

LANCIA FULVIA RALLYE 1,6 HF



Quand galopent les...

ESSAI



L'image de la Fulvia est à deux faces : recto, elle est ce gentil et élégant coupé que ces dames ont affectueusement surnommé « Fulvietta »,

éléphants !

alors que verso, gratifiée du sigle HF, elle devient une redoutable voiture de course, aussi à l'aise sur le goudron sicilien de la Targa Florio que dans la boue britannique du RAC ou la neige monégasque. Nous avons découvert les secrets du pilotage de la version « méchante »...

Lancia a toujours aimé construire des voitures originales, ou même révolutionnaires. On se souvient de la Lambda, première caisse autoporteuse de l'histoire, du moteur V 4 à bloc unique en aluminium de l'Aprilla ou de la boîte pont de l'Aurelia, sans parler de réalisations plus récentes comme la Stratos, la 037 ou la Delta S4. La Fulvia, quant à elle, ne révolutionnait rien lors de son apparition. Elle se contentait d'être une synthèse des meilleures solutions de la firme. La berline Fulvia, présentée au printemps 1963, succédait à la petite Appia. Le moteur conservait le principe utilisé sur l'Appia, un V 4 très fermé coiffé d'une culasse unique. L'ouverture du V passait cependant de 10 à 13°. Résolument moderne, ce groupe très compact était entièrement en aluminium. Sa distribution était assurée par deux arbres à cames en tête. Malgré sa petite cylindrée de 1091 cm³ (72 x 67 mm), ce moteur fournissait une puissance de 58 chevaux, tout à fait respectable pour l'époque. L'inspiration de l'Appia s'arrêtait là : l'architecture générale, elle, provenait d'une autre source. La traction avant, les suspensions et les freins sont calqués sur la Flavia. Si l'empattement est un peu plus court, ses voies sont strictement celles de la Flavia, permettant d'uniformiser les demi-arbres, les joints homocinétiques et l'essieu arrière. En dépit d'une ligne très personnelle avec ses angles vifs, la nouvelle petite Lancia se vend bien. Très vite, une version plus rapide apparaît pour satisfaire une clientèle plus exigeante. Grâce à un taux de compression relevé et à deux carburateurs Solex de 32 justifiant la nouvelle désignation de Fulvia 2C, la puissance passe à 71 chevaux à 6000 t/mn. La petite Lancia revendique désormais une vitesse de 145 Km/h, mais ne peut toujours pas prétendre au vrai titre de sportive...

Un coupé pour les élégantes et les sportifs

En 1965, un joli coupé Fulvia est présenté par Lancia. Sa ligne, très fine, n'est ornée d'aucune griffe de styliste célèbre. Et pour cause, sa carrosserie a été dessinée par le bureau de l'usine. Elle est due au coup de crayon de Pietro Castagnero, le maître du design de la marque, qui a toutefois reçu l'aide du studio de stylisme, dirigé par Aldo Castagno. Par rapport à la berline, l'empattement a été raccourci (2330 mm), et la mécanique gagne un peu de punch en passant à 1216 cm³. La puissance atteint maintenant 80 chevaux. L'aménagement intérieur reçoit un traitement sportif avec un tableau de bord comprenant un compte-tours et un manomètre d'huile, alors que le levier de vitesse passe au plancher. Plutôt lourd avec ses 960 kilos, ce joli coupé ne reçoit pas encore l'adhésion de la clientèle sportive. Sa ligne séduit, sur-

tout, la gent féminine pour qui l'élégance est le premier critère.

Les performances, par rapport à la berline, font quand même un bond en avant : le coupé Fulvia frise le 160 Km/h et la tenue de route est améliorée par une barre anti-roulis à l'avant. Les gens de Lancia, qui veulent sortir une Fulvia performante, sont tout à fait conscients de l'excès de poids. Ils se remettent au travail et ne font pas les choses à moitié : un an après la présentation du coupé Fulvia, ils en extraient une véritable voiture de course. Cette nouvelle version reçoit, clin d'oeil à la célèbre Squadra Corse, le sigle HF (pour High Fidelity) agrémenté des fameux petits éléphants rouges. Le plus gros travail consistait à faire...léger. Là, on a mis le paquet, et toutes les bonnes recettes y sont passées : les capots et couvercles de malle ainsi que les portes sont réalisés en aluminium et les vitres latérales utilisent le plexiglass. Du coup, l'amaigrissement est spectaculaire et la Fulvia vaut maintenant 825 Kilos sur la balance. Tant qu'à faire, le V4 gagne aussi quelques chevaux grâce à des carburateurs plus généreux, des doubles corps de 34 fournis par Weber ou Solex. Avec 88 chevaux, le rapport poids/puissance devient celui d'une

sportive... D'ailleurs, cette voiture offrira à Lancia de beaux succès en compétition. Déjà, en Février 1966, une Fulvia HF pilotée par Cella-Lombardini, remporte une nouvelle fois, le Rallye des Fleurs ancêtre très direct du « San Remo ». Ce n'est qu'un début ! Avec sa robe rouge, son capot noir mat (pour éviter les reflets gênants) et son museau à trou-trou, son image s'est sérieusement virilisée. La musculature continue, puisque suivant l'évolution de la version « ville », le V4 est réalisé à 69,7 mm, portant la cylindrée à 1298 cm³, frisant ainsi la limite de classe. Le taux de compression augmente, des arbres à cames plus pointus et une paire de double-corps Solex C 35 PHH font grimper la puissance à 101 ch. à 6400 t/mn. Le couple évolue dans le même sens, et passe à 13,3 m.kg à 4750 t/mn, régime élevé, tributaire du nouveau diagramme de distribution. Le poids ne varie pas et les performances s'améliorent encore : la HF atteint désormais la vitesse de 174 Km/h. Les petits éléphants rouges maigrissent et courent de plus en plus vite, et Lancia, grâce à eux obtient un palmarès imposant, principalement dans les épreuves routières. L'architecture, tout à l'avant, font préférer à la Fulvia les terrains dif-





L'intérieur ne manque pas de chaleur pour une voiture de rallye... Il incite à la conduite sportive, mais attention au moribond du compte-tours ! La ligne très personnelle est due au styliste-maison Pietro Castagnero.

ficiles et glissants comme la terre ou la neige où les pilotes comme Trautman, Munari, Toivonen, (le père) Anderson ou Kallstrom font merveille. L'usine développe, pour la course, de nombreux prototypes dont les cylindrées augmentent sans cesse : d'abord 1340 cm³, puis 1400. L'alésage augmentant, les parois entre cylindres l'amincissent dans les mêmes proportions, et la situation finit par devenir critique... L'évolution suivante et ultime du V4 va le porter à 1600 cm³. Un nouveau vilebrequin fait passer la course à 82 mm, et l'alésage s'accroît à 75 mm. Par la même occasion le V est refermé à 11° 20'. Ce moteur, prévu dès le départ en deux versions, série et compétition, reçoit le numéro de type 818 540. Les 1584 cm³ sont gavés par deux double-corps Solex C42 DDF pour la version de série, et deux Solex C45 DDHF Pour la compétition. Le groupe « 540 » délivre 115 chevaux à 6000 t/mn, alors que le modèle « Compétition », grâce à un arbre à cames plus « violent », permettant un gain du régime, offre 132 ch. à 6600 tours. Un radiateur d'huile, devenu indispensable, est monté en série. Pour distinguer du premier coup d'œil ce nouveau moteur, le cache-arbres est peint en jaune et bleu. L'exploita-



AU LIVRE D'OR DES FULVIA H.F.

Si naturellement les pilotes italiens se taillèrent la part du lion (ou de l'éléphant!) n'oublions pas qu'en France René et Claudine Trautmann déjà victorieux sur d'autres modèles Lancia, participèrent eux aussi pleinement à la belle histoire de la HF. C'est sur Lancia que Claudine remporta en 1968 son... 9^e titre national!

Championnat International des Marques.

- 1970 : R.A.C. Grande-Bretagne (Kallstrom-Haggbom)
- 1972 : Monte-Carlo (Munari-Manucci)
Maroc (Lampinen-Andreasson)
San Remo (Ballestrieri-Bernacchini)

Championnat d'Europe des Rallyes

- 1966 : Les Fleurs-San Remo (Cella-Lombardini)
- 1967 : R.A.C.E. Espagne (O. Andersson-Davenport)
- 1969 : San Remo (Kallstrom-Haggbom)
RACE-Espagne (Kallstrom-Haggbom)
R.A.C.-Gr./Bretagne (Kallstrom-Haggbom)
- 1970 : San Martino (Kallstrom-Haggbom)
Portugal-TAP (Lampinen-Davenport)
1 000 Minutes : Autriche (Lampinen-Manucci)
- 1971 : Semperit/Espagne (Munari-Manucci)
San Martino (Munari-Manucci)
1 000 Minutes Autriche (Munari-Manucci)
- 1972 : San Martino (Munari-Manucci)
- 1973 : Costa Brava (Munari-Manucci)
San Martino (Munari-Manucci)

Épreuves diverses

- 1966 : San Martino (Cella-Ramoino)
- 1967 : Sardaigne : (Munari-Lombardini)
Alpes/Ouest : (Munari-Lombardini)
Tour de Corse (Munari-Lombardini)
- 1968 : Sestrières (Pat Moss-E. Nystrom)
Portugal (Fall-Crellin)
Sardaigne : (Tecilla-Maglia)
999 minutes (Kallstrom-Haggbom)
Alpes/Ouest : (Munari-Audetto)
Forez : (R Trautmann-Fanini)
Critérium Jean Behra : (R et C Trautmann)
Paris-Saint-Raphaël Féminin : (C. Trautmann-C. Piot)
- 1969 : San Martino (Munari-Bernacchini)
999 Minutes : (Barbasio-Manucci)
Sestrières (Munari-Davenport)
Rallye Méditerranée : (Kallstrom-Haggbom)
Alpes/ouest : (Munari-Davenport)
Ile d'Elbe : (Barbasio-Manucci)
Marathon-Nürburgring : (Kallstrom-FallBarbasio)
Forez : (R. Trautmann-Fanini)
Paris-Saint-Raphaël Féminin : (Mes Trautmann-Hanrioud)
- 1970 : Alpes/Ouest : (Ballestrieri-Audetto)
999 Minutes : (Ballestrieri-Audetto)
- 1971 : Alpes/Ouest : (Barbasio-Sodano)
Quatre Régions : (Lampinen-Davenport)
999 Minutes : (Munari-Manucci)
Adriatique : (Barbasio-Sodano)
San Marino : (Pittoni-Bernacchini)
- 1972 : Sicile : (Munari-Manucci)
Elan : (Ballestrieri)
Alpes/Ouest : (Barbasio-Sodano)
- 1973 : Sicile (Munari-Manucci)
Quatre Régions : (BallestrieriMaiga)
999 Minutes (Ballestrieri-Maiga)



1967 : Tour de Corse. Grâce à Sandro Munari et au regretté Lombardini la Fulvia a décroché, sur l'asphalte corse, ses galons de vedette internationale. A droite un heureux — et très jeune — directeur sportif ; Cesare Fiorio. La Fulvia qui courait en « prototype » était alors équipée d'un moteur 1401 cm³ de 125 chevaux.



1969 : Chassé de ses routes habituelles le célèbre Marathon (ex Liège-Rome-Liège, ex Liège-Sofia-Liège) a trouvé refuge sur le grand circuit (boucles Nord et Sud!) du « Nürburgring » : aux termes de 84 heures de « roulage » non stop la Fulvia 1,6 HF de Kallstrom-Barbasio-Fall aura couvert 338 tours. Lancia au palmarès succède à la Porsche 911 S de Linge-Glemser-Kaushen.



1972 : Monte Carlo ! Bien que les Berlinettes Alpine Renault 1 600 S paraissent devoir encore annexer la grande classique hivernale, c'est la Fulvia et toujours Munari qui casseront le monopole des Dieppoises. Une saison aussi bien entamée ne pouvait que se terminer de la même façon puisqu'avec l'aide de Lampinen et de Ballestrieri la Fulvia ajoutait encore deux victoires au Maroc puis au San Remo. Prenant des points dans six des neuf rallyes inscrits à ce que l'on appelait alors le « Championnat International des marques ». Lancia et la Fulvia s'imposaient finalement devant... Fiat avec un écart de 42 points. N'oublions pas d'ajouter qu'en 1969, Harry dit « Spütatik » Kallstrom avait été sacré Champion d'Europe des rallyes sur Fulvia et en 1973 Sandro Munari et Mario Manucci furent eux aussi champions européens. Ils avaient alors alterné les montes ; Fulvia puis Stratos !

tion de cette puissance est améliorée par une nouvelle boîte de vitesse à cinq rapports très rapprochés.

Côté châssis, les réglages du train avant sont sensiblement modifiés : l'angle de chasse augmente pour passer à 3°30, rendant la direction un peu plus dure, mais améliorant la stabilité et le retour en ligne des roues. Plus visible de l'extérieur, la chasse s'inverse : de positive, elle devient négative (-1°). Le

gain apporté par ce dernier point est très sensible au volant : l'attaque en courbe est plus franche, le sous-virage diminue et l'équilibrage général gagne en neutralité. De nouvelles jantes de 6" x 13" en aluminium autorise une monte pneumatique plus généreuse, d'une largeur de 175. Pour loger ces nouvelles dimensions, des arches en plastique noir élargissent les passages de roues. L'agressivité de la ligne de la

1600 HF est renforcée par d'énormes longues portées et par l'absence remarquable des pare-chocs. Malgré une petite prise de poids de 25 Kilos, la dernière Fulvia franchit allègrement les 180 Km/h. (190 pour la version course). L'arrivée de la Fulvia Rallye 1,6 HF correspond à l'achat de la firme par le groupe Fiat. Les difficultés de trésorerie de Lancia sont oubliées, et les coupés HF deviennent le cheval de bataille du nouveau groupe italien en rallye. Un budget à la hauteur des ambitions est accordé, et les résultats s'accumulent. Cette version, la plus glorieuse de la série des Fulvia, permet à Lancia de remporter le championnat du Monde des rallyes en 1972. Malgré tout cette gloire, elle est remplacée en 1970 par celle que l'on a l'habitude de désigner par l'appellation abrupte « Série 2 » (nom officiel : Coupé 1,6 HF Lusso). Extérieurement moins agressive, elle est aisément identifiable : les gros phares « longue portée » sont remplacés par des optiques de même diamètre que celles de route, les élargisseurs d'aile disparaissent, les pare-choc font leur réapparition et les jantes (toujours en alu) passent en 14". Plus lourde (900 kilos) et moins sportive, la « Série 2 » perd son charme très typé. La touche « course » n'est pas abandonnée qu'extérieurement : la perte du radiateur d'huile et le retour du carrossage positif du train avant sont significatifs du changement de personnalité et de son embourgeoisement. Ces modifica-



La Fulvia Rallye 1,6 HF

type 818 540 n'a été construite qu'à 1258 exemplaires. Cette rareté en fait une voiture à préserver. Traction typée mais équilibrée, la 1600 HF ne dédaigne pas de lever la patte en courbe !



tions entraînent aussi un changement du numéro de type qui devient 818 740 (la terminaison 1 désigne les conduites à droite). Moins « pointue », donc plus facilement utilisable quotidiennement, la HF Série 2 a été construite en un nombre d'exemplaires beaucoup plus important que son aînée : 3690 Série 2 contre 1258 HF 1600 première série. Fabriquée jusqu'en 1973, elle ne remplace pas pour autant le modèle précédent en course. La véritable remplaçante de la Fulvia Rallye 1,6 HF 718 540 sera la Statos qui tranchera résolument avec son moteur V6 Dino central.

Jaune et bleu

Noël Lage, le spécialiste des Fulvia au Club Lancia a eu la gentillesse de nous confier son Coupé Rallye 1,6 HF de 1969. Restauré avec amour et compétence, celui-ci semble à peine sorti d'usine. La voiture, dans cette configuration, a perdu le côté un peu féminin du coupé de base. Elle est même agressive, avec son museau dénudé et percé de petits trous ovales, soulignés de chrome. Les gros phares « longue portée » protubérants paraissent vouloir partir en éclaireur devant la voiture, comme pour la prévenir d'un éventuel piège sur la route...

Notre Fulvia HF est l'un des 1258 exemplaires du type 818 540 fabriqués. Autrement dit, il s'agit d'une auto relativement rare. Tout ce qui est rare est cher ? Pas tout à fait, pour le bonheur des connaisseurs, car la Fulvia a été oubliée par les spéculateurs, et son prix n'a pas (encore ?) dépassé des limites raisonnables. Il n'est pas impossible d'en trouver une, en excellent état, pour 35 000 Francs. Compte tenu

CARACTERISTIQUES

MOTEUR

Type/Emplacement : 4 cyl en V / porte à faux avant incliné à 45°. **Alésage X Course :** 82 75 mm. **Cylindrée :** 1584 cm³. **Cylindrée unitaire :** 396 cm³. **Rapport volumétrique :** 10,5 : 1. **Régime maximum :** 6500 t/mn. **Puissance maximum :** 114 ch à 6000 t/mn. **Puissance spécifique :** 72 ch/l. **Couple maximum :** 15,6 m. Kg à 4500 t/mn. **Couple spécifique :** 9,8 m. Kg/l. **Vitesse moyenne de piston :** 15 m/sec. **Distribution :** 2 ACT. **Vilebrequin :** 3 paliers-fonte. **Matière du bloc :** Aluminium. **Matière de la culasse :** Aluminium. **Refroidissement :** par eau. **Lubrification :** carter humide + radiateur d'huile. **Alimentation :** 2 double corps Solex C 42 DDHF. **Allumage :** bobine/distributeur. **Équipement électrique :** 12 v

TRANSMISSION

Mode : aux roues avant
Nb de rapports : 5+ M.A
Rapport Km/h/1000 t/mn
1:3,69; 2:2,49; 2,5:3:1,73; 17,1:4:1,31; 12,5:1,0:8.
Rapport de pont : 10 x 37. **Autobloquant :** non

CHASSIS

Structure et matériaux : Caisse auto porteuse acier. **Suspension avant :** Triangles inégaux superposés. Ressort à lames transversal, barre anti-roulis amortisseurs télescopiques. **Suspension arrière :** Essieu rigide. Ressorts à lames semi-elliptiques barre Panhard - barre anti-roulis. Amortisseurs télescopiques. **Freinage :** 4 disque - Etriers Girling - Sans assistance Frein à main sur roues ARR. **Direction :** Vis et secteur. **Nb de tours de volant :** 4,5. **Jantes :** 6" x 13" en alliage léger cromodora. **Pneumatiques :** 175 x 13

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITES

Longueur : 393,5 cm **Largeur :** 157 cm **Hauteur :** 130 cm
Empattement : 233 cm **Voie AV :** 139 cm **Voie AR :** 133,5 cm.
Poids annoncé : 850 kg. **Rapport poids/puissance réel :** 7,5 kg/ch. **Capacité essence :** 38 l. **Capacité d'huile :** 5,8 l avec radiateur.

de la valeur historique du modèle (n'oublions pas ses victoires et ses titres en rallye !) et de son originalité technique, ce n'est pas trop cher payé...

Puisque nous évoquons l'originalité technique de la Fulvia, profitons en pour lever le capot en aluminium. Le V4 de 1584 cm³, fortement incliné (à 45°) sur la gauche est coiffé d'un magnifique cache arbres, peint en jaune et bleu. Les pipes d'admission partent en oblique de la culasse et sont courbées pour le montage des deux double corps Solex horizontaux C 42 DDHF. Le groupe est positionné en avant des roues motrices, et l'ensemble boîte-pont se trouve dans l'axe des roues. Notons que la boîte, pour les 1000 premiers modèles, n'était qu'une quatre vitesses sur laquelle un petit carter

supplémentaire était greffé pour recevoir le cinquième rapport. Les exemplaires suivants recevaient une vraie boîte 5.

Collé contre la calandre, un petit radiateur d'huile vertical est ajouté à côté du radiateur d'eau, portant la contenance d'huile à 5,8 litres. La batterie vient se loger au dessus du train avant, toujours dans le souci de charger au maximum les roues motrices.

La suspension avant mélange curieusement modernisme et archaïsme. Les deux triangles inégaux superposés, c'est très moderne. La barre anti-roulis et les amortisseurs télescopiques, c'est normal. Mais le ressort à lames transversal, c'est franchement vieillot ! Pourtant, l'ensemble, bien guidé, se révèle efficace comme nous le verrons

LES REINES DE LA GLISSE !

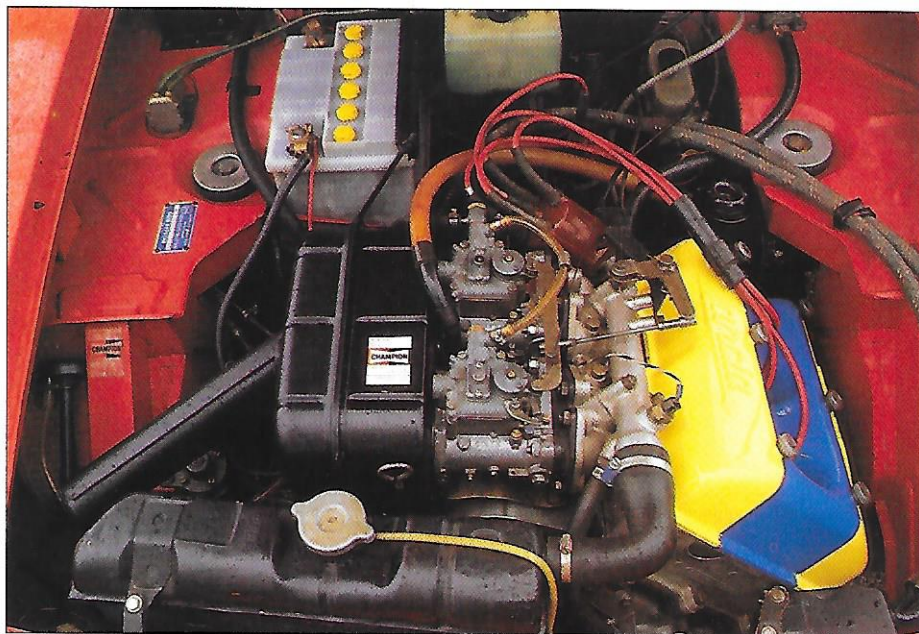
A l'heure même ou les Delta HF 4 WD de MM. Biasion, Saby, L. Loubet, Wittmann, Fiorio Jr. sont peut-être bien près — pardon les Mazda-boys ! — d'apporter une 10^e victoire à

Lancia sur les neiges (!) du Monte Carlo, ce rappel, illustré s'impose. Cette grande fête et cette grande réussite hivernale, n'oublions pas que notre brave Fulvia H.F., elle aussi, y participa. C'était en 1972 ! Avec une boîte saine, l'Alpine Renault de Bernard Darniche aurait-elle pu s'opposer victorieusement à la

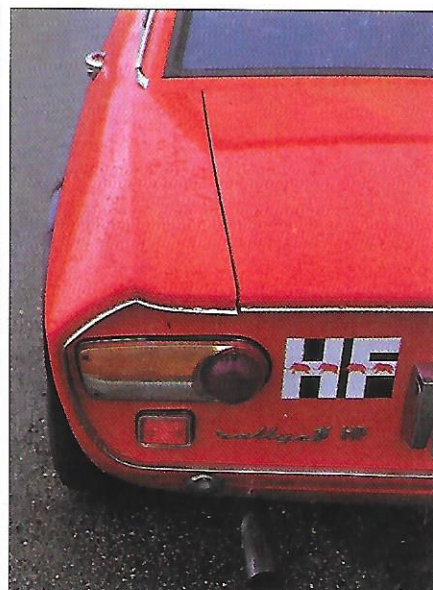
Lancia ? Beaucoup encore le croit... Il n'empêche ; les résultats sont là. Autre intérêt de ce document, il traduit mieux qu'un long discours l'évolution de la compétition routière, ... même si, parti des Grand Tourisme, nous voilà, avec les Groupes « A » revenus au « Tourisme ». En 33 ans et 32 éditions

du « Monte » nous sommes quand même passés des 105/110 ch de l'Aurelia B20 aux 230 ch de la Delta 4 WD via les 450 ch de la version Groupe B S4 utilisée en 1986 ! en passant par les 165 ch de la Fulvia, les 250 de la Stratos et les 330 de la 037. Le Turini, lui, en est pourtant, « resté de glace » !





114 chevaux sans turbo, mais avec deux double corps Solex pour le V4 de 1584 cm³ : un programme musical assuré!



Le sigle HF est un hommage à la Squadra Corse créée en 1963 par Dante Marengo, Luciano Massoni et... Cesare Fiorio!



Caractéristique de la première série, les gros Carrello « longue portée » sont plutôt vulnérables : ne pas se garer « à l'oreille »!

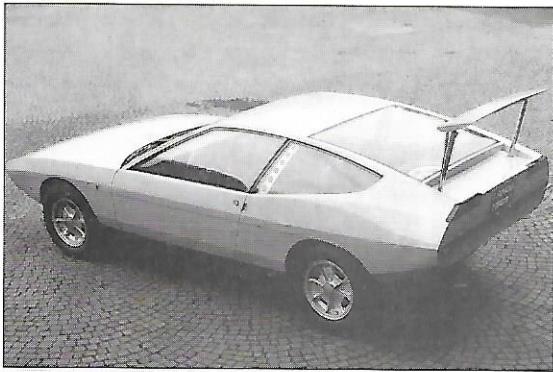


Les jantes en alliage de 6 x 13" nécessitent le montage d'élargisseur d'aile. La HF seconde série en sera dépourvue et les jantes passeront en 14" de diamètre.



LES ARMES DES 9 VICTOIRES

De gauche à droite on reconnaît Aurelia B 20 (1964 Chiron-Basadonna), Fulvia HF 1600 (1972 Munari-Manucci), Stratos (1975 Munari-Manucci, 1976-1977 Munari-Maiga), (1979 Darniche-Mahé) Rally 037 (1983 Röhrl-Geistdorfer) Delta HF 4 WD (1986. H. Toivonen-Cresto), 1987 Delta HF 4 WD (Biasion-Siviero).



C'ÉTAIT AUSSI DES « FULVIA »

Présenté par Ghia au Salon de Genève 1969, cet élégant, coupé à plate-forme et mécanique Fulvia se distinguait par un aileron rétractable électriquement. L'inclinaison pouvait être commandée directement de l'habitacle. Un exemplaire de ce modèle était annoncé aux 24 Heures du Mans 1969. On l'attend encore !

Bien avant Ghia, Zagato, dès 1965 s'était penché sur la Fulvia, proposant un coupé à moteur 1300, allégé de 50 kg par rapport au poids du coupé officiel. Équipé d'un moteur 1401-125 ch, un coupé Zagato débutait en 1968, avec C. Maglioli-Baghetti, à Daytona puis, avec une 1440 cc, se classait 14^e à Sebring avec Pinto-Taramazo puis 11^e et 15^e, la même année à la Targa avec Munari-Pinto et Crosina-Maglioli. En 1969, deux Zagato, dotées cette fois du 1600 et de la boîte « 5 » provoquaient une belle surprise en s'imposant à Daytona (notre document) en catégorie Sport-Prototypes. Ce jour-là Claudio Maglioli et Enrico Pinto se classaient 11^e au scratch. Le même équipage disputait également les 12 Heures de Sebring et décrochait une honorable 18^e place au Classement Général.



La réussite des Coupés Zagato incitaient Cesare Fiorio à poursuivre son escalade et lors de la Targa Florio 1969 apparaissaient les premiers spyder Fulvia F.M. (Fiorio-Maglioli), versions raccourcies (- 24 cm), rabotées et dotées d'une structure tubulaire renforçant les flancs. Avec le moteur 1600-140 ch Munari et Aaltonen se classaient 9^e à la Targa. Lors des 1 000 km du Nürburgring, Munari-Aaltonen et Pinto-Maglioli (14^e et 16^e au scratch) offraient à Lancia le doublé en Sport-Prototype moins de 2 litres et au Mugello, Munari ne s'inclinait que de très peu face à l'Abarth 2 000 d'Arturo Merzario.

Ce qui est bon pour la piste peut-il l'être aussi sur la route ? Cesare Fiorio le croit qui, au Tour de Corse en novembre 1969, aligne deux F.M. « Bis », barquettes adaptées aux contraintes du rallye (grand pare-brise, éclairage etc). Avec 135/140 ch pour 780 kg, l'aventure paraît jouable, mais Munari accablé (crevaisson, panne sèche) capitule et Makinen qui ne connaît guère la Corse ne peut que terminer 11^e juste derrière le coupé H.F classique de son ami Ballestreri.

En 1970 avec la création du Championnat International des Rallyes, l'équipe Lancia, qui ne veut pas éparpiller ses forces, néglige un peu la catégorie Prototypes. Au Mugello, on verra quand même apparaître la F.M. II. Cette Fulvia, très spéciale, à nouvelle carrosserie surbaissée ne dépasse pas les 650 kg et ses 150 chevaux propulsent le tout à près de 200 km/h ! Les progrès sont évidents et sur un tour, Munari gagne plus de 1 minute sur le temps qu'il avait réalisé en 1969 avec la F.M.I. En course, la Fulvia ne pourra tenir la cadence des Abarth mais c'est (encore) une crevaisson qui empêchera Sandro de monter plus haut qu'au 9^e rang. Cédées à des clients, ces barquettes reviendront au Mugello en 1971 et même à la Targa 1972.



plus tard...

Le train arrière est d'une simplicité à toute épreuve : essieu rigide articulé sur deux ressorts à lames semi-elliptiques, guidé par une barre Panhard et contrôlé grâce à une barre anti-rouli, le tout amorti par deux amortisseurs télescopiques. C'est tellement simple que c'en est beau... Et n'oublions pas que notre Fulvia, avec son mode de traction, n'a aucun intérêt à posséder un train arrière trop accrocheur sous peine de pénaliser sa maniabilité.

Le système de freinage de la HF est spécifique : Les disques Dunlop avec assistance de la version « normale » sont remplacés par quatre Girling sans servo. Le frein à main agit sur les roues arrière, position indispensable sur une traction : ça aide bien dans les épingle !

Le réservoir d'essence, logé dans la malle ne permet pas une grande autonomie : sa contenance de 38 litres est ridicule, mais bien suffisante dans une otique rallye où l'on refait le plein après chaque spéciale. La trappe d'accès se situe dans l'aile arrière gauche.

En ouvrant la portière en aluminium, je me fais la réflexion que celle-ci n'a rien de frêle, malgré son matériau, et semble absolument normale avec sa garniture intérieur de simili. La finition intérieure paraît de bonne qualité, rien à voir avec le dénuement typique des autos de course : moquette, planche de bord recouverte de bois, c'est plutôt chaleureux... Le siège conducteur d'origine a été remplacé par un superbe baquet de velour cotelé noir provenant d'une... Stratos ! Malheureusement pour votre serviteur, il est fixe. Comme le conducteur habituel est d'un gabarit bien plus petit que le mien, il me faudra accepter une position proche du volant bien peu protocolaire. On fait avec... Le tableau de bord, d'un bel aspect grâce au plaquage de bois, comporte toute l'instrumentation nécessaire. Les cadrans ronds sont très lisibles et bien disposés. Le compte-tours met, déjà, dans l'ambiance « course » : il possède un mouchard non réglable qui, de plus, est plombé. Attention, tout surrégime est irrémédiablement décelé !

Si les passager avants sont bien traités, à l'arrière, la petite banquette ne peut servir qu'aux bagages, ou, à l'extrême rigueur, en dépannage pour un enfant. La 1600 HF n'ayant aucune vocation familiale, cela ne constitue pas un handicap.

Une traction bien typée

À froid comme à chaud, le V4 se réveille toujours avec la même facilité. L'échappement, un « poil » plus direct que d'origine, libère un son métallique bien sympathique et très latin. Quelques mécréants incultes ont donné une réputation de fragilité au 1600 HF. Selon Noël Lage, ce moteur est incassable si l'on prend la précaution de bien le faire chauffer avant de tirer des-

sus. Une fois sa température atteinte (difficilement: le refroidissement est largement dimensionné et il fait froid...), le V4 se montre vif et rageur. Très souple, il reprend sans vibration ni hoquet dès 1500 tours, et montre toute sa vitalité entre 4500 et 6500 tours.

Chaussée de Pirelli P5, notre Fulvia possède une bonne motricité, et ne patine pas au démarrage sur sol humide, contrairement à certaines tractions récentes se voulant modernes (suivez mon regard...).

L'étagement de la boîte frise la perfection: les rapports sont assez rapprochés, et quelque soit la situation, on se trouve toujours dans la bonne plage du régime. Un régal! Si le débattement du grand levier de vitesse est important, il ne pénalise pas l'agrément de son maniement et la boîte ne rechigne pas aux passages à la volée. Le mécanisme est rapide, ce qui n'empêche pas une fiabilité à toute épreuve. Noël Lage affirme que la pignonnerie est dimensionnée pour un camion! Il n'a jamais vu de boîte cassée sur une Fulvia...

En dépit des quatre disques, le freinage n'est pas au-dessus de tout soupçon: plein de bonne volonté, noircissant tant et plus les roues-avant de poussière de plaquettes, il supporte bien l'élévation de température mais son sous-dimensionnement peut provoquer quelques chaleurs au pilote!

Pédale de droite au plancher, la Fulvia se remet en ligne et s'extrait de la courbe en léger sous-virage. Toujours en dérive de l'avant, on relève le pied de l'accélérateur en braquant dans l'autre sens pour aborder la seconde courbe. Le train moteur récupère son adhérence pendant que l'arrière décroche: la Lancia s'inscrit toute seule... Si la courbe est abordée avec un tantinet trop s'optimisme, la voiture tend à refuser le virage et cherche à continuer tout droit. Il suffit de lever le pied, elle se freine d'elle-même en se bloquant sur ses roues avant. Par la même occasion, la roue arrière intérieure se soulève généreusement.

Pour aller très vite, il vaut mieux re-

reusement. Dans ce cas, l'arrière décroche facilement, mais la dérive ne peut être entretenue: quoi qu'il arrive, le sous-virage (et patinage, mamelles des tractions!) ne peut être évité...

En somme, la Fulvia 1600 HF se comporte en traction typique, mais bien équilibrée. Les performances, quant à elles, sont de tout premier ordre pour une 1600 cm³: elle accélère plus fort qu'une Alfa 1750, et sa vitesse de pointe égale celle d'une BMW 2002! Elle franchit le kilomètre départ arrêté en 32,7 sec. et atteint les 170 Km/h.

La Fulvia Rally 1,6 HF ne manque pas de charme et évoque les grandes années du championnat du Monde des rallyes où elle s'est mêlée aux Alpines,

LES PERFORMANCES FACE A SES RIVALES

	400 m. DA	Vitesse
LANCIA RALLYE 1,6 HF	17,6 sec.	170 km/h
ALFA ROMEO 1750 GTV	18,0 sec.	186 km/h
BMW 2002	17,4 sec.	171 km/h
FORD ESCORT TC	17,2 sec.	181 km/h

VERSION GROUPE 4

Puissance: 158 ch à 7200 t/mn
Poids: 835 kilos
Vitesse: 160 km/h

Après trois ou quatre freinages un peu appuyés, une odeur caractéristique de Ferodo brûlé monte dans l'habitacle. Pourtant, la pédale reste ferme et constante... Nous avons réservé le comportement de la Fulvia HF pour le dessert, car il en vaut la peine. La direction, précise et suffisamment directe ne souffre pas trop de l'architecture de la voiture. Assez lourde à l'arrêt, elle s'assouplit dès que la voiture roule. Les effets de couple sont à peine transmis et les réactions ne sont jamais violentes. Elle permet d'exploiter une tenue de route ahurissante de facilité et de sécurité. Les enchaînements rapides sont un véritable régal: on peut arriver très vite, voire trop vite dans la première courbe, et dès l'amorce du braquage, le pied droit soulage l'accélérateur. Instantanément, mais sans brutalité, l'arrière déboîte, permettant de placer l'auto sur la trajectoire idéale.



Le palmarès sportif de la Fulvia Rallye est des plus fourni. Lancia a été comblée en attendant l'étape suivante: la Stratos...

dresser le volant avant que la voiture ne se « plante » sur le train avant. La dérive de l'arrière suffit pour la faire tourner. L'exercice, plus facile à faire qu'à écrire, ne manque pas d'attrait: c'est amusant et sans danger. Pour les virages serrés et les épingles, le sous-virage est plus prononcé. Il ne faut pas craindre d'arriver carrément sur les freins et tout balancer vigou-

Porsche et autres Escort TC ou RS. La fragilité de sa mécanique n'est qu'une mauvaise réputation et malgré sa rareté, son prix n'est pas encore dissuasif. Une première étape avant la Stratos?

Pierre Gary
Photos: Dominique Fontenat, F. Tainturier, F. Zagari, B. Cahier et collection privée (droits réservés).