



Lancia Ypsilon 1.2 8v Start&Stopp S by MomoDesign

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (51 kW/69 PS)

Im Fokus des nur 3,84 m langen und rund 1,68 m breiten Lancia Ypsilon steht das urbane Umfeld. Das unterstreicht der Kleinwagen nicht nur mit den kompakten Außenmaßen, sondern er bietet auch Assistenten, die den Einsatz in diesem Gebiet erleichtern. So besitzt der Ypsilon ab Werk eine Servolenkung mit City-Funktion. Wird diese aktiviert, lässt sich das Lenkrad mit sehr geringem Kraftaufwand drehen, was besonders beim Rangieren angenehm ist. Darüber hinaus ist optional ein Parkassistent erhältlich, der den Lancia bei einer ausreichend großen Parklücke selbstständig hinein lenkt - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit steuern. Zudem findet man auch Parksensoren vorn wie hinten vor. Lob verdient das gegen Aufpreis erhältliche Bi-Xenonlicht, das mit einem breiten Lichtkegel die Fahrbahn gut ausleuchtet. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Die Verarbeitung des Fünftürers ist nur durchschnittlich, das Cockpit zeigt sich teilweise unergonomisch gestaltet und die Platzverhältnisse sind im Fond sehr knapp bemessen - besonders wenn die optionale Rückbank mit drei Sitzplätzen verbaut ist. Bei den Fahrleistungsmessungen kann der Ypsilon mit dem 1,2-Ottomotor nicht überzeugen. Im EcoTest schneidet er mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,4 l/100 km zufriedenstellend ab. Punkten kann der Kleinwagen bei der umfangreichen Serienausstattung. Der Grundpreis geht mit 14.100 Euro (+ 75 Euro für die Rückbank mit drei Sitzplätzen) im Klassenvergleich in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroën C3, Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, Mazda 2, Opel Corsa, SEAT Ibiza, Toyota Yaris.

- +** gutes Raumangebot vorn, helle Bi-Xenonscheinwerfer (optional), bequemer Ein-/Ausstieg vorn, gute Stadttauglichkeit
- mäßige Rundumsicht, kleiner Kofferraum, schlechte Fahrleistungen, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,1 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,9 Langstrecke

3,6 Transport

3,7 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: April 2015
Text: Martin Brand

Die Verarbeitung des Ypsilon ist insgesamt zwar noch akzeptabel, im Detail gibt es aber deutliches Verbesserungspotenzial. Die Spaltmaße sind groß und ungleichmäßig. Die Schweißstellen und Falze könnten besser abgedichtet sein und teilweise zeigt sich die Karosserie nur grundiert. Die Anbauteile zeigen sich weitgehend ordentlich eingepasst. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff, und das Heckblech mit hartem Kunststoff verkleidet. Die Bodenmatte ist leider nur schwach befestigt. An den mehrteiligen Türrahmen sind Schweißverbindungen sichtbar und die Türen scheppern beim Schließen. Beim Ypsilon "MomoDesign" zeigen sich Motorhaube, Dach und Heckklappe in schwarz-matter Optik. Der Innenraum wird von harten und billig wirkenden Materialien dominiert, wenn auch Teilbereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen leicht geschäumt sind. Die Armaturen sind weitgehend ordentlich eingepasst, die Kunststoffkanten könnten aber besser entgratet sein.

- +** Die Tankklappe wird zwar nicht mit der Zentralverriegelung abgeschlossen, es befindet sich darunter aber ein spezieller Mechanismus, der ein Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert. Zudem braucht dadurch kein Deckel abgeschraubt zu werden.
- Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Zudem fehlen Schwellerschutzleisten, die den Lack vor Kratzern schützen könnten. Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete Türen benachbarter Fahrzeuge verhindern würden, gibt es nicht. Auch die lackierten Stoßfänger müssen ohne Schutzelemente auskommen. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Der Motorraum ist von unten völlig unverkleidet, wodurch dieser schnell verschmutzen kann.

Serienmäßig ist der Ypsilon ein Viersitzer, optional kann aber die im Testwagen verbaute Rückbank mit drei Sitzplätzen geordert werden - der mittlere Platz ist aber sehr eng und eignet sich daher nur für Kurzstrecken. Insgesamt bietet der Lancia eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 430 kg akzeptabel aus. Auf dem Dach können nur Lasten bis 50 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 60 kg - das kann zu wenig sein, wenn man zwei schwere Fahrräder (E-Bikes) mittels Heckträger befördern möchte.

- +** Mit einer Tankfüllung (40 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 740 Kilometer möglich.
- Für den Fall einer Reifenpanne steht serienmäßig lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens. Gegen Aufpreis ist zumindest ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen). Die zulässige Anhängelast ist gering. Gebremste Anhänger dürfen bis 750 kg und ungebremste bis 400 kg gezogen werden.

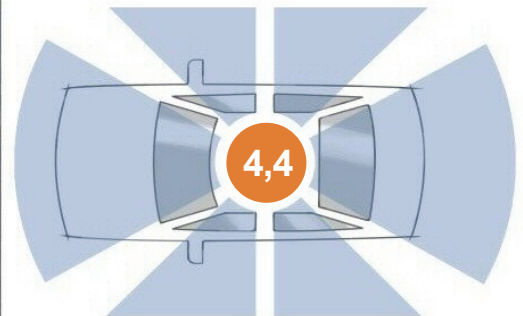
+ Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Die Karosserie lässt sich insgesamt dank der kompakten Maße gut abschätzen. Der Fahrer nimmt niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahr. Die beheizten Außenspiegel liefern eine gute Sicht auf den rückwärtigen Verkehr. Die Scheibenwischer besitzen einen zufriedenstellenden Wirkungsbereich, oben rechts bleibt aber ein größerer Bereich ungewischt. Beim Einparken unterstützt der optionale Parkassistent "Magic Parking" (Komfort-Paket). Dieser erkennt während der Vorbeifahrt eine passende, seitliche Parklücke und lenkt auf Befehl selbstständig in diese hinein, der Fahrer muss nur noch die Geschwindigkeit regulieren. Im Paket enthalten sind auch Parksensoren vorn wie hinten, die das Rangieren erleichtern. Praktisch ist beim Rangieren auch die Servolenkung mit City-Funktion, da sich das Lenkrad bei aktivierter Unterstützung sehr leicht drehen lässt. Dank des Tagfahrlichts wird man auch untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Anstatt des serienmäßigen Halogenlichts können die im Testwagen verbauten Bi-Xenonscheinwerfer geordert werden. Diese besitzen einen breiten Lichtkegel und leuchten die Fahrbahn gut aus.

– Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Ypsilon nicht überzeugen. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die massiven C-Säulen stark eingeschränkt. Den Blick nach hinten behindern die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen. Diese beeinträchtigen auch den Blick im kleinen Innenspiegel. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur mäßig erkennen, da das Heckfenster zu hoch angesetzt ist. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar. Die Außenspiegel besitzen keine zusätzlichen asphärischen Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden.

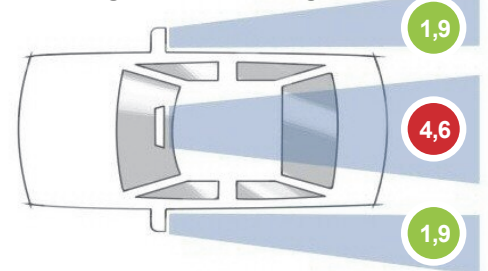


Breite Dachsäulen und die relativ hohen Fensterkanten verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

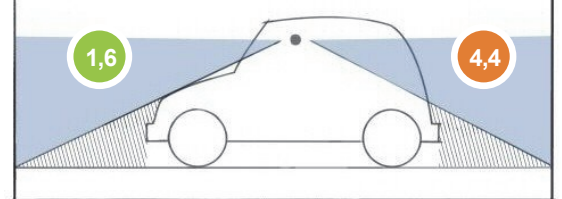
Rundumsicht



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

Der Lancia Ypsilon ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet - allerdings sind die Tasten nahezu gleichförmig und lassen sich kaum unterscheiden. In den Fond gelangt man trotz der hinteren Türen nur durchschnittlich. Es stören der breite und nach oben gezogene Schweller sowie der kleine Türausschnitt. Die Türen besitzen nur eine kräftige Rastung, nämlich wenn sie vollständig geöffnet sind. In der Ebene werden die Türen aber aufgrund von Reibung nahezu an jeder beliebigen Position offen gehalten, dies ist jedoch an Steigungen nicht der Fall.

+ Vorn kann man dank der niedrig angeordneten und schmalen Türschweller sowie des ordentlich dimensionierten Türausschnitts bequem ein- und aussteigen. Haltgriffe über allen Türen außer der Fahrertür erleichtern das Aussteigen. Betätigt man vor dem Aussteigen den Fernlichthebel, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Fahrzeugvorfeld.

– Man kann sich am Kofferraum leicht aussperren, da die Heckklappe auch verriegelt wird, wenn sich der Schlüssel im Fahrzeug befindet.

3,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum ist im Klassenvergleich insgesamt durchschnittlich dimensioniert. Bis zur Kofferraumabdeckung gemessen finden aber nur 220 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis unters Dach, erweitert sich das Volumen auf 295 Liter. Dann lassen sich immerhin fünf handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante gemessen brauchbare 505 Liter. Nutzt man den gesamten Stauraum bis unter das Dach, können bis zu 875 Liter verstaut werden.



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

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht anheben, doch ist der Betätigungsknopf schlecht erreichbar, da er weit nach innen versetzt ist. Zum Schließen fehlt an der Innenseite ein gut erreichbarer Griff, es gibt lediglich eine Schlaufe. Die Heckklappe bietet Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m Platz darunter. Zum Einladen muss das Ladegut über die knapp 72 cm über der Fahrbahn liegende Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen stört eine 19 cm hohe Stufe. Die Ladeöffnung ist hoch, aber recht schmal. Die Nutzbarkeit des Kofferraums wird durch die herausstehenden Radkästen eingeschränkt.

– Nach dem Umlegen der Rücklehne stört eine Stufe am Kofferraumboden, die das Verschieben des Gepäcks erschwert. Das Ladeabteil wird mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet. Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

3,1 Kofferraum-Variabilität

+ Serienmäßig lässt sich die Rücksitzbank mittig geteilt umlegen. Ordert man die Rückbank mit drei Sitzplätzen, ist die Lehne asymmetrisch geteilt (60:40). Die Lehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umklappen, wenn auch die Druckknöpfe etwas ungünstig sind.

– Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer, es gibt nur etwas Platz unter dem Kofferraumboden und einen Taschenhaken an der rechten Innenverkleidung. Zurrösen, die eine Ladungssicherung ermöglichen würden, fehlen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,8 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Lancia Ypsilon ist nicht auf Anhieb einwandfrei bedienbar. Viele Schalter sind unergonomisch angeordnet und dadurch anfangs schlecht auffindbar, wie z. B. die Sitzheizungsschalter. Schlecht ist auch, dass sich das Lenkrad nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen lässt und dass der Fußraum eng ausfällt, wodurch man nicht gut an das Gas- und Kupplungspedal kommt. Der Schaltknauf ist zwar recht klobig, liegt aber weit oben und damit nah am Lenkrad. Das unbeleuchtete Zündschloss ist im Lenkstock positioniert und schlecht zugänglich. 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.

Die in der Fahrzeugmitte angeordneten Instrumente liegen schlecht im Blickfeld des Fahrers und sind nicht optimal ablesbar. Mit dem Antippblinker hat es Lancia zu gut gemeint. Er blinkt beim Antippen nicht wie bei anderen Fahrzeugen üblich dreimal, sondern fünfmal. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet, wird aber teilweise vom Schalthebel verdeckt. Die Temperatureinstellung mittels Tipp-Tasten ist nur farblich gekennzeichnet. Die Anzahl an Ablagen ist insgesamt akzeptabel, Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen gibt es aber nur gegen Aufpreis.



Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehend funktionelle Bedienung und außergewöhnlichem Design.

+ Ordert man das Komfort-Paket, sind das Abblendlicht und der Scheibenwischer sensorgesteuert. Die Intensität des Regensensors lässt sich im Kombiinstrument einstellen. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man u. a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Optional gibt es einen Tempomaten, die eingestellte Geschwindigkeit wird aber nicht im Kombiinstrument angezeigt. Die Klimaautomatik lässt sich recht einfach bedienen und die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Das Radio sitzt weit oben und damit günstig im Blick, der ein oder andere Drehregler ist aber schlecht greifbar, ansonsten sind die Radiofunktionen übersichtlich. Für guten Musikklang sorgt das aufpreispflichtige 360°-Hi-Fi Music Sound System. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz - hinten aber mit sehr spätem Eingriff - und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen. Für fast alle Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Sind die Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Gegen Aufpreis besteht die Möglichkeit, die gängigsten portablen Navigationsgeräte ans Fahrzeug anzubinden (Zubehör). Der Haltesockel dafür ist im Bereich der linken A-Säule angebracht.

- Das Handschuhfach ist sehr klein, immerhin aber beleuchtet. Der optionale Tempomat besitzt keine Stand-By-Taste. Dadurch muss der Tempomat entweder über das Bremspedal deaktiviert oder aber ganz ausgeschaltet werden. Dann geht die zuvor gespeicherte Geschwindigkeit verloren. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich vorn weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind.

2,3

Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für über zwei Meter große Personen ausreichen. Vorn fällt der Innenraum im Klassenvergleich breit aus. Das subjektive Raumgefühl geht für einen Kleinwagen in Ordnung, wenn es auch von der wuchtigen Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird.

4,1

Raumangebot hinten*

- Hinten ist das Platzangebot eingeschränkt. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz im Fond nur noch für höchstens 1,75 m große Passagiere - die Kopffreiheit bewegt sich auf ähnlichem Niveau. Auch bei der Innenbreite wird es knapp. Besonders, wenn sich wie bei der getesteten Variante drei Personen die Rücksitzbank teilen müssen.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Anstatt zweier Sitzplätze im Fond, kann auch eine Rückbank mit drei Plätzen geordert werden.

3,0 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Ypsilon stellt zufrieden. Während der Lancia auf langweiliger Fahrbahn kaum Aufbaubewegungen besitzt, dringen kurze Wellen recht deutlich in den Innenraum. Regelmäßige Wellen regen den Kleinwagen zum Stuckern an und lassen den Ypsilon dadurch unruhig werden. Feinere Einzelhindernisse absorbiert die Federung ordentlich, gröbere werden deutlich von den Insassen wahrgenommen. Kopfsteinpflaster und Querfugen dringen deutlich durch und sind auch akustisch stark im Innenraum präsent. Karosserieneigungen sind insgesamt nicht zu stark ausgeprägt. Auf rauen Fahrbahnbelägen geht der Federungskomfort in Ordnung, wenn auch dann ein lautes Abrollgeräusch zu vernehmen ist.

3,2 Sitze

Die Sitze bieten einen durchschnittlichen Komfort. Serienmäßig lässt sich der Fahrersitz lediglich in der Höhe einstellen. Ordert man das Komfort-Paket, besitzt der Fahrersitz auch eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind nur durchschnittlich konturiert und bieten daher auch nur einen durchschnittlichen Seitenhalt. Die Lehnen sind zwar hoch, verjüngen sich im oberen Bereich aber etwas und drücken auch leicht im Lendenbereich, selbst wenn die Lordosenstütze nicht ausgefahren ist. Die Polsterung fällt straff, aber nicht unbequem aus. Ungünstig ist jedoch, dass die Lenkradmitte im Vergleich zur Sitzmitte versetzt ist, wodurch man eine unbequeme Sitzposition einnimmt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auch nicht ordentlich abstützen, da es kein stabiles Trittbrett gibt und die Seitenverkleidung im Weg ist.

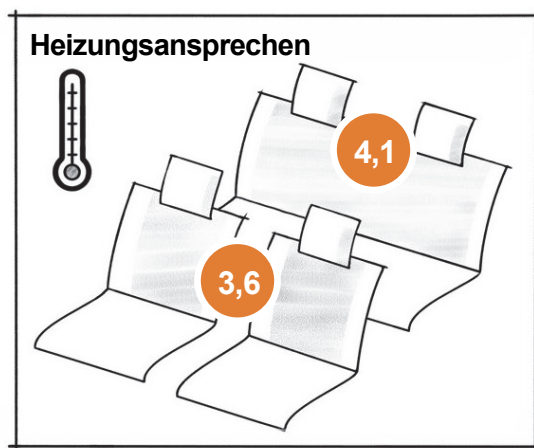
⊖ Im Fond zeigen sich die hohen Lehnen schwach konturiert und die Flächen viel zu kurz. Auf der hart gepolsterten Rückbank hat man kaum Seitenhalt und auch die Sitzposition ist unbequem. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

3,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt durchschnittlich aus. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 70,4 dB(A) gemessen. Das Aggregat wird bei mittleren Drehzahlen nur wenig, bei höheren aber deutlicher wahrgenommen. Auffällig sind hingegen die lauten Abrollgeräusche, die besonders in Kurven ausgeprägt sind. Windgeräusche sind bei höheren Geschwindigkeiten vordergründig.

3,2 Klimatisierung

Serienmäßig ist der getestete Ypsilon mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter erhältlich (Komfort-Paket). Dann lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Die Luftverteilung erfolgt ebenfalls für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, es kann aber jeder Bereich einzeln ausgewählt werden. Im ADAC Heizungstest kann der Ypsilon 1.2 8v nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch im Fond dauert es lange, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Auch die Fußbereiche bleiben lange kalt, was als unangenehm empfunden wird. Eine Sitzheizung ist für die vorderen Plätze optional erhältlich.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

4,4 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungsmessungen kann der Lancia Ypsilon 1.2 8v Start&Stopp nicht überzeugen. Der 1.2-l-Otto-Vierzylinder besitzt eine Leistung von 51 kW/69 PS (bei 5.500 1/min) und ein maximales Drehmoment von 102 Nm, das bei 3.000 1/min anliegt. Damit sind die Elastizitätswerte in den beiden größten Gängen schlecht. Im vierten Gang benötigt der Lancia 20,1 Sekunden und im fünften Gang 28,7 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Gewährt man dem Motor hohe Drehzahlen, geht es etwas flotter voran, doch auch dann braucht der Ypsilon 10,1 Sekunden um den simulierten Überholvorgang abzuschließen (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h; 2./3. Gang).

2,7 Laufkultur

Insgesamt kann dem Motor eine zufriedenstellende Laufkultur attestiert werden. Das Aggregat läuft zwar über den gesamten Drehzahlbereich etwas rau, fällt aber nicht unangenehm auf. Im Leerlauf werden die Arbeitstakte recht deutlich in den Innenraum übertragen, im mittleren Drehzahlbereich sind Vibrationen nur wenig spürbar. Dröhngeräusche verkneift sich der Motor weitgehend, er wird im oberen Drehzahlbereich aber akustisch präsent.

2,8 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend einlegen, wenn auch die Schaltwiderstände nach dem Kaltstart und bei schnellen Schaltvorgängen höher ausfallen. Die Schaltwege könnten insgesamt etwas kürzer sein. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, einen für den Betriebszustand geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist ungünstig rechts hinten angeordnet. Dieser ist zwar gegen ein versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert. Dadurch kracht es im Getriebe, wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren und das Anfahren an Steigungen wird durch die serienmäßige Berganfahrhilfe erleichtert. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

3,5

Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfganggetriebes passen insgesamt zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Lancia zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt. Der Motor dreht bei Tempo 130 im größten Gang mit rund 3.600 1/min. Dennoch wirkt das Aggregat nicht besonders spritzig.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

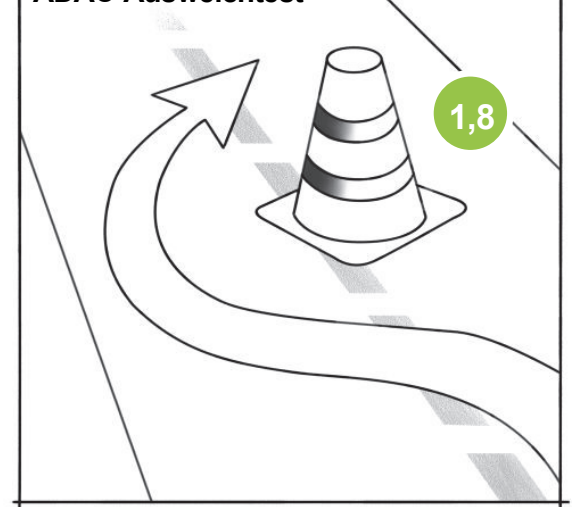
2,5

Fahrstabilität

Der Lancia Ypsilon bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. Bei plötzlichen Lenkimpulsen wird zwar etwas verzögert Seitenführung an der Hinterachse aufgebaut, was dann für einen kräftigen Ausschlag am Heck sorgt. Das Fahrzeug stabilisiert sich aber schnell wieder und pendelt nicht nach. Die Spurstabilität ist zufriedenstellend. Aufgrund des nervösen Ansprechens der Vorderachse ist der Geradeauslauf nicht perfekt. Bei Fahrbahnverwerfungen wird das Fahrzeug versetzt. Werden Kurven zu schnell angefahren, neigt der Ypsilon bereits früh zum Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht.

⊕ Im ADAC Ausweichtest fährt der Ypsilon ein gutes Ergebnis ein. Der Lancia begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken schiebt der Ypsilon über die Vorderräder und baut dabei etwas Geschwindigkeit ab. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich problemlos. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Lancia leicht und unkritisch mit dem Heck nach.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,6

Lenkung*

Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an, wodurch der Lancia an der Vorderachse nervös wirkt. Bei größeren Lenkwinkeln werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut, was dann zu einer starken und plötzlichen Richtungsänderung führt. Darüber hinaus vermittelt die Lenkung dem Fahrer aufgrund der Leichtgängigkeit kein gutes Gefühl. Die Zielgenauigkeit ist zufriedenstellend, wegen des mangelnden Gefühls und des direkten Ansprechens sind aber häufige Lenkkorrekturen nötig. Der Kurbelaufwand hält sich beim Rangieren in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es rund drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 10,5 Metern im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

⊕ 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.

⊖ Teilweise schlagen Fahrbahnunebenheiten bis auf das Lenkrad durch.

2,0

Bremse

+ Die Bremse des Ypsilon spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Lancia benötigt für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 36,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Efficient Grip, Größe: 195/45 R16 84V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage belastbar und standfest. Bei Vollbremsungen in Kurven verhält sich der Kleinwagen unkritisch.

2,8

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Kleinwagen ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während der Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal starten lässt.

– In den Türen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen würden. Ein Reifendruckkontrollsystem sowie u. a. ein City-Notbremssystem sind für den Ypsilon nicht erhältlich. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden.

2,9

Passive Sicherheit - Insassen

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt vom Ypsilon nicht vor. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,60 m. Zudem sollten die Stützen näher am Kopf liegen, um optimal wirken zu können.

+ Der Lancia Ypsilon ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die vorderen Sicherheitsgurte Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Dank geringem Abstand zum Kopf können sie auch gut wirken. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer 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, da spezielle Halter fehlen. Zur Ladungssicherung fehlen Zurrösen im Ladeabteil.

2,4

Kindersicherheit

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt vom Ypsilon derzeit nicht vor.

+ Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mittels Isofix-Halterungen montiert werden. Alternativ lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen auch mit den langen Gurten befestigen. Die Schlösser sind in Fond zwar nicht stabil fixiert, aber kurz, wodurch sich Kindersitze zufriedenstellend montieren lassen. Die Positionen und die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten sind günstig.

Laut Bedienungsanleitung sind auf den äußeren Fondplätzen und auf dem Beifahrerplatz universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig. Vorn rechts können die Airbags deaktiviert werden, so dass sich auch hier Kindersitze problemlos befestigen lassen.

⊖ Laut Hersteller eignet sich der Fondmittelpplatz nicht zur Kindersitzmontage. Auf diesem Platz ist ohnehin der Gurt kurz und die Anlenkpunkte liegen ungünstig. Die elektrischen Fensterheber besitzen zwar einen Einklemmschutz, dieser greift hinten aber spät, so dass die Schließkräfte hoch liegen - was eine Verletzungsgefahr für Kinder mit sich bringt. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Der Beifahrerairbag wird über eine Menüfunktion im Bordcomputer deaktiviert. Es besteht die Möglichkeit einer Fehlbedienung.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor. Der Lancia Ypsilon sollte 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 sind zu aggressiv gestaltet.

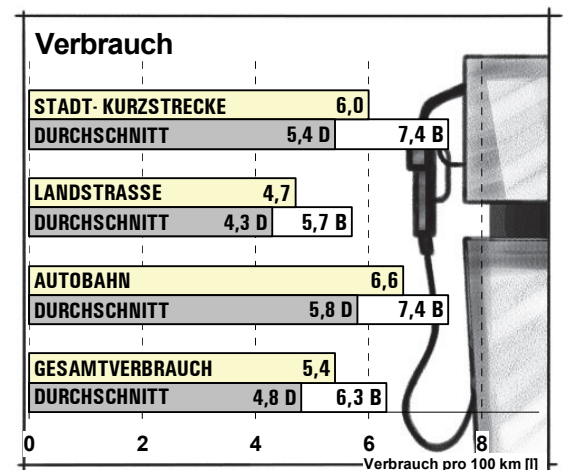
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der Lancia Ypsilon 1.2 8v Start&Stopp schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 149 g/km nur durchschnittlich ab - das entspricht 28 Punkten im ADAC EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Superkraftstoff auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Ypsilon 6,0 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,7 l/100 km und auf der Autobahn braucht der Kleinwagen 6,6 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Das Ergebnis fällt in diesem Kapitel gut aus. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus der Ausstoß von Kohlenstoffmonoxid (CO) etwas ansteigt. Dennoch bringt es der Lancia auf sehr gute 45 Punkte in diesem Kapitel. In der Summe reicht es zu 73 Punkten und vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,7 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Ein im Klassenvergleich nur durchschnittlicher Verbrauch von relativ teurem Super-Kraftstoff führt auch zu hohen Betriebskosten.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

4,3 Wertstabilität*

– Für den Lancia Ypsilon wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum nur ein mäßiger Restwertverlauf erwartet.

2,6 Kosten für Anschaffung*

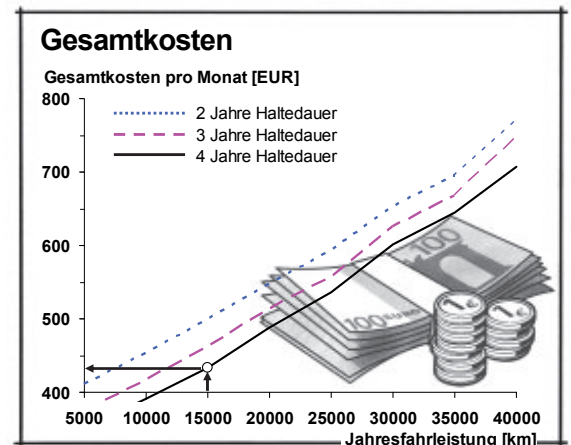
Der Grundpreis des Viersitzers liegt bei 14.100 Euro, der Fünfsitzer kostet 75 Euro mehr. Damit liegt der Preis des Ypsilon 1.2 8v Start&Stopp S by MomoDesign im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau. Allerdings zeigt sich der Kleinwagen dabei gut ausgestattet. Es finden sich eine Klima- und Audioanlage sowie elektrische Fensterheber vorn an Bord. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer und das Komfort-Paket, das u. a. einen Tempomaten, einen Licht- und Regensensor sowie einen Einparkassistenten samt Parksensoren vorn wie hinten beinhaltet. Mit 995 Euro ist das Paket aber auch nicht gerade günstig.

2,9 Fixkosten*

Während die jährliche Kfz-Steuer mit 72 Euro günstig ausfällt, zeigen sich die Versicherungseinstufungen ungünstig. Im Klassenvergleich besonders schlecht eingestuft ist der Ypsilon bei der Haftpflicht- und der Vollkaskoversicherung. Die Teilkaskoeinstufung ist akzeptabel (KH: 17; TK: 17; VK: 18).

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen für einen Kleinwagen niedrig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 433 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8v Start&Stopp	0.9 TwinAir Turbo 8v Start&Stopp	1.3 Multijet 16v Start&Stopp
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
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 l S	4,2 l S	3,8 l D
CO2 [g/km]	118	99	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/17	17/18/17	19/20/17
Steuer pro Jahr [Euro]	72	26	131
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	441	430	455
Preis [Euro]	12.650	15.300	16.850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1242 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	102 Nm
bei	3000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	195/45R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,45/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	10,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,7/6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	118 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	149 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3842/1676/1518 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1875 mm
Leergewicht/Zuladung	1070 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/505 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/750 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	740 km
Garantie	2 Jahre / ab 03/13: 4 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	187 Euro
Monatliche Gesamtkosten	433 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/17
Grundpreis	14.100 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parklenkassistent (Komfort-Paket)	995 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	995 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Komfort-Paket)	995 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Komfort-Paket)	995 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	995 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar (50:50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	3,6	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	3,2	Lenkung*	2,6
Sicht	3,0	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Volumen*	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,1	Kindersicherheit	2,4
Innenraum	2,8	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,8	Umwelt/EcoTest	2,4
Raumangebot vorne*	2,3	Verbrauch/CO2*	3,2
Raumangebot hinten*	4,1	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	3,0		
Federung	2,6		
Sitze	3,2	AUTOKOSTEN	2,7
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	4,5
Klimatisierung	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Motor/Antrieb	3,4	Wertstabilität*	4,3
Fahrleistungen*	4,4	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	2,9
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,0
Getriebeabstufung	3,5		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen