

ESSAYEE POUR VOUS

LA FULVIA 2 C

● Lancia n'a jamais été un constructeur « comme tout le monde » et encore moins une firme réalisant des voitures « pour tout le monde ».

Toutes ses créations, très personnalisées et assez recherchées sur le plan mécanique, se sont jusqu'à ce jour adressées à une clientèle ayant un certain goût du cossu et surtout de l'exclusivité. Or depuis bien longtemps, en automobile comme ailleurs, l'exclusivité se paie. Les habitués de la marque, si l'on en croit son succès, le savent et l'admettent.

Vint la Fulvia. En concevant cette voiture, Lancia ne prétendait peut-être point lui faire prendre au sens très large du mot, la succession de la défunte et populaire Appia. Mais ne serait-ce que par la cylindrée de ce nouveau modèle, il entendait certainement ouvrir ses portes à une clientèle au budget automobile plus étudié et, par voie de conséquence, à la bourse plus susceptible.

L'accueil réservé à cette voiture fut à tout le moins nuancé, en raison d'une puissance à bas régime assez modeste. Ces bruits de couloirs durent résonner assez fortement aux oreilles des dirigeants de la firme pour que l'on se repenche sur le moteur, qui fut modifié afin d'engendrer la Fulvia 2 C (due carburatori) présentée au dernier Salon de Turin et que nous venons d'essayer dans nos conditions habituelles.



l'essai de J.-P. Thévenet

C'est donc essentiellement par une amélioration de la puissance du moteur que cette voiture se distingue de la version normale, ainsi que par une modification des rapports de la boîte de vitesses.

Disposant de deux carburateurs horizontaux double corps et d'un taux de compression plus élevé (9:1), la Fulvia « 2-C » développe maintenant 71 ch DIN à 6 000 tr/mn. Son couple maximum est de 9,4 mkg à 4 300 tr/mn.

Rappelons que le gain ainsi acquis par rapport à la Fulvia « normale » est de 11 ch. Celle-ci affichait en effet 60 ch DIN à 5 800 tr/mn et un couple maxi de 8,4 mkg à 4 800 tr/mn.

En ce qui concerne les grandes lignes relatives à l'architecture générale de la Fulvia « 2-C », mentionnons qu'il s'agit d'une traction avant et que son moteur est un 4 cylindres en V servi par une boîte de vitesses à quatre rapports, tous synchronisés.

La suspension avant est à deux roues indépendantes, alors qu'à l'arrière l'essieu est rigide. Le tout est habillé d'une carrosserie auto-porteuse et confie son ralentissement ou son arrêt à quatre freins à disque.

MOTEUR

Qu'une voiture de 1 091 cc ou, qu'en des termes plus tristement fiscaux, une 6 CV, atteigne 145 kmh en vitesse maximale, voilà qui peut, sinon ouvrir les portes de l'admiration, tout au moins ne pas fermer celle de l'étonnement. Encore faut-il préciser que si la Fulvia « 2-C » dispose d'une vitesse maximale assez surprenante, celle-ci ne s'obtient qu'après une lancée longue et soutenue.

Sur route plate et dégagée, cette allure assez rapide se maintient sans grand problème. Mais qu'un quelconque obstacle ou qu'une faible pente survienne, que la vitesse retombe aux environs de 120 kmh et il devient alors nécessaire de recourir à la troisième. La répartition de la puissance est en effet telle qu'il faut, pour rouler sinon rapidement à tout le moins agréablement, toujours rechercher les hauts régimes. Ce manque de souplesse sur les régimes intermédiaires qui appelle des changements de vitesses plus que fréquents, peut, sur route moyenne, amuser les sportifs, mais devient vite harcelant pour les utilisateurs plus calmes et moins fanatisés à l'égard des problèmes



de la conduite. Cela constitue à notre sens le défaut numéro un et du moteur et de la voiture.

Autre remarque d'importance, que le « nerf » de la Fulvia « 2-C » ne soit accessible qu'à des conducteurs très éduqués, voilà qui engendre déjà à notre sens une restriction d'importance. Mais que cette humilité relative de la puissance se traduise de façon aussi bruyante dès que le moteur atteint 3 500 tr/mn, cela est sans ambiguïté, répréhensible. Etouffé par un sirènement grave qui se transforme, au fil des tours, en un crépitement sec, tout babillage au-dessus de 120 kmh est de ce fait interdit





En bref, moteur sans doute très valable pour les autoroutes italiennes, mais qui, sur notre réseau, reste un mécanisme manquant de souffle et d'agrément et qui à lui seul porte l'entière responsabilité du très faible intérêt que cette voiture a pu éveiller en nous.

TRANSMISSION

Le levier de commande de boîte de vitesses se trouve sous le volant. Il actionne quatre rapports très bien synchronisés dont l'échelonnement correspond à 40 kmh pour la première, 75 kmh pour la seconde, 110 kmh pour la troisième. Compte tenu de la facilité avec laquelle sur route accidentée le moteur s'essouffle lorsqu'il est en quatrième, on aimerait rencontrer un rapport de troisième plus long. Nous avons également noté que l'engagement de la première et de la deuxième était assez ferme durant 500 à 600 m lorsque la voiture avait dû subir les assauts du froid pendant un temps assez long.

Voilà donc pour les quelques points de détail à améliorer sur ce mécanisme dont le bilan final est néanmoins fort positif.

Dans le cadre plus général de la

transmission, la deuxième remarque va aux cardans qui, lors des démarrages rapides, font entendre un bref mais plaintif grognement.

DIRECTION

A l'exception des pédales de freins et d'embrayage, qui sont un peu trop hautes, la position de conduite obtenue sur la Fulvia « 2-C » est bonne.

Bien que dirigeant une traction avant, la direction reste peu sensibilisée aux variations de couple. La douceur de celle-ci est également satisfaisante en toutes circonstances.

Au chapitre des défauts secondaires, il faut seulement regretter que les obstacles très courts et de faible amplitude (petits pavés par exemple) transmettent dans le volant quelques vibrations chatouilleuses.

Nous serons par contre plus sévères en ce qui concerne l'instabilité de la direction lorsque l'on roule à grande vitesse sur route ondulée. Avec ce genre de revêtement qui n'est pas exceptionnel, le volant est alors entretenu d'un mouvement pendulaire, mouvement dont l'intensité croît avec l'importance et le nombre des déformations rencontrées. Ces oscillations procurent à vive

allure une sensation d'imprécision assez forte pour inquiéter les utilisateurs craintifs ou plus simplement les pilotes méfiants.

CONFORT

L'habitabilité de cette voiture est exempte de reproches. Elle est très intéressante à l'avant où le plancher plat (gros avantage de la traction avant) autorise un déploiement complet des jambes. Même remarque

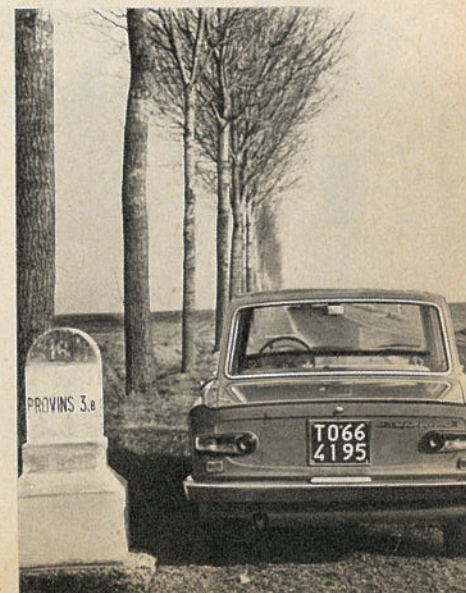
(Suite page 40.)



à bord de ce modèle. Passé 130 kmh, il est plus sage de renoncer purement et simplement à toute conversation si l'on ne dispose pas de cordes vocales de baryton.

Quant à la consommation dont les valeurs extrêmes oscillent entre 10,5 L et 12,8 L aux 100 km, elle ne revêt jamais, même en conduite paisible, un quelconque intérêt sur le plan économie.

Le réservoir, dont la contenance ne dépasse pas (réserve comprise) 38 L, est donc trop petit et pose, lors des étapes de nuit en particulier, des problèmes de ravitaillement parfois inquiétants.

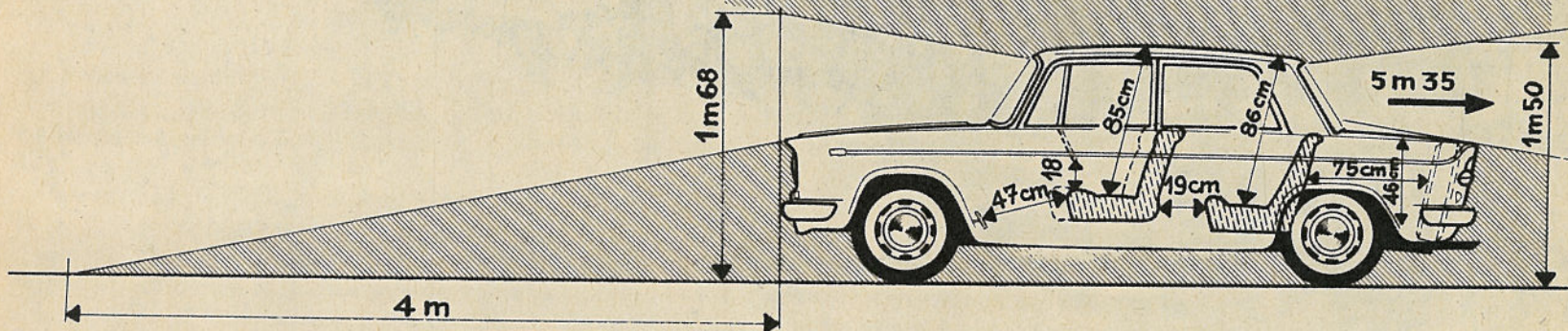
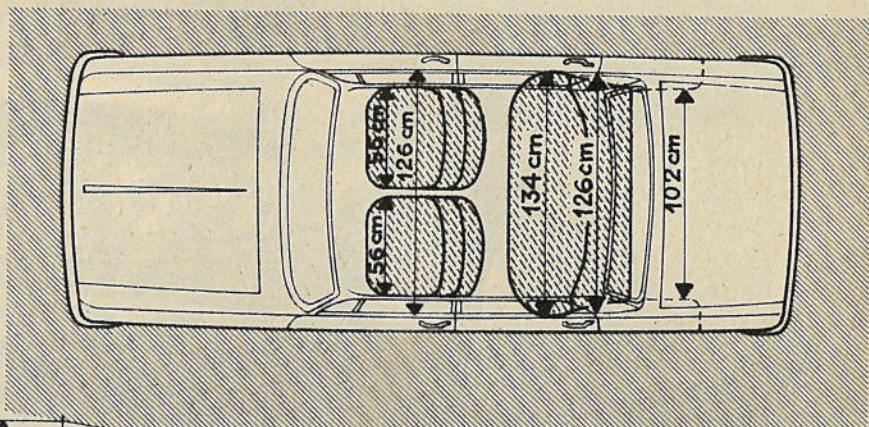




LA LANCIA FULVIA 2 C

● Bien qu'étant seulement une 1 091 cc (6 CV fiscaux), la Lancia Fulvia 2 C présente, en matière d'habitabilité, des possibilités au moins égales aux meilleures 1 500 du moment. La visibilité est bonne sous tous les angles.

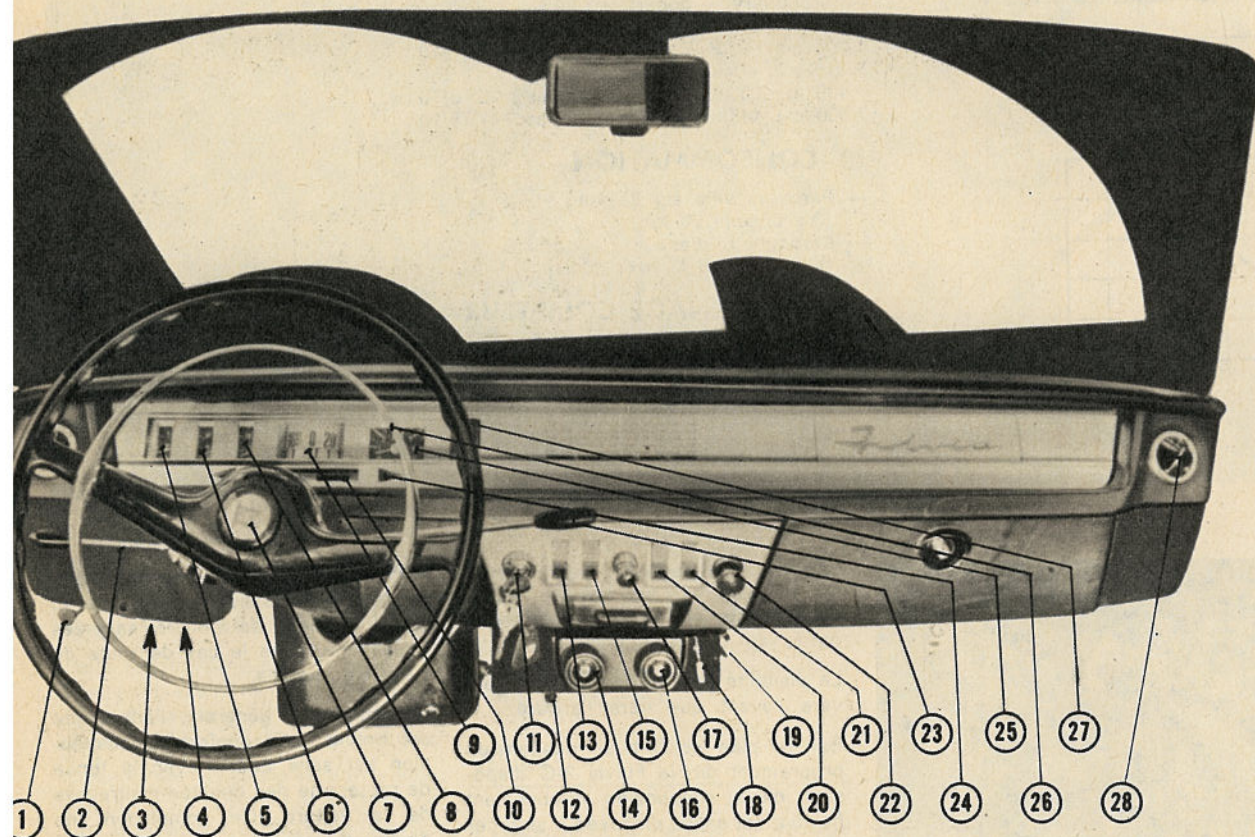
L'aménagement intérieur est sobre mais de bon goût et l'équipement général de cette voiture est relativement complet.



De gauche à droite : la position de conduite est bonne. Le plancher de cette traction avant est bien dégagé et laisse pour les jambes une



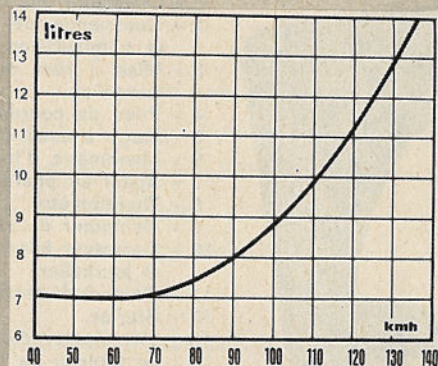
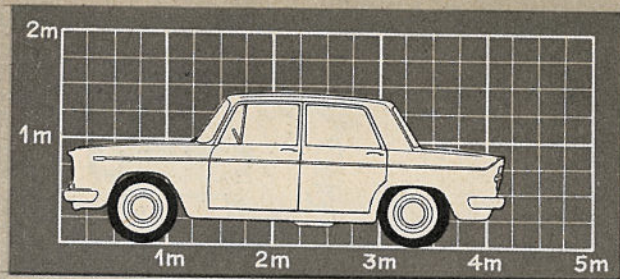
PROPRIETAIRE



- 1 - Ouverture du capot.
- 2 - Commande de clignotants et commutation projecteurs.
- 3 - Mise à zéro du compteur journalier.
- 4 - Prise de courant.
- 5 - Jauge à essence.
- 6 - Manomètre d'huile.
- 7 - Appel de phares.
- 8 - Thermomètre.
- 9 - Compteur de vitesse.
- 10 - Compteur kilométrique et journalier.
- 11 - Contact-démarreur.
- 12 - Starter.
- 13 - Interrupteur d'éclairage du tableau de bord.
- 14 - Réglage température.
- 15 - Interrupteur à disposition.
- 16 - Commande de prise d'air AV.
- 17 - Interrupteur feux de position et projecteurs.
- 18 - Robinet de climatisation.
- 19 - Volet d'aération intérieure.
- 20 - Interrupteur de ventilateur d'aération.
- 21 - Interrupteur d'essuie-glace.
- 22 - Lave-glace.
- 23 - Levier de vitesses.
- 24 - Témoin de clignotants.
- 25 - Compte-tours.
- 26 - Cerclo-avertisseur.
- 27 - Cadran groupant quatre voyants : dynamo, phares, frein à main et starter.
- 28 - Diffuseur d'air.

place appréciable. On aimerait toutefois rencontrer sur la planche de bord un allume-cigare et un accoudoir central pour les places arrière.





FICHE D'ESSAI DE LA LANCIA FULVIA 2 C

● VITESSES

— Montlhéry - anneau de vitesse (2 548,24 m)
1' 3" - moyenne : 145,613 kmh.
Quatre personnes : 1' 3" 9/10 - moyenne : 143,562 kmh.

● ACCELERATIONS

— Montlhéry - départ arrêté :
400 m : 21" 4/10 - 4 personnes : 22" 1/10
1 000 m : 40" 2/10 - 4 personnes : 41" 2/10
Reprise à 40 kmh en quatrième :
400 m : 23" 6/10 - 4 personnes : 25" 3/10
1 000 m : 44" 6/10 - 4 personnes : 47" 5/10

● CONSOMMATION

— Parcours ville sur 23 km :
13,6 L aux 100 km.
— Parcours routier :
10,5 L à 12,8 L aux 100 km.

● ETALONNAGE COMPTEUR

Chrono : 37,674 - 57,696 - 78,073 - 97,800 - 116,861 - 136,512
Compteur : 40 - 60 - 80 - 100 - 120 - 140



(Suite de la page 37.)

satisfaisante en ce qui concerne la garde au toit.

La visibilité est fort convenable tant vers l'avant que vers l'arrière.

Sur le plan confort de suspension proprement dit, la Fulvia 2-C disposant d'une suspension relativement flexible est assez disposée à amorcer des oscillations de roulis dès qu'elle aborde un revêtement au plan inégal.

A ces sollicitations latérales de la suspension, peuvent se combiner des sollicitations longitudinales (tangage) si la voiture vient à rencontrer de grandes ondulations. La conjugaison de ces mouvements donne alors naissance à un va-et-vient de droite à gauche, d'arrière en avant et vice-versa, d'assez grande amplitude mais d'une douceur et d'une progressivité assez élevées pour épargner la stabilité des passagers dans le siège.

On relève par contre, verticalement, un peu plus de sécheresse lors du franchissement de petites saignées isolées ou, dans le cas de route du type tôle ondulée.

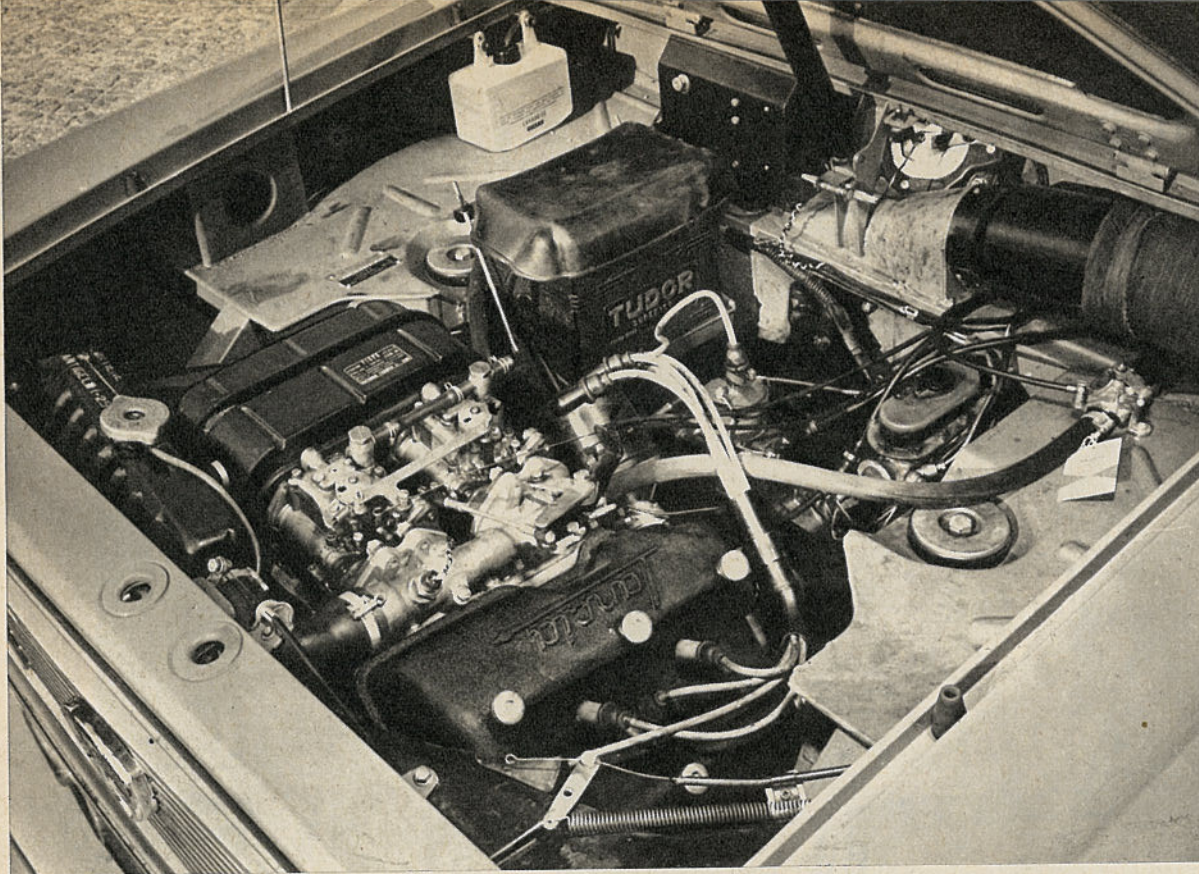
En règle plus générale, l'adhérence est bonne et le confort de suspension est sans doute, avec la tenue de route, une des qualités maîtresses de la voiture. Ce compliment ne devrait toutefois pas empêcher Lancia de supprimer ou de mieux isoler la traverse inférieure du dossier de siège avant dont la dureté met rapidement à mal le plus endurci des épidermes dorsaux.

TENUE DE ROUTE

La Fulvia « 2-C » est une surviveuse dont le comportement extrêmement classique ne se révèle qu'en conduite assez rapide et plus encore

CONSOMMATIONS EN CARBURANT ET MOYENNES HORAIES RELEVÉES DURANT L'ESSAI DE LA LANCIA FULVIA 2 C

ITINÉRAIRE	KILOMETRES	CONSOM. en litres aux 100 km	MOYENNE HORAIRE	OBSERVATIONS
PARIS TROYES	148 km	12,8 L	101,1 kmh	Léger vent de travers, circulation à peu près nulle.
TROYES MONTBELIARD	278 km	11,9 L	83,3 kmh	Quelques nappes de brouillard. Faible trafic.
MONTBELIARD CHAUMONT	200 km	11,2 L	79,9 kmh	Neige sur 50 km. Circulation moyenne.
CHAUMONT PARIS	244 km	10,5 L	72,2 kmh	La neige tombe plus violemment. Trafic très dense.



Le moteur de la Fulvia « 2 C » développe 71 ch DIN à 6 000 tr/mn

sur route mouillée. Elle tend donc dans ces conditions à s'échapper de l'avant vers l'extérieur du virage.

Cette tendance ne se manifeste que très progressivement et se limite assez facilement en raison surtout d'une bonne précision de direction.

Compte tenu du faible rapport poids-puissance, il vaut mieux en effet ne pas trop attendre du coup d'accélérateur bienfaisant, recommandé dans tous les manuels de conduite, pour se tirer d'un mauvais pas.

Cela dit, en virage serré, si le revêtement est inégal, la Fulvia « 2-C » devient pratiquement neutre. Elle dérive avec la même intensité de l'essieu avant et de l'essieu arrière en se balançant légèrement sur ses quatre roues en raison peut-être d'une élasticité transversale un peu trop grande de la bande de roulement.

Tout ceci ne relève que de la simple

observation et ne doit pas s'interpréter comme une restriction car, en règle générale, cette voiture dispose d'une bonne tenue de route particulièrement appréciable sur route verglacée ou enneigée.

FREINS

L'efficacité et la stabilité du freinage sont à l'abri de la critique.

On aimerait, par contre, que l'augmentation de la pression à la pédale ne s'élève pas aussi sensiblement au-delà de la mi-course. Cela requiert pour les fins de freinage une certaine énergie. Notons encore qu'à chaud les disques sifflent assez facilement.

CARROSSERIE - ACCESSOIRES

L'habitacle de la Fulvia « 2-C » est

dans son ensemble traité avec soin tant sur le plan garnissage qu'habitabilité et visibilité. Le tableau de bord est sobre mais plaisant, l'indicateur de vitesse, constitué d'un tambour mobile, apporte une certaine note d'originalité, alors que la présence d'un compte-tours surprend agréablement.

Dans le domaine de l'aménagement et de l'équipement, il faut entre autres bonnes choses relever :

- Un vide-poches de bord fermant à clef ;
- Deux cendriers prévus pour les passagers arrière ;
- Deux plafonniers qui se commandent de façon fort pratique ;
- Une puissance d'éclairage excellente en position phare ;
- Un coffre au volume très satisfaisant pour une berline cinq places.

Mais il y a aussi quelques lacunes d'importance à signaler. On ne trouve en effet pas d'accoudoir central à l'arrière, pas d'allume-cigares et pas de montre.

De plus, quelques points mériteraient d'être améliorés, surtout en ce qui concerne les commandes qui suivent :

- La commande phare-code ou code-lanternes, groupée avec celle des clignotants, n'est pas pratique ; en actionnant le clignotant, on peut, si l'on ne prend garde, passer bien involontairement à la position d'éclairage inférieur, ce qui est à tout le moins gênant.
- Il faudrait également, sur une voiture de ce prix, prévoir deux vitesses de balayage des essuie-glace.
- Il est encore moins admissible d'avoir prévu le bouton de contact des lanternes juste au-dessus du cendrier, ce qui en gêne considérablement l'accès.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA LANCIA FULVIA « 2 C »

MOTEUR

Emplacement : Avant.
 Nombre de cylindres : quatre en V étroit.
 Alésage, course : 72 mm × 67 mm.
 Cylindrée : 1 091 cc.
 Distribution : 2 ACT.
 Alimentation : deux carburateurs Solex double corps.
 Allumage : bobine et distributeur.
 Rapport volumétrique : 9 à 1.
 Puissance maxi. : 71 ch DIN à 6 000 tr/mn.
 Couple maxi. : 9,4 mkg à 4 300 tr/mn.
 Graissage : sous pression.
 Refroidissement : par eau.
 Circuit électrique : 12 V - 42 Ah.
 Vilebrequin : trois paliers.

TRANSMISSION

Roues avant motrices.
 Embrayage : monodisque à sec.
 Boîte de vitesses : quatre synchronisées.
 Rapport de boîte : 1^{er} 3,901 ; 2^e 2,179 ; 3^e 1,419 ; 4^e 1 ; AR 4,112.
 Rapport de pont : 3,41.

CARROSSERIE : Berline quatre portes-cinq places.

Type : autoporteuse.

Couleurs de base : noir, gris clair, gris foncé, rouge, vert, bleu, beige

SUSPENSION

Avant : roues indépendantes, bras oscillants, ressort à lame transversal, barre stabilisatrice, amortisseurs à double effet.

Arrière : essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux semi-elliptiques, barres de réaction, amortisseurs à double effet.

FREINS : à disque sur les quatre roues.

DIRECTION : vis globique et galet - Ø de braquage : 10,680 m.

PNEUS : 155 × 14.

CAPACITES

Essence : 38 L avec réserve.

Huile : moteur 4 L - Boîte et pont 2,50 L.

Eau de refroidissement : 6,50 L.

POIDS (en état de marche) : 1 030 kg.

PUISSANCE FISCALE : 6 CV.

PRIX (catalogue) : 14 250 F.

la Lancia Fulvia 2 C



CONCLUSION

Au terme de notre essai, un seul gros reproche s'adresse à la Fulvia. Encore faut-il préciser qu'il est d'une certaine importance puisqu'il pèse sur le moteur.

Si ce mécanisme propulse la voiture à une vitesse maximale assez spectaculaire compte tenu de sa cylindrée, il n'en reste pas moins fort paresseux sur les bas régimes et bruyant dès que l'on souhaite en tirer le meilleur parti.

Il est de plus d'une gourmandise assez remarquable et sans commun rapport avec la consommation des 6 CV actuels.

C'est dommage, bien dommage car la Fulvia 2 C sur le plan confort et tenue de route s'affirme en toutes circonstances comme une véritable routière.

Distinguée dans sa ligne et son aménagement intérieur d'une excellente habitabilité, disposant d'un freinage endurant, elle réunit ainsi bon nombre de qualités de la très bonne automobile. On a voulu lui donner les atouts de la grosse voiture avec un petit moteur. Ce compromis, c'est bien connu, n'est point facile à réaliser.

Tenu par Lancia sur la Fulvia 2 C, ce compromis n'a peut-être pas placé ce modèle sur la pente de l'échec, mais la côte qui la conduirait à la réussite nous semble bien longue à escalader, si elle doit la gravir en utilisant essentiellement son rapport agrément/prix.



"L'AUTOMOBILE"
est
POUR

- BONNE TENUE DE ROUTE
- BON CONFORT DE SUSPENSION
- Habitabilité très satisfaisante
- Ensemble personnalisé et soigné
- Vitesse maximale élevée pour un 1 100 cc

"L'AUTOMOBILE"
est
CONTRE

- MOTEUR BRUYANT
- PUISSANCE A BAS REGIME TRES MOYENNE
- Consommation assez forte
- Réservoir trop petit.
- Direction instable sur mauvaise route.