
So kommt der neue Lancia Ypsilon

Von Jens Meiners

Lancia kommt wieder zurück: Das ist eine gute Nachricht für Autoliebhaber, die eine Alternative zu den üblichen Premium-Marken suchen, deren Image im Rahmen des hastig eingeleiteten Übergangs zur Elektromobilität teils erheblich gelitten hat. Erstes Modell der neuen Lancia-Ära ist ein Kleinwagen namens Ypsilon, der sich seine Architektur mit den profaneren Typen Peugeot 208 und Opel Corsa teilt, aber deutlich individueller und eleganter auftritt. Die Illustration von Larson Design zeigt, wie das Auto aussehen wird.

Dabei präsentieren sich Front und Heck mit klaren, horizontal betonten Linien, runden Beleuchtungselementen und edlem Metallzierat eigenständig und völlig unverwechselbar. Der seitliche Aufriss ähnelt eher dem Corsa als dem 208, die hinteren Türgriffe sind beim Lancia allerdings in der C-Säule versteckt. So wirkt der Ypsilon edler als seine Konzernbrüder, tritt aber vor allem stattlicher auf als das Vorgängermodell, das mittlerweile 13 Jahre auf dem Buckel hat und seit sieben Jahren nur noch auf dem italienischen Heimatmarkt verkauft wird. Dort erfreut es sich allerdings nach wie vor großer Beliebtheit: Im vergangenen Jahr belegte der betagte Kleinwagen noch immer Platz 3 in der Zulassungsstatistik, konnte im Vergleich zum Vorjahr sogar nochmal um 10 Prozent zulegen.

Präzise technische Daten sind erst am 14. Februar zu erfahren, man darf jedoch davon ausgehen, dass unter dem Blech des schicken Fronttrieblers die gleichen 1,2-Liter-Ottomotoren verbaut werden wie bei seinen Schwestermodellen – nämlich mit 100 und 130 PS, vielleicht auch als Saugversion mit 75 PS. Außerdem wird es eine vollelektrische Variante geben. Lancia will nämlich erklärtermaßen zur Elektromarke werden, wengleich Stellantis-Konzernchef Carlos Tavares für eine mittlerweile ungewöhnlich pragmatische Haltung bekannt ist: Er baut, was der Markt verlangt.

Der neue Ypsilon dürfte mit einem gewissen Imagewandel einhergehen, hatte er sich doch in seinen letzten Modellgenerationen zu einem feminin angehauchten Modell entwickelt, das sich vor allem durch hübsche Farben und Stoffe auszeichnete. Dabei wird es auch in Zukunft bleiben, insgesamt tritt das neue Modell jedoch ernsthafter auf. Die ausgesprochen sportlichen Gene der Baureihe, die sich weiland in den Varianten A112 Abarth und Y10 Turbo manifestierten, sind allerdings nur noch Insidern bekannt – und ob eine 130-PS-Variante genügt, jene erneut freizulegen, darf bezweifelt werden.

„Distanz zur Masse“ – dieser offizielle Aufkleber prangte in den 80er-Jahren an vielen Modellen der italienischen Nobelmarke. Auch der neue Ypsilon wird vor allem Individualisten ansprechen. Dieses Segment ist zwar nicht groß, aber es gibt andererseits auch nicht viele Alternativen: Das direkte Konkurrenzumfeld beschränkt sich auf den Audi A1 und den Mini. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Lancia Ypsilon EV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Larson Design
