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden könnten. Nach hinten ist der Bodenblick nicht so günstig, da das Heckfenster zu hoch angesetzt ist.

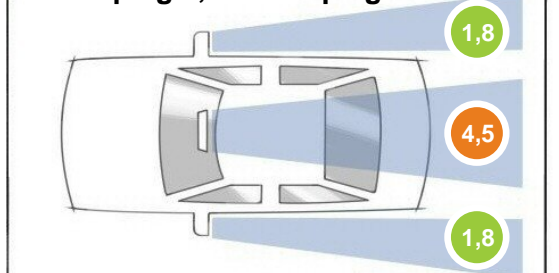


Breite Dachsäulen und die relativ hohen Fensterkanten verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

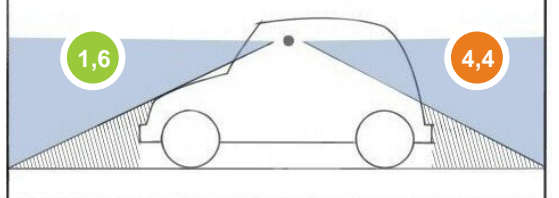
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,7 Ein-/Ausstieg

Hinten fällt der Zustieg zufriedenstellend aus. Die Türausschnitte sind aber recht schmal, zudem stört der breite hintere Radlauf etwas. Die Türbremsen sind schwach ausgelegt, sie können die Türen an Steigungen kaum offen halten.

⊕ Der Schweller ist angenehm niedrig, die Beine müssen nur wenig angehoben werden. Auch der sehr geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtert das Einsteigen. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen, außer dem Fahrer. Betätigt man vor dem Aussteigen den Fernlichthebel, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum ist mit rund 220 l für diese Fahrzeugklasse gerade noch ausreichend groß. Klappt man die Rücksitze um, erhöht sich der Stauraum auf recht großzügige 505 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 220 l Volumen liegt der Kofferraum gerade noch im Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht anheben, doch ist der Betätigungsknopf schlecht zu bedienen. Zum Schließen fehlt an der Innenseite ein gut greifbarer Griff. Mit knapp 72 cm liegt die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über eine 19 cm hohe Bordwand gehoben werden. Die Ladeöffnung ist groß, die Nutzbarkeit des Kofferraums wird aber durch die breite Bordwand, die herausstehenden Radkästen und bei umgeklappten Rücksitzen durch eine hohe Stufe am Kofferraumboden eingeschränkt.

⊖ Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet. An dem abstehenden Schloss bei geöffneter Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Der Klappmechanismus der mittig geteilt umklappbaren Rücksitzlehne arbeitet leichtgängig. Für kleine Utensilien fehlen zwar Ablagefächer, bei dem insgesamt aber recht kleinen Kofferraum ist das weniger störend.

⊕ Gegen Aufpreis ist der Ypsilon auch als Fünfsitzer lieferbar. Dann ist die Rückenlehne asymmetrisch geteilt umklappbar (nicht im Testwagen).

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der Lancia Ypsilon ist nicht auf Anhieb einwandfrei bedienbar. Viele Schalter sind nicht ergonomisch perfekt angeordnet und sofort auffindbar. Zudem nerven viele Details, wie das nur in einem kleinen Bereich einstellbare Lenkrad oder der enge Fußraum, an welchem man beim Gas geben oder Kuppeln leicht an Verkleidungen hängen bleiben kann. Der Schaltknauf ist unergonomisch geformt und das Zündschloss schlecht zugänglich. Der Scheibenwischer besitzt keine einstellbare Intervallschaltung. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert und schlecht greifbar, das Standlicht kann nicht separat eingeschaltet werden. Die Schalter für die Nebelleuchten sind weit weg vom Lichtschalter in der Mittelkonsole angebracht. Mit dem Antippblinker hat es Lancia zu gut gemeint. Er blinkt beim Antippen nicht wie bei anderen Fahrzeugen üblich dreimal, sondern fünfmal. Das kann schnell nerven.



Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehend funktionelle Bedienung und außergewöhnlichem Design.

⊕ Die Heizungs- und Lüftungsregler sind übersichtlich positioniert, teilweise werden die großen Tasten aber vom Schalthebel verdeckt. Das Radio sitzt weit oben und damit günstig im Blick, der eine oder andere Drehregler ist schlecht greifbar, ansonsten sind die Radiofunktionen übersichtlich. Für Musikliebhaber ist das aufpreispflichtige 360° Hi-Fi Music Sound System eine echte Empfehlung. Einen solchen Klang und so kräftige Bässe findet man sonst kaum in einem Kleinwagen. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Die Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren am Berg. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen. Für fast alle Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Vorne gibt es zahlreiche, meist kleinere Ablagen, hinter den Vordersitzlehnen stehen Lehnentaschen zur Verfügung. Für geringen Aufpreis besteht die Möglichkeit, die gängigsten portablen Navigationsgeräte ans Fahrzeug anzubinden. Der Haltesockel dafür ist im Bereich der linken A-Säule angebracht.

⊖ Die in der Fahrzeugmitte angeordneten Instrumente liegen schlecht im Blickfeld des Fahrers und sind nicht optimal ablesbar. Das Handschuhfach ist sehr klein, immerhin ist es beleuchtet. Gegen Aufpreis ist ein Tempomat lieferbar, welcher zwar gut erreichbar angeordnet ist, allerdings keine Stand-By Taste besitzt. Dadurch muss der Tempomat entweder über das Bremspedal deaktiviert oder aber ganz ausgeschaltet werden. Dann geht die zuvor gespeicherte Geschwindigkeit verloren.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht für über zwei Meter große Personen. Das subjektive Raumgefühl ist für einen Kleinwagen überzeugend, dass liegt auch an der verhältnismäßig großen Innenbreite.

4,1 Raumangebot hinten*

Serienmäßig wird der Ypsilon als reiner Viersitzer ausgeliefert. Gegen Aufpreis ist er aber auch als Fünfsitzer lieferbar.

⊖ Hinten ist das Platzangebot eingeschränkt. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz nur noch für höchstens 1,75 m große Personen. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, was aber bei der getesteten viersitzigen Variante nicht so ins Gewicht fällt, da nur zwei Personen hinten sitzen können.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,1 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk des Ypsilon spricht beim Überfahren von Schlaglöchern recht hart an und reicht die Stöße an die Insassen weiter. Der Fahrkomfort liegt dadurch nicht auf höchstem Niveau. Feine Unebenheiten können nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden. Es fällt eine gewisse Stuckerneigung der Karosserie auf, was auch an dem kurzen Radstand und den kurzen Federwegen liegen kann. Die Seitenneigung der Karosserie ist aufgrund der straffen Auslegung gering, auch bei schnellen Richtungswechseln halten sich die Wankbewegungen in Grenzen.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz ist höheneinstellbar wodurch man schnell eine akzeptable Sitzposition findet. Die Sitzlehnen und -flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die Sitzflächen sind aber etwas kurz geraten. Der Seitenhalt könnte besser sein. Die Füße können nicht besonders gut abgestützt werden, da die Verkleidung des Armaturenbrettes im Weg ist. Auf der Rückbank ist der Sitzkomfort zufriedenstellend. Die Rücksitze sind straff gepolstert, die Lehnen kaum ausgeformt und die Oberschenkelunterstützung schlecht. Dadurch rutscht man auf dem glatten Leder haltlos hin und her.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Die in dieser Variante serienmäßige Lederausstattung sorgt im Sommer schnell dafür, dass man stark schwitzt, da der Bezug nicht perforiert ist.

3,5 Innengeräusch

Es wurde einiges an Aufwand investiert, um die Geräuschdämmung im Ypsilon zu verbessern. So wurde laut Lancia ein neuartiger Überzug für den Dachhimmel verwendet, um Geräusche von den Insassen fern zu halten. In der Praxis reicht es aber nur für ein akzeptables Ergebnis. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt bei nicht besonders niedrigen 71,8 dB(A). Immerhin sind sowohl die Wind- als auch Fahrgeräusche recht gut gedämmt und auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht dominant.

⊖ Der kleine Zweizylinder verrichtet lautstark seine Arbeit, der Motor ist stets unangenehm laut im Innenraum präsent.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC- Klimakammer)

⊕ Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Klimaautomatik regelt effektiv und sorgt an heißen Tagen schnell für angenehm kühle Temperaturen im Innenraum. Ein Pollenfilter ist serienmäßig an Bord. Vorne spricht die Heizung gut an und sorgt schnell für angenehme Temperaturen.

⊖ Hinten dauert es deutlich länger den Innenraum bei kalten Temperaturen auf angenehme Temperaturen zu erwärmen. Eine Sitzheizung ist beim Ypsilon nicht erhältlich. Speziell in Verbindung mit der Lederausstattung sollte diese verbaut sein, da das kalte Leder im Winter sehr unangenehm sein kann.

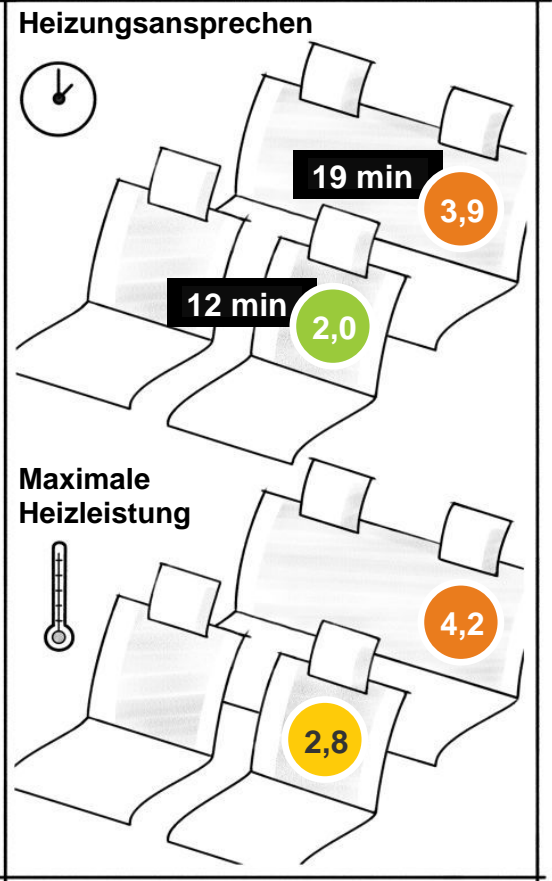
2,9 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Der Zweizylinder-Turbomotor ist kräftig genug um für akzeptable Fahrleistungen zu sorgen. Die 85 PS reichen für eine Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h, den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der Kleinwagen laut Hersteller in 11,9 s. Das maximale Drehmoment von 145 Nm liegt schon bei 1.900 1/min an, dadurch fallen die Werte bei den Elastizitätsmessungen zufriedenstellend aus. Auch bei hohen Drehzahlen macht der Motor nicht schlapp, wodurch Überholmanöver zügig vollzogen werden können. Der TwinAir Motor ist das derzeitige einzige Zwei-Zylinder-Aggregat im PKW-Bereich. Der Hubraum liegt gerade einmal bei 0,9 l, trotzdem wird per Turboaufladung und elektronischer Steuerung der Einlassventile (MultiAir) eine maximale Leistung von 85 PS erreicht. Durch Betätigen der Eco-Taste wird das Aggregat auf Sparsamkeit getrimmt. Das maximale Drehmoment wird auf 100 Nm gedrosselt und die Leistung sinkt auf 57 PS. Die Fahrleistungen fallen dadurch deutlich schlechter aus. Speziell bei Geschwindigkeiten überhalb von 130 km/h lässt die Spritzigkeit spürbar nach. In der Stadt kann man allerdings getrost im Eco-Modus fahren, ohne dass man dabei zum Verkehrshindernis wird.

4,3 Laufkultur

⊖ Lancia versucht die bauartbedingt auftretenden Vibrationen des Zwei-Zylinder-Motors durch eine gegenläufige Ausgleichswelle im Kurbelgehäuse zu kompensieren. In der Praxis kann das Triebwerk aber nicht überzeugen. Vibrationen dringen praktisch in jedem Drehzahlbereich in den Innenraum. Diese Vibrationen wären ja noch verschmerzbar, doch werden die Insassen zusätzlich bei jedem Beschleunigungsvorgang durch störendes Motorbrummen malträtiert. Speziell bei Drehzahlen unterhalb von 3.000 1/min sind diese Brummfrequenzen sehr ausgeprägt vorhanden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,9 Schaltung

Die Gänge lassen sich zufriedenstellend einlegen, die Wege sind kurz und die Präzision ist ordentlich, auch wenn bei schnellen Schaltvorgängen schon mal eine gewisse Hakeligkeit vorhanden ist. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknäuf vor versehentlichem Einlegen gesichert; wenn man ihn einlegt, sollte man stehen, sonst kann es im Getriebe auch mal lautstark krachen. Eine Gangempfehlung hilft zwar, immer im ökologischsten Gang zu fahren, doch die Schaltpunktanzeige neigt dazu, dem Fahrer schon bei niedrigen Geschwindigkeiten einen hohen Gang anzuzeigen, um die Drehzahlen gering zu halten. Aufgrund des bei niedrigen Drehzahlen stark brummenden Motors neigt man dazu, die Schaltempfehlung zur Erhöhung des Fahrkomforts zu ignorieren.

2,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünf-Gang-Getriebes passen gut zum Motor. Einzig der Sprung vom zweiten in den dritten Gang ist etwas groß geraten. Ein sechster Gang ist nicht zwingend erforderlich, würde aber die Drehzahlen bei höheren Autobahngeschwindigkeiten noch etwas reduzieren.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug besitzt eine gute Richtungsstabilität, Längsrinnen oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Spur. Auf glattem Untergrund greift die Traktionskontrolle ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Lancia sehr gut ab. Er fährt sehr stabil und sicher durch den Parcours. Das serienmäßige ESP greift früh und effizient ein.

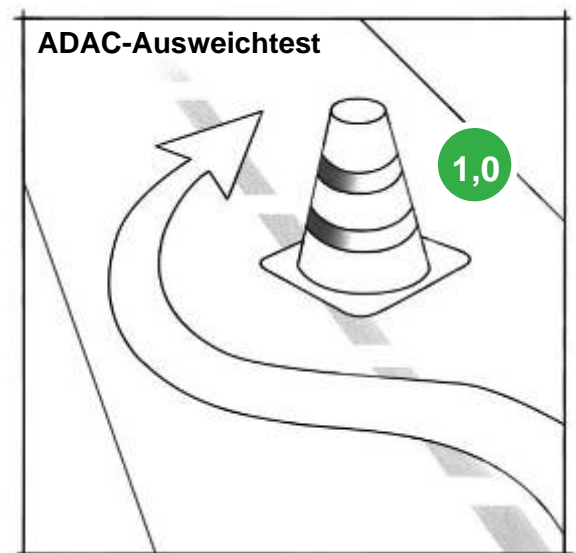
1,8 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten des Ypsilon ist sehr sicher und unkritisch. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind hoch. Mit seiner leichten Untersteuerneigung lässt er sich auch von weniger geübten Fahrern problemlos steuern. In kritischen Situationen unterstützt das ESP den Fahrer zusätzlich. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar.

2,4 Lenkung*

Der Wendekreis liegt bei rund 10,5 m. Das ist für einen Kleinwagen ein akzeptabler Wert.

⊕ Die Lenkung ist präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie reagiert gut auf Lenkbefehle. Insgesamt ist sie direkt ausgelegt und unterstützt so die Agilität des Fahrzeugs.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering. Durch betätigen der City-Taste wird die Lenkunterstützung durch die Servolenkung erhöht und das Lenkrad kann mit kaum Kraftaufwand gedreht werden.

2,9

Bremse

Der Lancia Ypsilon TwinAir benötigt für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Efficient GR/P 84V der Größe 195/45 R16). Dabei zeigt die Bremsanlage eine ordentliche Standfestigkeit.

⊕ Die Bremse spricht fein an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,4

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Lancia Ypsilon ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage an und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam. Eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren ein Zurückrollen am Hang für einen Augenblick unterbindet, ist ebenfalls Serie.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC-Crashergebnis liegt noch nicht vor.

⊕ Es sind neben Front- und Seitenairbags auch durchgehende Kopfairbags verbaut. Die aktiven Kopfstützen vorne bieten auch großen Personen mit 1,90 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,60 m große Personen. Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt.

⊖ Vorne gibt es zwar stabile Bügeltürgriffe, hinten kann man allerdings an den schlecht greifbaren Schalengriffen kaum Zugkraft aufbringen. Das Warndreieck und der Verbandskasten können nicht vernünftig verstaut werden.

1,7

Kindersicherheit

Ein ADAC-Crashergebnis liegt noch nicht vor.

⊕ Auf den beiden Rücksitzen der getesteten viersitzigen Variante kann man Kindersitze unkompliziert mittels Isofix befestigen, zusätzlich stehen auch Ankerhaken zur Verfügung. Auch das Fixieren von Kindersitzen mit den normalen Gurten ist problemlos möglich, da die Gurte lang sind und die Gurtanlenkpunkte günstig liegen. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, da sich der Beifahrerairbag deaktivieren lässt. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Der Beifahrerairbag wird über eine Menüfunktion im Bordcomputer deaktiviert. Die Möglichkeit einer Fehlbedienung besteht. Gegen Aufpreis ist auch eine fünfsitzige Variante lieferbar. Laut Betriebsanleitung sind aber auf dem Mittelsitz generell keine Kindersitze erlaubt.

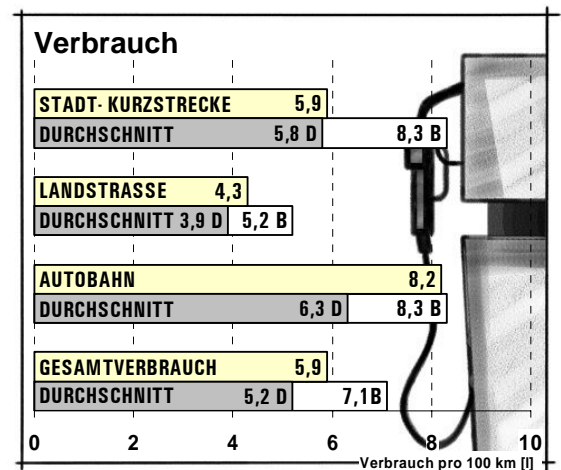
3,5 Fußgängerschutz

Ein ADAC-Crashergebnis liegt noch nicht vor. Der Lancia Ypsilon sollte aber einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz aufweisen. Direkt unter der Motorhaube befinden sich keine harten Bauteile, allerdings wirken die seitlichen Bereiche sowie die A-Säulen wenig nachgiebig und zu aggressiv gestaltet.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der Lancia Ypsilon TwinAir soll laut Hersteller mit 4,2 l Super pro 100 km auskommen. Im ADAC-EcoTest konnte dieser Verbrauch allerdings nicht ganz erreicht werden. Im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) kommt der TwinAir zwar auch im ADAC-Test nahe an die von Lancia versprochenen 4,2 l/100 km, doch sobald etwas mehr Leistung abgerufen wird, steigt der Verbrauch vehement an. So ist es auch nicht verwunderlich, dass das Fahrzeug im ADAC-EcoTest, welcher auch einen Autobahnzyklus mit maximal 130 km/h beinhaltet, mit einem CO₂-Ausstoß von 128 g/km für einen Kleinwagen nur durchschnittliche 28 Punkte erhält. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,9 l/100 km. Während der Verbrauch in der Stadt auch dank Start-Stopp-Automatik mit 5,9 l/100 km zufriedenstellend ausfällt und er auch bei Landstraßenfahrt mit gemessenen 4,3 l/100 km auf niedrigem Niveau liegt, steigt der Verbrauch stark an, sobald man dem Motor etwas mehr Leistung abfordert. So gönnt sich der TwinAir im Autobahnzyklus 8,2 l/100 km. Durch Betätigung der Eco-Taste wird das Drehmoment und die Leistung des Motors gedrosselt. Im Autobahnzyklus lässt sich so der Verbrauch deutlich senken.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9 Schadstoffe

⊕ Der TwinAir erfüllt die Euro5-Abgasnorm und zeigt im NEFZ keine Auffälligkeiten bei den Schadstoffwerten. Fordert man allerdings dem Motor Leistung ab (z.B. bei Autobahnfahrten), wird das Kraftstoffgemisch stark angefettet. Das hat zur Folge, dass der Ausstoß an Kohlenstoffmonoxid (CO) unter Last stark ansteigt. Im Autobahnzyklus wurde ein CO-Ausstoß von 19 g/km ermittelt. Betätigt man die Eco-Taste, fettet der Motor nicht mehr so stark an und der CO-Ausstoß (und damit auch der Verbrauch) sinkt deutlich. Aufgrund des hohen CO-Ausstoßes kann der Ypsilon bei den Schadstoffen mit 41 Punkten nicht komplett überzeugen. Insgesamt verpasst er dadurch die vier Sterne im EcoTest und muss sich mit 69 Punkten und drei Sternen zufriedengeben. Unverständlich, dass Lancia überhaupt die Eco-Taste verbaut und nicht konsequent das Sparpotential des Motors durch ein ökologisch ausgerichtetes Motorkennfeld ausnutzt. Besser wäre, wenn der Eco-Modus als Standard-Modus vorliegen würde und sich über eine Sporttaste die Leistung erhöhen lässt.

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2 Betriebskosten*

– Der Verbrauch liegt für einen Kleinwagen im schlechteren Mittelfeld. Das hat zur Folge, dass die Betriebskosten nicht besonders niedrig sind. Freilich kann der kleine Benziner hier nicht mit den günstigen Betriebskosten von Dieselfahrzeugen mithalten.

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

+ Lancia gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,4 Wertstabilität*

– Obwohl der Lancia Ypsilon ganz neu auf dem Markt ist, kann ihm nur ein schlechter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Zu gering ist die Marktbedeutung von Lancia in Deutschland.

3,1 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 16.850 Euro kann der Ypsilon TwinAir in der Platinum Ausstattung zwar nicht als Schnäppchen bezeichnet werden, angesichts der guten Ausstattung geht der Preis aber in Ordnung. Klimaautomatik, elektrische Fensterheber, Ledersitze und die vollständige Sicherheitsausstattung (6x Airbags, ESP) sind in dieser Klasse nicht selbstverständlich.

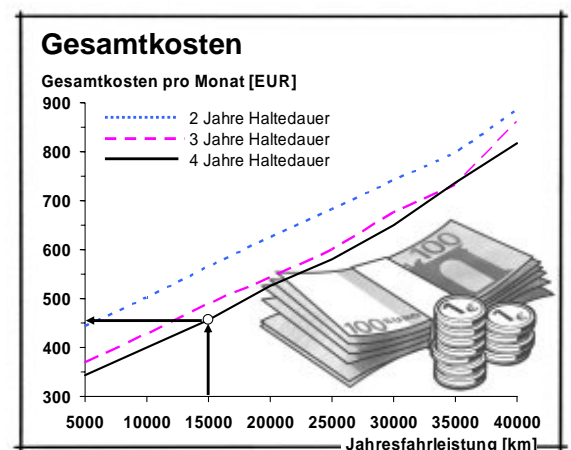
0,6 Fixkosten*

Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt.

+ Aufgrund des geringen Hubraums und dem niedrigen angegebenen CO₂-Ausstoß von 99 g werden jährlich gerade einmal 18 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Kosten für die Haftpflichtversicherung liegen sehr niedrig.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der Lancia Ypsilon TwinAir im Klassendurchschnitt. Den günstigen Fixkosten stehen der schlechte Restwertverlauf und die etwas erhöhten Betriebskosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 456 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8v	0.9 TwinAir Turbo 8v	1.3 Multijet 16v
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	63(85)	70(95)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	145/1900	200/1500
0-100 km/h[s]	14,5	11,9	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	176	183
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	5,9 S	4,3 D
CO2 [g/km]	115	99	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/18	13/16/17	18/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	26	18	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	448	449	458
Preis [Euro]	12.500	13.700	15.250

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

2-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	875 ccm
Leistung	63 kW (85 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	195/45R16 V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/ 4,3/ 8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / 129g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3842/1676/1520 mm
Leergewicht/Zuladung	1100 kg/355 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/505 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/750 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	795 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Parkenassistent (Magic Parking)	610 Euro
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	150 Euro ^o
Automatikgetriebe	900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	260 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	180 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	690 Euro ^o

INNEN

2. Sitzreihe - drei Sitzplätze	50 Euro
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	850 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	59 Euro
Monatlicher Wertverlust	216 Euro
Monatliche Gesamtkosten	458 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/17
Grundpreis	16.850 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	1,4
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,7	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	4,1	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,2
Komfort	3,1	Schadstoffe	1,9
Federung	2,9		
Sitze	3,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,1
Innengeräusch	3,5	Betriebskosten*	4,2
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
Motor/Antrieb	2,9	Wertstabilität*	4,4
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	3,1
Laufkultur	4,3	Fixkosten*	0,6
Schaltung	2,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	2,1		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen