

LA LANCIA Y10 « SELECTRONIC » DE PLUS EN PLUS URBAINE...

Une voiture à vocation urbaine devrait obligatoirement disposer d'une boîte automatique... à condition que son fonctionnement soit agréable. Lancia semble y être parvenu.

En cette année qui s'achève, Lancia compte bien atteindre pour la première fois le chiffre de production de 300 000 voitures, dont exactement la moitié sont des Y10. Le succès de ce modèle s'affirme, porté par les nouvelles versions sorties récemment ; des augmentations de ventes de l'ordre de 15 % ont été enregistrées en Italie et de près de 30 % en France. Le moment est donc bien choisi pour lancer une cinquième version disposant très logiquement d'une transmission automatique. En effet, comme on le sait, l'Y10 n'est « longue » que de 3,40 m et elle confirme ainsi sa vocation de citadine passe-partout. Sur la base mécanique du modèle LX i.e. à injection monopoint, la Selectronic comporte une boîte dite ECVT venant du Japon, de chez Subaru, construite sous licence européenne Van Dorn. Contrairement à la CVT produite à Bordeaux pour Ford et Fiat, le E ajouté au début signifie que l'embrayage n'est pas hydraulique mais électromagnétique à poudre de fer et à enclenchement électronique.

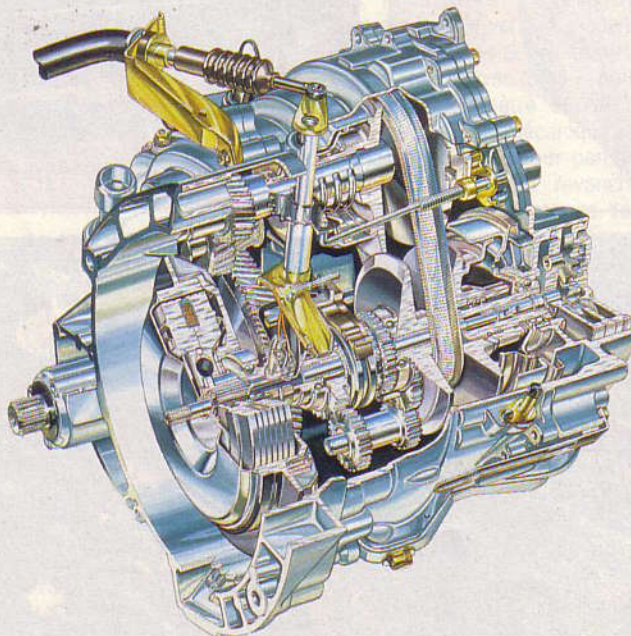
Le choix d'une transmission japonaise a été dicté par des raisons d'encombrement sous le capot et aussi de poids : prévue pour une cylindrée maximale de 1 200 cm³, elle convient parfaitement à la petite Lancia 1108 cm³. De plus, il semble que son embrayage spécifique soit un progrès non négligeable.

LA CONDUITE FACILE

La nouvelle Y10 Selectronic est donc dépourvue de pédale d'embrayage et sa transmission aligne en continu une infinie de rapports par la magie de la fameuse courroie métallique travaillant entre deux poulies à écartements variables. Sa conduite s'en trouve grandement facilitée : plus de changement de vitesses, plus de choix des rapports ; les deux mains toujours au volant, le pilote



Enfin une version automatique pour l'Y10 qui affirme sa vocation de citadine.



Au grand jour, voici les secrets de la nouvelle transmission ECVT. Au gauche, l'embrayage magnétique, à droite la courroie métallique.

peut concentrer son attention sur les conditions de circulation. Grâce à des tests médicaux, Lancia a pu prouver que sur un parcours donné le rythme cardiaque du conducteur de Selectronic s'abaissait sensiblement par rapport à celui du même individu aux commandes d'une Y10 à boîte mécanique. Pour les chiffres obtenus par la voiture elle-même, le constructeur indique une vitesse de 150 km/h, les 1 000 m départ arrêté en 37,5 s et une consommation moyenne de 6l, soit 5 km/h de moins, une seconde de plus et 0,2 l de plus que la LX normale dotée du même moteur. Le poids n'augmente que de 15 kg sur l'avant.

LA FORMULE EST BONNE

Au cours d'un parcours varié dans Nice et l'arrière-pays, sous des trombes d'eau, nous avons été convaincus de la validité de la formule, non seulement au sein d'une circulation dense, mais aussi sur de petites routes montagneuses : la transmission se trouve toujours sur le bon rapport et permet de bondir en tête au feu vert. L'embrayage magnétique semble agir plus promptement et supprime les glissements. Un départ sur un tapis d'eau de ruissellement, dans une côte à très fort pourcentage, s'est effectué sans aucun patinage des roues avant motrices. En conduite normale ; la position D (Drive) du levier central peut être utilisée en permanence, mais le conducteur dispose d'une possibilité très intéressante : passer d'un coup de pouce en L (Low) pour disposer à l'instant de rapports plus courts et, du même coup, d'un frein moteur énergique. Autre avantage, la ECVT n'entraîne absolument pas la voiture à l'arrêt : il est donc inutile de mettre le pied sur la pédale de frein comme avec bien des boîtes automatiques. En complément logique, on se prend à rêver, au volant de la Selectronic, d'une direction assistée. Elle est, paraît-il, à l'étude, mais électrique pour ne pas pénaliser le petit moteur. Aucun autre changement sur la courte Lancia et la suspension, bien qu'améliorée, reste ferme... sur ses positions.

L'Y10 Selectronic arrivera en France en février avec un supplément de prix de 7 à 8 % par rapport à la LX, soit environ 59 000 F. En prime, elle ménagera votre cœur !

Bernard CARAT