Lancia Ypsilon 1.4 16v Sport by MomoDesign

Wilbert Huls
15 december 2007

MoMooi

ItaliÃ« staat bekend om zijn gevoel voor smaak. Veel designers hebben er hun wortels liggen, of het nu gaat om mode, huisinrichting of architectuur. Zo is er ook MomoDesign: een ontwerpbureau dat zich met name toelegt op de lifestyle-artikelen voor motorliefhebbers. Toch is er een hele sterke link met de automobielindustrie. Want wie kent bijvoorbeeld niet de bekende sportstuurtjes van moederbedrijf Momo? In samenwerking met Lancia is ook de Ypsilon van binnen en van buiten verfraaid door dit designcenter. De MomoDesign-uitvoering is alleen te bestellen in combinatie met de 1.4 16v. De handgeschakelde variant stond ons ter beschikking om eens aan de tand te voelen.

Hipper dan hip

Waar het tegenwoordig uiterst hip is om je auto in een witte kleur te laten leveren, staat de nieuwe rage al weer voor de deur: matte lak. Op autobeurzen is matzwart op dit moment een veelgeziene lakkleur, maar ook andere kleuren weten hun weg inmiddels in een matte tint naar de auto te vinden. Deze Ypsilon is maar liefst in wit Ã©n mat antraciet gespoten. Hoeveel hipper wil je het hebben? Het zogenaamde B-colore is sowieso iets wat Lancia al op de Ypsilon levert, maar de matte lak is alleen voorbehouden aan de MomoDesign uitvoering. Het dak, de achterklep en de spiegelkappen zijn uitgevoerd in het matte antraciet, terwijl de rest van de carrosserie in Raffaello wit is uitgevoerd.

Deze generatie Ypsilon gaat eigenlijk al weer vanaf 2003 mee. Vandaar dat Lancia vorig jaar de tijd rijp zag voor een facelift. Van buiten zijn het vooral details die

veranderd zijn, met name de bumperpartij heeft de openingen van de luchtinlaat en mistlampen net wat anders. En gelukkig is stootstrip voorop ook direct verdwenen. Kenmerkend is ook de grote, vijfkantige grille, die in deze MomoDesign-Ypsilon uitgevoerd is in mat chroom met een kunststoffen binnenwerk. Op deze grille prijkt uiteraard het Lancia-embleem, maar dan wel in gerestylede vorm. MomoDesign was verder verantwoordelijk voor de getinte zijruiten achter en de zestien inch matgepolijste velgen. Op de B-stijl laat MomoDesign dan ook zijn handtekening achter door verticaal zijn naam te vermelden. Aan de achterkant doen de witte achterlichten van de facelift het goed als scheiding tussen de witte en matte lak.

De kunst van het ontwerpen

Binnenin is de Y al net zo min een dertien in een dozijn auto als aan de buitenkant. Alles lijkt door de designers zo ontworpen en gepositioneerd dat het eindresultaat er zo mooi

mogelijk uit ziet. Als je door de naam MomoDesign nog niet overtuigd was dat dit een stukje design op wielen is, dan word je dat wel als in de Ypsilon plaatsneemt, al moet wel aangetekend worden dat MomoDesign slechts verantwoordelijk is voor de details. Blijkbaar konden de ontwerpers van Lancia er ook al wel wat van. Het dashboard is uitgevoerd in verschillende tinten, waarvan de basiskleur zwart is. Vervolgens loopt een antracietkleurige â€˜balkâ€™ midden over het hele dashboard geflankeerd door zilverkleurige ventilatieroosters. Ook de middenconsole is in deze zelfde zilverkleur uitgevoerd. Midden achterop huizen de chroom omrande, zilverkleurige klokken in een soort koepeltje. Door de kleurstelling hebben deze klokken een erg chique uitstraling. In sommige gevallen is het zicht op de linkerklok, de snelheidsmeter, niet optimaal. In bepaalde zitposities kan het stuur het zicht op een deel van deze klok belemmeren. Natuurlijk zijn de stoelen en het stuur prima verstelbaar, maar bij uw tester bleek dat juist in de meest ideale positie het zicht op de lage snelheden, linksonder, niet goed was. De middenconsole is netjes en clean vormgegeven, maar wat doen die enorme zwarte knoppen voor de handmatige airconditioning daar? Ze detoneren enorm met de rest. Het vreemde is dat een optionele automatische airconditioning wel in dezelfde stijl als de rest van de middenconsole is ontworpen. Dan had dit toch ook wel iets meer in die richting gekund?

Deze Ypsilon was ook voorzien van de Blue&Me optie. Het multimediasysteem dat we ook van Fiat kennen. Hierbij kan je via Bluetooth handsfree bellen en kan je de telefoon door middel van spraakinstructies bedienen. Ondanks dat niet ieder spraakgestuurd systeem even goede indruk heeft achtergelaten, doet dit systeem dat wel. Het systeem herkende tijdens de testperiode foutloos de Nederlands gesproken instructies, inclusief namen uit het automatisch gekopieerde telefoonboek. Ook kan het Blue&Me-systeem MP3â€™s en soortgelijke muziekbestanden die je op een USB-apparaat hebt opgeslagen. Tussen de voorstoelen zit een aansluiting waar je bijvoorbeeld je MP3-speler in kan pluggen om hiervan vervolgens via het systeem de muziek te beluisteren.

Ook de stoelen hebben zijn een kunstwerkje op zich. Al is het alleen al door de mooie vormen, stiksels en borduursels. De kern van de zitting en leuning zijn van lichtgrijs

alcantara, waarbij op de rugleuning in een verticale baan de naam MomoDesign is geborduurd. Rondom deze kern is een donkere soort leer royaal aangebracht en afgewerkt met een chique ogende, dubbele, witte stiknaad. In de hoofdsteun is vervolgens de naam Ypsilon geborduurd. De stoelen zitten prima en zijn goed te verstellen in alle richtingen. Zelfs de lendensteunen zijn instelbaar. In combinatie met het in hoogte en diepte verstelbare stuur moet het voor een ieder mogelijk zijn om een prettige positie te vinden. Deze auto vraagt op de een of andere manier wel om een wat hoge en rechte zithouding. De achterbank is prima te bereiken wanneer de voorstoel weggeklapt wordt, maar het laat zich raden dat het qua ruimte niet echt overhoudt voor een volwassene. Vervelender is echter nog de hoofdsteun die in zijn hoogste stand nog steeds in je nek priemt, ook omdat hij wat naar voren staat. Dan maar liever geen hoofdsteun. De bagageruimte is zoals je deze van een compact autootje verwacht. Met de bank in de voorste stand of zelfs geheel plat is het mogelijk om sporadisch wat meer te vervoeren.

Sport?

De MomoDesign-Ypsilon is alleen verkrijgbaar in combinatie met de uitvoering â€˜Sportâ€™ en de 1400 zestienklepper van Lancia. Deze krachtbron levert een maximaal vermogen van 95 pk en een koppel van 128 Nm. Geen verkeerde waarden voor een autootje van nog geen 1000 kilo. Toch voelt de auto totaal niet als â€˜Sportâ€™ aan. Door de hoge zitpositie heb je ook al niet echt de entourage om de Lancia eens flink op zijn staart te trappen. Maar goed, in ItaliÃ« weten ze toch wel wat sport betekent als toevoeging tot een automodel, dus het zal toch ergens moeten zitten. Wanneer je besluit om zeer laat op te gaan schakelen komt eindelijk het sportieve karakter bovendrijven. Pas na 4000 toeren per minuut lijkt de motor ineens wakker te worden en merk je naast het rauwere motorgeluid dat de Lancia behoorlijk krachtiger voortgestuwd wordt. Blijkbaar vertoont de vermogensopbouw een behoorlijke piek hoog in het toerengebied en is het contrast met een kleiner aantal

toeren best groot. Dat verklaart ook dat je de 95 pk niet echt ervaart als je in het stadsverkeer mee gaat, want daar is nu eenmaal niet de mogelijkheid om flink toeren te maken. Het was prettiger geweest als â€“ een deel van â€“ het vermogen al wat eerder beschikbaar zou komen, zodat je net wat meer pit ervaart. Ook het indirecte gaspedaal werkt niet echt mee aan een â€˜Sportâ€™-beleving.

Dat klinkt allemaal erg beroerd, maar zo is de werkelijkheid gelukkig niet. Als deze Ypsilon de toevoeging â€˜Sportâ€™ niet had meegekregen, had je ook die verwachtingen niet gehad. De kleine Lancia is namelijk wel een heerlijk autootje om je mee op de weg te begeven. De motor snort lekker rustig door en neemt je makkelijk mee in de verkeersstromen. Je hebt vooral een heel comfortabel gevoel als je de Ypsilon bestuurt. Je hebt goed overzicht en de auto is zeer prettig wendbaar. Met name in de kleine ruimtes in bijvoorbeeld een drukke stad merk je dat deze combinatie ideaal is. Nauwe straatjes, krappe bochten en smalle parkeervakken zijn geen probleem voor de Ypsilon. Het sturen zelf gaat zeer licht, maar is wel scherp genoeg om precieze instructies door te geven aan de voorwielen.

Een prima stadsautootje dus, maar niet alleen dat. Het grote euvel van de autoâ€™s die in die categorie worden geplaatst is vaak de kruissnelheid ervan en de fysische grenzen die daarmee opgezocht worden. Niet zelden gaat dit gepaard met trillingen of een lichte besturing die de bestuurder niet echt een zeker gevoel geven. Dat is bij deze Ypsilon opmerkelijk anders. Bij snelheden van 150, 160 zit je zeker nog niet aan het eind van het latijn, maar ligt de auto nog steeds zo vast als een huis op de weg. Een van de redenen dat dit nog goed te doen is, ligt in het feit dat aan de motor een handmatige zesbak is gekoppeld. Overigens is het ook mogelijk de automatische DFN-bak (Dolce Far Niente) in deze Ypsilon te bestellen. Al met al is het dus met name een comfortabele auto, zowel in de kleine ruimtes op lage snelheid als in de uitgestrekte ruimtes op hoge snelheid.

Kek karretje

Lancia weet prima wat je sportief mag noemen. Dat blijkt wel als je naar de sportieve Deltaâ€™s uit het recente verleden kijkt. Daarom hadden ze de toevoeging â€˜Sportâ€™ hier ook lekker weg moeten laten, want behoudens dat is het gewoon een heerlijk comfortabel wagentje dat er zowel van binnen als van buiten zeer aantrekkelijk uitziet door zijn eigenzinnige styling. Toch zie je deze of de â€˜gewoneâ€™ Ypsilon, maar zeer weinig. Lancia blijft toch een beetje een onbekend merk, niet in de laatste plaats door het huidige, zeer beperkte modellengamma. Gelukkig zit de opvolger voor de Delta er al aan te komen. Daarnaast zou het gebrek aan een vijfdeursvariant de Ypsilon ook nog wel een reden kunnen zijn voor het achterblijven van de verkoopscijfers. Er is nog wel de Musa, maar die vist door zijn grotere lengte en met name hoogte, toch net weer in een andere vijver. En als we zien hoe de compacte autoâ€™s met een hoge, rechte zitpositie het bij de concurrenten doen, blijkt toch dat de vijfdeurs in die klasse erg

populair zijn.

Evengoed, zoâ€™n kek karretje als deze Ypsilon MomoDesign vind je niet snel bij de concurrentie. Dus ben je op zoek naar iets compacts met karakter, dan is deze Lancia absoluut een auto om niet te vergeten. Met een prijs van 18.000 euro, aangekleed en wel, is de prijs gewoon goed te noemen. Zonder het MomoDesignpakket is de Ypsilon zelfs al voor 12.995 euro te bestellen en dan heb je in de basis natuurlijk nog steeds hetzelfde design, al zal het iets minder spannend aangekleed zijn, maar saai zal hij zelfs dan nog niet worden.

Plus

+ Kunstwerkje op wielen
+ Wendbaar
+ Comfortabel

Min

- Zicht op snelheidsmeter
- Kracht ligt (te) hoog in toerengebied
- Gebrek aan vijfdeursvariant