

Alfa Romeo GT 1300 Junior, 1967 / Lancia Fulvia 1.3 S, 1972

Guerre de

L'une est adulée, l'autre vit dans l'ombre. Pourtant, demandez à un Alfiste puis à un Lanciste, vous verrez, chacun prêche pour sa paroisse ! Il était intéressant de confronter ces petites italiennes de caractère relevant de deux chapelles bien distinctes : propulsion contre traction. Attisons les querelles de clocher !

Ah, le "coupé Bertone"... S'il est une auto qui fait fantasmer les foules, c'est bien elle. Un véritable opium du peuple ! Ses adorateurs en parlent avec des trémolos dans la voix, vous expliquent tout avec de grands gestes, la ligne indémodable, le chant divin du double arbre, les faits d'armes en compétition des versions GTA en Europe... A tout cela, quand il arrive à en placer une, le Lanciste, généralement plus posé (pas tous, on a les noms !), répond par la noblesse mécanique, les solutions techniques originales, la qualité et la finesse de montage... et ne manque jamais de rappeler au passage que la Fulvia a "juste" été sacrée Championne du monde des rallyes en 1972 ! A chacun sa religion... Mais la religion, comme la passion, peut rendre aveugle. Pour avoir essayé à maintes reprises ces autos, je me suis souvent demandé pourquoi l'une faisait figure d'icône inviolable auprès du bon peuple alors que l'autre n'intéressait que les Lancistes pratiquants. Participez à une grand-messe automobile et vous constaterez l'impressionnante armada de Giulia entourée de fidèles en tenue de jeune communiant (casquettes et autres polos arborant un trèfle à quatre feuilles), tout en notant la quasi absence de Fulvia... Conséquence, depuis quel-



religion

ques années, la cote du "coupé Bertone" est partie rejoindre les cieux quand celle du coupé Fulvia peine à décoller...

Esprit de croisade

La sacro-sainte Alfa serait-elle indétrônable ? Après tout, nulle trace de cela dans la Bible ! Ainsi est née l'idée de ce match. Un match d'autant plus intéressant que nous avons décidé de lutter à armes égales : cylindrées et puissances identiques. Certes, commençons par dissiper tout malentendu : idéalement, il aurait fallu réunir deux autos de la même année, soit une Alfa GT 1300 Junior série 1 dite "boîte aux lettres" face à un coupé Fulvia série 1 à petite calandre ou bien deux modèles restylés du début des *seventies*. Hélas, impératifs logistiques obligeant, monter ce genre de reportage s'apparente souvent à un véritable chemin de croix... Résultat, cinq ans séparent nos deux compétitrices du jour ! Le genre de détail qui, contrairement à vous, m'agace prodigieusement, alors que vous avez parfaitement raison : fondamentalement, le restyling ou non d'une face avant ne change en rien les qualités et défauts intrinsèques de ces deux italiennes. Pour mémoire, à quelques détails cosmétiques près, la GT 1300 Junior n'est autre que

la petite sœur de la Giulia Sprint GT dévoilée en 1963 : afin de la rendre plus accessible au commun des mortels, le bloc 1.6 fait juste place à un 1.3 à partir de 1966. Pour sa part, le coupé Fulvia, lui aussi dérivé de la berline portant le même patronyme, est apparu en 1965 avec un bloc 1.2 avant de passer à 1.3 dès 1967. Cela étant, ce n'est qu'à partir de la série 2, en 1970, que le coupé Fulvia 1.3 S reçut un 5^e rapport. Tout comme le "coupé Bertone", depuis toujours... Vous suivez ? Grand Dieu, ne vous endormez pas, rangez vos chapelets, non à la croyance aveugle et place à présent à la vérité : que la lumière soit !

TEXTE : XAVIER AUDIAU – PHOTOS : DANIEL DENIS

Nos sincères remerciements à Paul Pauly-Callot et Yann Camard pour le prêt des autos, à Jean-Charles Voisin, Vice-président du Club Lancia France (www.lanciadclubfrance.com), et au spécialiste Alfa Romeo Frédéric Gonin de la société Victor Parts (www.victorparts.fr) pour leur aide, à Garfield, Catherine et Frédéric Triou pour leur accueil, ainsi qu'à Thierry Clément (www.sport-vintage-autos.fr) pour avoir aimablement tenu le rôle d'agent de la circulation !

Vie à bord

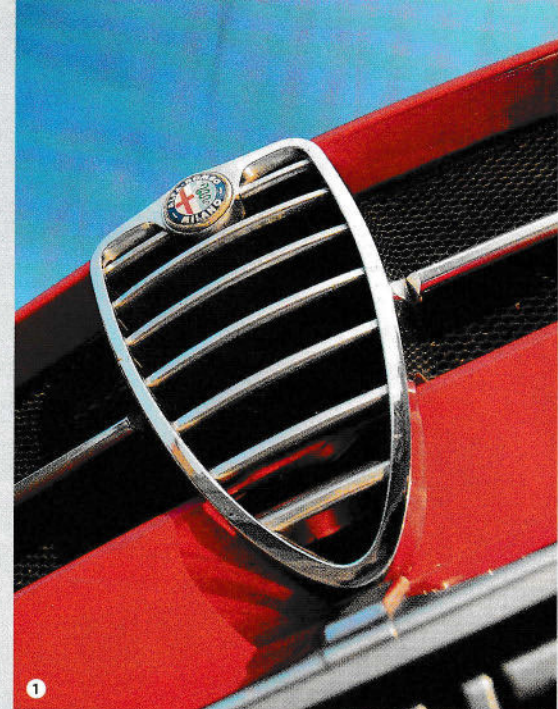
• MISE EN BOUCHE

C'est un fait, le dessin de Giugiaro pour Bertone plaît au plus grand nombre. La face avant "boîte aux lettres" des premiers modèles ajoute cette touche de caractère que perdra la GT 1300 Junior à partir de 1970. Posée sur ses grandes et frêles roues (pneus en 155 x 15), l'Alfa présente des dimensions de carrosserie un poil plus généreuses que celles de la Lancia montée en 165 x 14. Toutes deux arborent de belles jantes acier: bravo aux propriétaires qui n'ont pas succombé à la tentation des modèles alu! Avec sa ceinture de caisse haute, si l'Alfa joue la carte de la virilité, la Lancia, esquissée par Piero Castagnero, se veut plus élégante et moderne, ses très fins montants de pavillon lui conférant une grâce toute féminine. Et ne parlons pas de sa gracie poupe concave enchâssée par des feux au dessin fort original. Prenez donc le temps de la contempler... Comme tous les coupés Fulvia, notre série 2 arbore quatre phares (des Carello), tout comme l'Alfa Junior... mais seulement à partir de 1974!

Le cœur de calandre de l'Alfa est à lui seul une sculpture imparable (j'en ai un qui trône sur une des étagères de mon bureau et dont je ne me lasse pas de regarder depuis des années), tandis que la calandre en plastoc de la Lancia, plus sage, manque quelque peu de personnalité. Bon, honnêtement, il n'est pas facile de les départager sur le plan du style: là, c'est vraiment une question de goût. Poursuivons l'investigation en ouvrant la portière (sans montant) de chacune d'elles...

• TABLEAU DE BORD ET AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

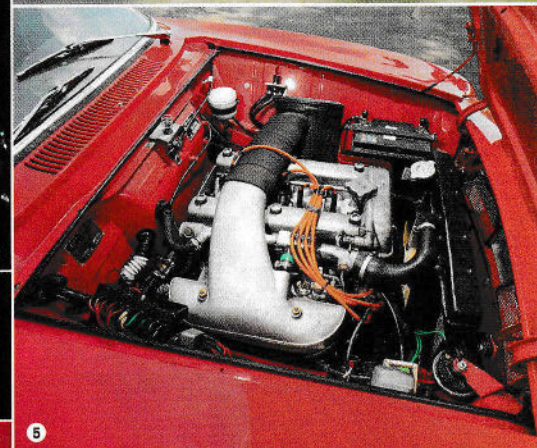
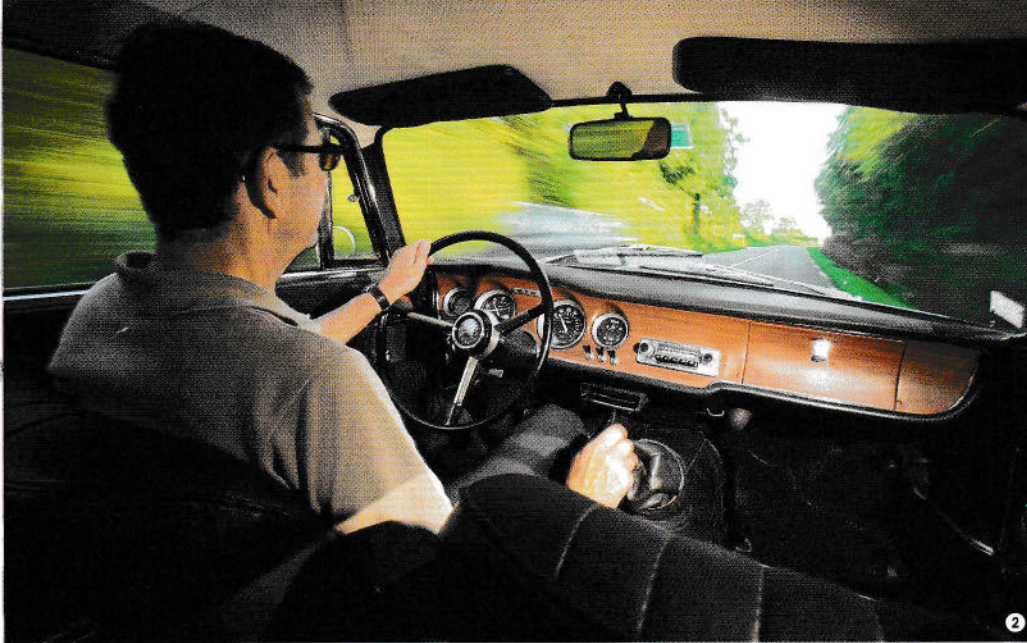
S'agissant ici d'une première série, le style intérieur de l'Alfa fait également plus daté. Seule concession aux temps modernes, une grossière bande plastifiée tente d'imiter le bois sur toute la longueur de la planche de bord. Les écolos apprécieront: halte à la déforestation! La généreuse épaisseur de faux bois sur la Lancia est tout aussi kitsch mais le dessin général fait plus moderne. A y regarder de plus près, l'instrumentation est toutefois incomplète



par rapport à celle de l'Alfa (température ET pression d'huile). Dans l'ensemble, la qualité de la finition reste très latine (traduisez perfectible) sur les deux autos mais elle assure encore son petit effet. Vous noterez aussi que, non, le noir n'est pas l'apanage des voitures allemandes...

MÊME SI ELLE SE COUCHE EN VIRAGE ET QUE SES PNEUS HURLENT À LA MORT, LA JUNIOR NE DÉCROCHE PAS AUSSI FACILEMENT QUE ÇA, NON MAIS!





- 1 Le cœur de calandre arbore en son sommet le badge magique "Alfa Romeo Milano".
- 2 Ambiance *sixties* garantie, mais que les montées en régime sont laborieuses !
- 3 Vos enfants vont adorer : pour une 2+2, les places arrière n'ont rien d'une punition.
- 4 Trop souple de suspension, la Junior n'incite pas à l'attaque. Allô, Monsieur Koni ?
- 5 Le joli double arbre mériterait une cure de vitamines et/ou une transmission revue.



ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR, 1967

- **Moteur** 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout alu, 1 290 cm³ (74 x 75 mm), 103 ch SAE (89 DIN) à 6 000 tr/min, 14 mkg à 3 200 tr/min, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 2 carburateurs double corps Weber 40 DCOE 28.
- **Transmission** aux roues AR, boîte 5 vitesses, pont 4,555 : 1.
- **Direction** à vis et galet ou Burman à circuit de billes.
- **Freins** disques AV/AR, sans assistance.
- **Dimensions** longueur 4,08 m, largeur 1,58 m, hauteur 1,315 m, empattement 2,35 m, voies AV/AR 1,31/1,27 m.
- **Roues** jantes acier, pneus 155 SR 15 (Vredestein Sprint Classic sur modèle essayé).
- **Poids** (à vide) 990 kg.
- **Performances** (usine) vitesse maxi + de 170 km/h, 0 à 100 km/h n.c., km D.A. 35 sec.

Argument de poids si vous souhaitez voyager en famille, bien qu'il s'agisse ici de coupés 2+2, les places arrière de l'Alfa sont bien plus logeables (espace aux jambes et à la tête si vous mesurez 1,75 m maxi) que sur la Fulvia. A moins de ranger têtes et jambes de vos bambins dans le coffre de cette dernière...

• COFFRE

Justement, parlons-en ! Leur contenance est suffisante pour voyager... à deux. Pour gagner en volume, sur la Lancia, on remplacera toutefois la roue de secours posée à plat (!) par une bombe anti-crevaison, celle de l'Alfa se situant plus astucieusement sous le plancher de coffre. Je dis ça comme ça, mais à l'attention des angoissés de la

crevaison, statistiquement, on ne crève aujourd'hui qu'une fois tous les vingt ans...

• POSITION DE CONDUITE/PÉDALIER

La visibilité de toutes parts est excellente sur les deux autos, la Fulvia offrant en prime une rare luminosité en raison de ses grandes surfaces vitrées. Grand cerceau à fine jante noire et trois branches pour l'Alfa, deux branches seulement pour celui de la Lancia dont la jante en plastique ne parvient là pas du tout à imiter le bois. Quelle quincaillerie ! Côté ergonomie, il faudrait mélanger nos deux italiennes pour obtenir la combinaison gagnante : la commande de boîte est davantage à portée du creux de la main sur

la Lancia, mais le pédalier suspendu est étrangement moins aisé à pratiquer que celui articulé au plancher de l'Alfa. Cela est d'autant plus vrai que l'on est assis plus bas dans la Lancia. Dans les deux cas, l'assise des sièges est accueillante, et plus confortable sur l'Alfa. En revanche, le maintien latéral fait défaut sur cette dernière, mais cela est sans doute dû, nous le verrons, à son comportement en virage... Enfin – serait-ce un signe avant-coureur ? –, le commodo des clignotants de l'Alfa est d'une mollesse déconcertante, celui de la Lancia réclamant au contraire de la fermeté pour être actionné.

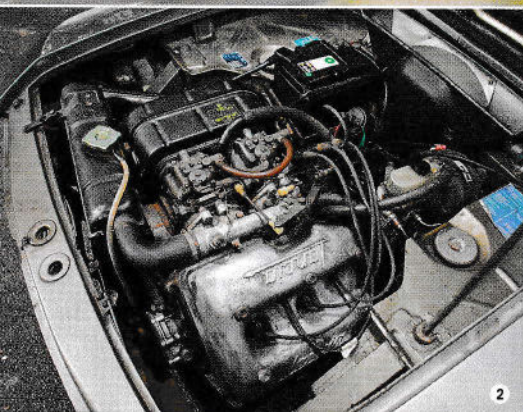
Vie à bord

ALFA : 7/10

LANCIA : 6,5/10



1



2



3

- 1 La Fulvia surprend par son comportement rigoureux et la vivacité de son moteur.
- 2 L'original V4 Lancia. Plus en porte-à-faux, ça se passerait à l'extérieur de la caisse !
- 3 Il ne vous manque ici plus que le son. Notez la poignée de maintien pour madame...
- 4 Jolis sièges à l'avant. La banquette arrière ? A réserver aux enfants... ou animaux !
- 5 Du reste, en été, votre Matin de Naples appréciera cette délicate attention...

LANCIA FULVIA 1.3 S, 1972

- Moteur 4-cylindres en V ouvert à 13°, en position longitudinale AV, incliné de 45° et placé en porte-à-faux AV, bloc fonte, culasse alu, 1 298 cm (77 x 69,7 mm), 90 ch DIN (103 SAE) à 6 000 tr/min, 11,6 mkg (13,2 SAE) à 5 000 tr/min, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs double corps Solex C 35 PHH 19.
- Transmission aux roues AV, boîte 5 vitesses, pont 3,91 : 1.
- Direction à vis et galet.
- Freins disques AV/AR, avec assistance.
- Dimensions longueur 3,975 m, largeur 1,555 m, hauteur 1,32 m, empattement 2,33 m, voies AV/AR 1,30/1,28 m.
- Roues jantes acier, pneus 165 SR 14 (AV Pirelli P1000, AR Uniroyal rallye 380 sur modèle essayé).
- Poids (à vide) 970 kg.
- Performances (usine) vitesse maxi + de 170 km/h, 0 à 100 km/h 13,1 sec., km D.A. 33,5 sec.



4

Performances

• MOTEUR

Pas de jaloux : 4-cylindres 1,31 double arbre pour tout le monde ! Mais en ligne pour l'Alfa, en V pour la Lancia... et en total porte-à-faux avant ! Toutes deux distillent 103 ch SAE, ce qui se traduit par 89 ch DIN chez Alfa et... 90 ch DIN chez Lancia ! C'est l'Italie... Ces blocs reçoivent une paire de carburateurs double corps de 35 mm (Lancia) et 40 mm (Alfa). Ça promet... Hélas, il est temps de me faire de nouveaux amis alfistes : pour l'époque, obtenir un tel rapport cylindrée/puissance, certes, c'était beau. Mais, car il y a un mais, que les montées en régime du *bialbero* sont placides ! Ah, on est loin de la vivacité explosive d'un "coupé Bertone" 1750 GTV... L'auto semble plus lourde qu'elle n'est et on attend inexorablement de voir l'aiguille du compte-

tours monter. Décevant ! En revanche, étonnamment souple (couple maxi à 3 200 tours), le moteur accepte de reprendre à très bas régime... comme un bon vieux bloc agricole anglais ! Tout l'inverse du V4 Lancia : moyennement à l'aise à bas régime (couple maxi à 5 000 tours), il incite à tutoyer la zone rouge sur chaque rapport et manifeste sa joie par une sonorité envoi-rante. Incomparable, la musique du double arbre Alfa ? Ben non, même si ce dernier change de registre dans les tours, le V4 Lancia est autrement plus musical, désolé les amis !

• BOÎTE DE VITESSES

Même si elle n'a pas la précision de celle d'une Ford de l'époque par exemple, la commande de boîte de l'Alfa est un vrai délice, les rapports passant "comme dans du beurre". C'est un des points forts de

l'auto. Celle de la Lancia, à grille inversée avec 1^{er} en bas à gauche, est beaucoup plus ferme, verrouille bien, mais nécessite d'en avoir l'habitude. Ce serait dommage de confondre la 2^e avec la marche arrière...

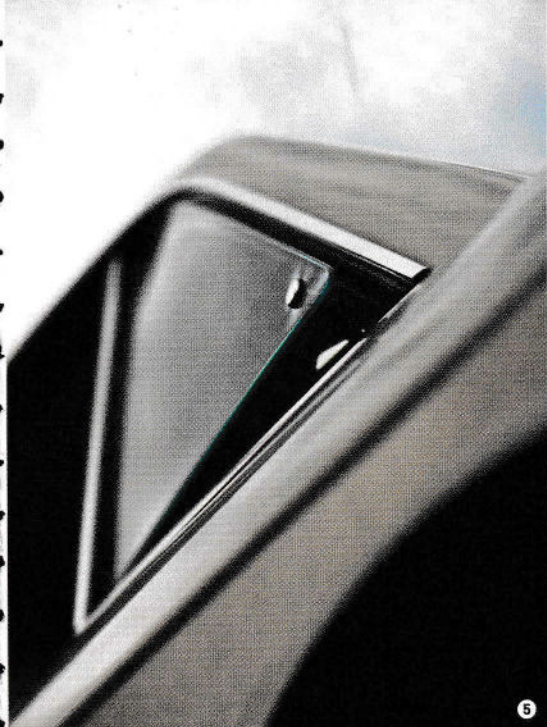
• LES CHIFFRES

Toutes deux annoncent une vitesse de pointe de plus de 170 km/h. C'est excellent pour des 1 300 cm³ des années 60. Côté accélérations, dans l'exercice du kilomètre départ arrêté, la Lancia met 1,5 sec. dans la vue de l'Alfa, avec 33,5 sec. contre 35 sec. Nous n'avons malheureusement pas de mesure du 0 à 100 km/h concernant l'Alfa mais, en se fiant à nos impressions de conduite, là encore, il n'y a pas photo...

Performances

ALFA : 6/10

LANCIA : 8/10



6

Comportement

• TENUE DE ROUTE

Rien qu'en observant les autos aborder les virages lors de la séance photo, je devine déjà ce que je vais ressentir au volant : l'Alfa prend de l'angle et du roulis lorsque la Lancia, impassible, vire à plat sans se déhancher. Comme j'en vois froncer les sourcils, je tiens à préciser que nos deux italiennes sont équipées d'amortisseurs neufs. En revanche, si la Fulvia reçoit deux barres antiroulis, l'Alfa est en dépourvue à l'arrière (elle apparaîtra dans le courant de l'année 1967). Propriétaires de Junior, vous

savez donc ce qu'il vous reste à faire... Le "coupé Bertone" est une propulsion tout ce qu'il y a de plus classique. Sur le sec, elle tient bien le pavé mais sa forte prise d'angle en appui n'incite pas à pousser la plaisanterie au premier abord. Il ne s'agit en effet que d'une (désagréable) sensation car, même si elle se couche en virage, elle ne décroche pas facilement, même quand ses frères pneus hurlent à la mort ! Il s'agit ainsi de trajecter proprement sans donner de grands coups de volant. Dans le cas contraire, les brusques changements de cap risqueraient de mal se finir... Et qu'en est-il de notre traction du jour ? Son train avant demeure aujourd'hui encore une référence en la matière. L'amateur de propulsions que je suis doit admettre que la Fulvia incite à sortir la grosse attaque, tellement elle est rivée au sol. On fait immédiatement corps avec elle avec un immense sentiment de sécurité. Bluffante d'efficacité, incroyablement fantastique, à vous réconcilier avec les tractions ! Et pourtant, la monte pneumatique AV/AR de notre modèle d'essai n'est pas idoine comme vous le constaterez à la lecture de sa fiche technique... Assurément, si je devais "péter un chrono" dans une descente de col, j'opterais pour la Lancia ! Quoique...

• FREINAGE

Oui, quoique... Disques aux quatre roues partout, avec assistance en prime pour la Lancia. Pourtant, c'est l'Alfa qui s'en sort

le mieux. Rien à voir avec un freinage actuel (il faut bien "taper" dedans) mais il s'avère plus rassurant. A ce chapitre, je dois reconnaître que le freinage de la Lancia n'est pas conforme à ce qu'il devrait être : l'auto freine mal, même en ligne (!) et bloque prématurément la roue avant droite. Yann, révision impérative à prévoir ! Pour le chrono dans le col, on le fera finalement dans le sens de la montée...

• DIRECTION

Faute d'assistance, les directions sont un peu lourdes en manœuvres, surtout celle de l'Alfa. Sur le papier, rayon de braquage de 10,50 m contre 10,70 m pour l'Alfa. Dans les faits, cette dernière oblige souvent à passer la marche arrière... Toutes deux sont précises mais, hormis un jeu au point milieu dans celle de cette Fulvia, elle s'avère plus ferme que celle de l'Alfa et plus réactive pour ne pas dire sportive. A tout moment, il est possible de corriger le tir, quitte à la brutaliser.

• SUSPENSION/CONFORT

Malgré leur essieu arrière rigide (on ne s'en aperçoit que sur chaussée vraiment défoncée), ces deux italiennes sont tout à fait confortables pour des sportives. L'Alfa Romeo se veut plus souple (ça...), la Lancia plus ferme.

Comportement

ALFA : 7/10
LANCIA : 8,5/10

**LE TRAIN AVANT DE LA FULVIA DEMEURE
À CE JOUR UNE RÉFÉRENCE EN LA MATIÈRE.
A VOUS RÉCONCILIER AVEC LES TRACTIONS !**



7,5
10



PLUS VIVANTE, LA LANCIA EST AUSSI (ENCORE) MOINS COTÉE QUE L'ALFA. A VOUS DE FAIRE LA SYNTHÈSE...

Entretien

• PIÈCES DÉTACHÉES

On s'en doute, en raison du grand nombre de spécialistes Alfa Romeo en France, entretenir, préparer ou restaurer un "coupé Bertone" est un jeu d'enfant. Pour sa part, Paul se montre très satisfait de Victor Parts. Par la qualité des pièces qu'il propose, bien sûr, mais aussi par le service (rapide) et la relation de confiance et ça, ça n'a pas de prix ! A propos de prix, je cite Paul : « La plupart des pièces pour mon Alfa sont moins chères que pour une auto moderne ! » Yann se montre tout aussi enthousiaste, proclamant que, jusqu'à présent, il a tout trouvé. Mais sur Internet... et en Allemagne !

• FRÉQUENCE DES INTERVENTIONS

À encore, il sera plus aisé de trouver un spécialiste Alfa Romeo que Lancia en France, notamment pour régler vos carbu-

rateurs aux petits oignons, environ tous les 10 000 km. Cela étant, vous pouvez vous-mêmes effectuer l'entretien courant (vidanges, bougies...) de ces autos. Cela fait aussi partie du plaisir de posséder une automobile ancienne. D'autant qu'en dehors de cet entretien tout ce qu'il y a de plus classique (mais impératif), les mécaniques s'avèrent très fiables. En revanche, évitons de parler corrosion : à ce chapitre, nos deux italiennes font (hélas) jeu égal...

• BUDGET

La cote actuelle d'une GT 1300 Junior série 1 est de 12 000 € mais les très beaux exemplaires peuvent dépasser cette valeur. Côté Fulvia, si la cote remonte depuis quelque temps (11 000 €), dans les faits, ces autos se vendent encore parfois à bien moins cher. Je vous laisse faire la synthèse...

Entretien

ALFA : 9/10
LANCIA : 7/10



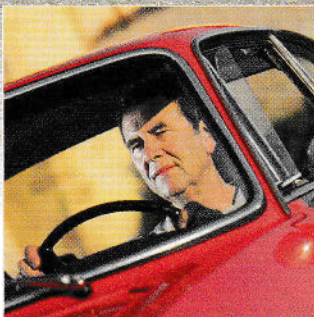
Conclusion

Résumons : si la ligne de la GT 1300 Junior dégage une certaine virilité quand la Fulvia 1.3 S se ferait presque passer pour une auto de minidette, au volant, c'est tout l'inverse !

Qui l'eut cru ? La Fulvia termine ainsi ce match sur la première marche du podium. Comme quoi, on reconnaîtra que si tous les "coupés Bertone" se ressemblent à s'y méprendre, ils ne sont pas tous logés à la même enseigne. Voilà pourquoi aussi il existe sur le marché de l'automobile de collection d'importantes variations de prix entre eux...

Si je pressens que nos lecteurs alfistes viennent aujourd'hui de se faire un nouvel ami dans la profession, précisons que, par souci d'objectivité, les deux heureux propriétaires du jour ont bien voulu se prêter à une petite séance d'échangisme. Et vous savez quoi ? A l'issue de leurs essais respectifs, tous deux partagent mon jugement. Voici qui devrait calmer l'ascension vertigineuse de la cote de popularité des "coupés Bertone" et booster celle des coupés Fulvia qui méritent largement d'être redécouverts. Et reconsidérés.

7,25
10



PAUL PAULY-CALLOT :

« J'aime les autos de mon époque. »

Jeune retraité, Paul Pauly-Callot roulait déjà en 1980 en Traction 11BL de 1940. Il jette ensuite son dévolu sur une Citroën ID de 1963 jusqu'au jour où il tombe sous le charme du "coupé Bertone" à la lecture d'un numéro de *Rétroviseur*. « Lors d'une vente aux enchères orchestrée par Maître Osenat, en 2008, je me suis porté acquéreur de cette Junior. J'en suis ainsi devenu le 4^e propriétaire. Sa carrosserie avait été (très bien) restaurée au début des années 2000 et, pour ma part, j'ai juste dû refaire l'électricité, la suspension et le joint de culasse du moteur resté d'origine. Le "coupé Bertone", c'est une belle ligne, mais pas trop voyante, un tempérament latin, pour tout dire, une voiture indémodable. J'aime les autos de mon époque, les Austin Healey, Porsche 911, Alfa et Lancia Fulvia. » A ce propos, voici ce qu'il pense de celle de Yann : « Elle possède un meilleur comportement routier, virant bien à plat, son moteur est plus présent et s'avère plus puissant pour s'extraire d'un virage. Je vais demander à revoir les réglages du moteur de mon Alfa que j'estime du coup trop souple ! Et je dois reconnaître que le "coupé Bertone" 1600 d'un ami marche autrement mieux que le 1300 de la Junior... »



YANN CAMARD :

« Je voulais un "coupé Bertone"... je n'en veux plus ! »

Le coupé Fulvia de Yann Camard est sa première ancienne. « Je voulais une Italienne car j'avais gardé le souvenir d'une Lancia Beta HPE 2 litres Volumex qui marchait fort. Hélas, les tarifs d'assurances m'ont alors dissuadé de passer à l'acte... Pour un peu plus cher, je pouvais cependant m'offrir une Fulvia, à défaut d'un "coupé Bertone" dont les prix étaient trop élevés. Quand j'ai découvert ma future Fulvia en 2007, j'ai craqué pour son état général. Son historique était limpide, avec un faible kilométrage d'origine, et elle avait fait l'objet d'une restauration entre 2005 et 2007. Comme celles que j'avais jusqu'à présent vues étaient fortement corrodées, j'ai aussitôt sauté le pas. Depuis, j'ai effectué environ 10 000 km sans connaître le moindre pépin. J'aime avant tout sa ligne, la sonorité latine du V4 et de l'échappement. Chaque week-end, je la sors et cela fait le bonheur de mes fils de 9 et 10 ans... mais pas de ma femme qui aime sa ligne mais refuse de monter dedans ! C'est une auto facile à vivre et je ne regrette pas mon achat. Encore moins aujourd'hui ! Au volant de la GT 1300 Junior de Paul, quand on accélère, il faut prendre son mal en patience... Je pensais que c'était une voiture d'hommes ! »