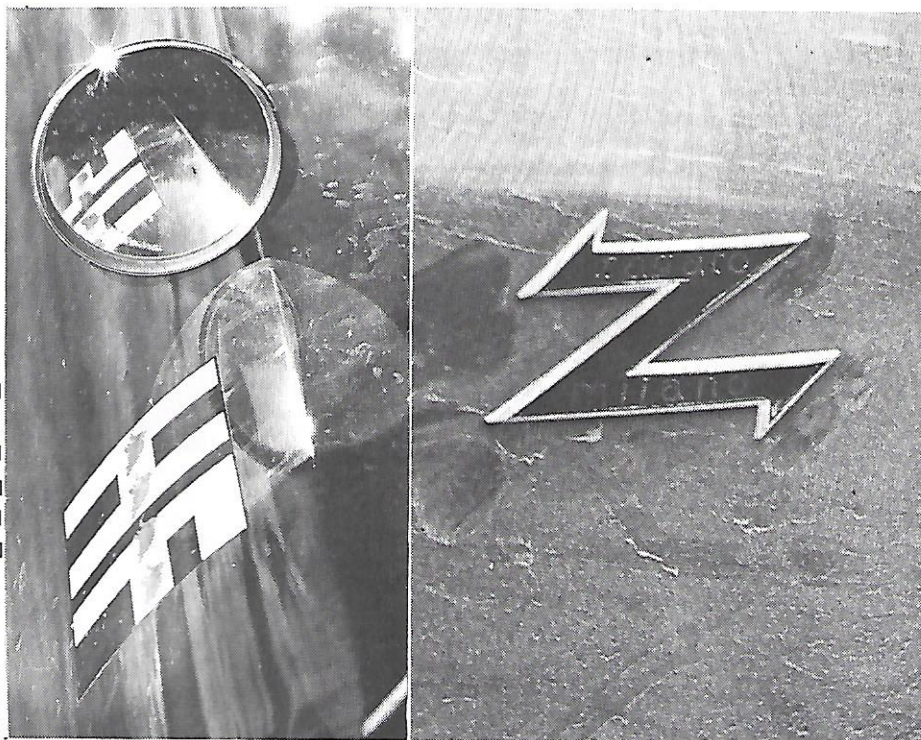
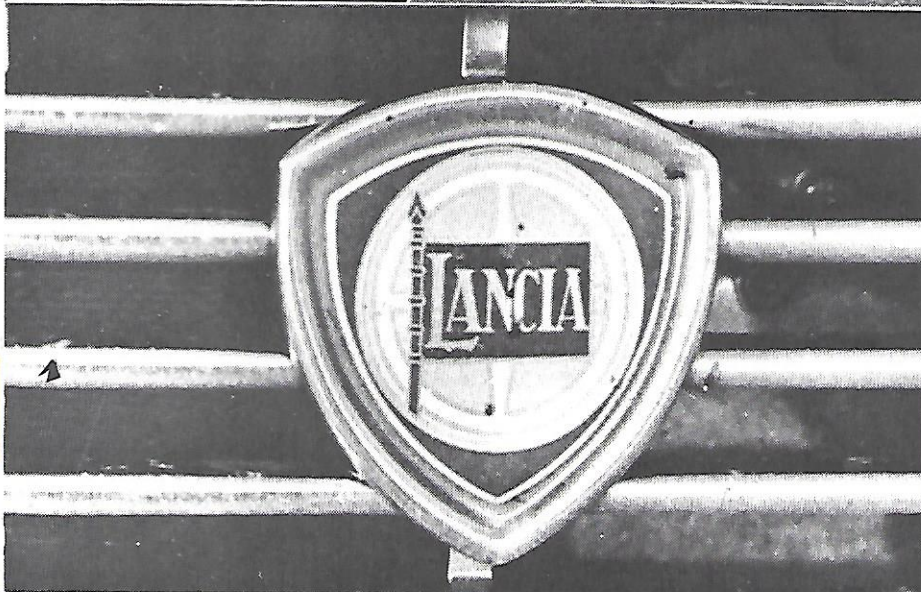


**COUPE  
RALLYE  
HF  
1300**



**COUPE  
SPORT  
ZAGATO  
1300**

**LAN  
CIA**



**FUL  
VIA**

**ESSAIS**

Pour les amateurs d'automobiles, Lancia est synonyme de bon goût, de sophistication même. C'est une marque « honnête », au sens où l'on disait cela d'un homme du 17<sup>e</sup> siècle pour exprimer sa culture, sa profondeur, son éducation, son sens de la mesure, l'ouverture de son esprit. Or Lancia, c'est la tradition d'une vieille et noble maison au blason chargé de lauriers, qui a connu ces moments de gloire et de dépression successifs qui sont la caractéristique des longues lignées. Ces récentes années n'ont pas valu que des succès à la firme turinoise, qui s'était pourtant lancée avec résolution dans une importante restructuration, aussi bien technique (adoption de la traction avant) qu'industrielle (implantation d'une nouvelle et moderne usine à Chivasso, quelques kilomètres au sud de Turin). Mais la Flavia berlina, malgré ses grandes qualités routières, était si mal habillée ... Et le coupé Pinin Farina, extraordinairement élégant, si coûteux ...

Cependant l'apparition de la petite Fulvia Coupé sonna l'heure du renouveau, et c'est certainement une nouvelle période faste qui s'ouvre pour Lancia avec lui. D'autant que le principal grief que l'on pouvait lui adresser, à savoir un relatif manque de puissance, n'a désormais plus cours grâce à l'adoption d'une cylindrée plus élevée qui tend à transformer ces ravissantes voitures naguère un peu féminines en vraies routières. Dans le cadre ensoleillé et enneigé de Cervinia, station de ski de haute altitude, elles nous furent présentées dans leurs trois nouvelles versions : Coupé Rallye 1.3, Coupé Rallye HF et Coupé Sport Zagato. Nous nous sommes plus particulièrement intéressés à ces deux dernières, les plus rapides.

PAR  
JOSÉ  
ROSINSKI

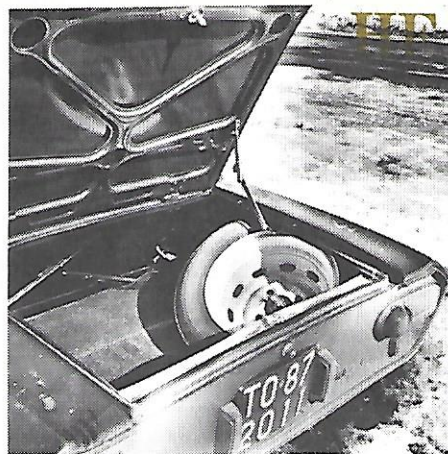


## COUPE RALLYE HF

### DESCRIPTION TECHNIQUE

C'est à notre sens la vedette de la gamme. D'une forme de carrosserie identique à celle du modèle de base Rallye 1,3, le Coupé HF s'en distingue non seulement par sa peinture rouge avec une bande longitudinale jaune et bleue, par l'absence de pare-chocs, par des aménagements intérieurs différents, mais surtout par sa mécanique plus poussée.

Le moteur est bien sûr le traditionnel quatre cylindres en V très fermé si caractéristique de la technique Lancia, incliné à 45° sur la gauche. La distribution est à arbres à cames en tête (un par culasse, celui de droite pour l'admission, celui de gauche pour l'échappement) actionnés par chaîne depuis le vilebrequin.



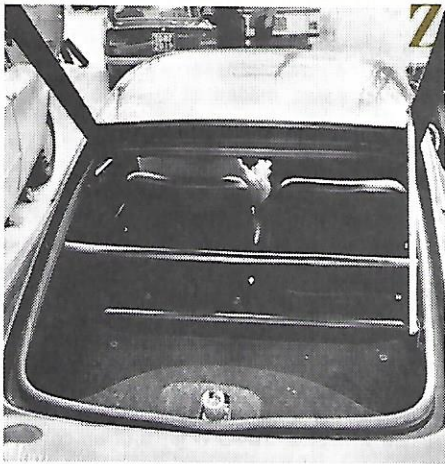
# ESSAIS LANCIA FULVIA COUPES



Les soupapes, elles, sont commandées par culbuteurs.

Si les culasses sont en alliage léger, le bloc est pour sa part en fonte. Les nouvelles dimensions supercarrées (77 mm d'alésage pour 69,7 mm de course) consentent une cylindrée de 1298 cc. Par rapport au moteur normal, les différences sont nombreuses : polissage des conduits dans les culasses, profils différents d'arbres à cames procurant une levée supérieure, diamètres des soupapes plus grands, traitement spécial des soupapes d'échappement, ressorts plus durs, volant moteur et masses d'équilibrage de vilebrequin allégés, calages de distribution modifiés, taux de compression augmenté (de 9 à 10,5 : 1). Mais l'alimentation, par deux carburateurs double corps Solex C 35 PHH, n'a subi que des altérations de réglage. Ainsi, la puissance passe de 87 CV à 6000 t/m à 101 CV DIN à 6400 t/m, tandis que le couple maximal monte de son côté de 11,6 mkg à 4500 t/m à 13,3 mkg à 4750 t/m. On voit que les performances du moteur HF sont réellement sportives, avec un rendement supérieur à 77 CV/litre. De plus, la courbe de puissance n'est pas particulièrement pointue (déjà 50 CV à 3000 t/m) non plus que celle de couple (12 mkg à ce même régime). Ces caractéristiques, rapprochées du poids réduit de 35 kg pour la carrosserie grâce à l'utilisation d'alliage d'aluminium pour les panneaux mobiles, (925 kg) font augurer d'une belle vivacité.

Est-il nécessaire de le rappeler, la Fulvia est une traction avant. La transmission s'effectue, via un embrayage monodisque sec, par une boîte pont à quatre rapports tous synchronisés équipée d'un rapport 10 x 37. Avec les pneus Michelin X 145 x 14 montés en série — et apparemment sous-dimensionnés du reste — la vitesse aux mille tours ressort à 29,16 km/h. Par ailleurs, il faut noter la présence d'un radiateur d'huile dans le circuit de graissage, qui présente la particularité d'être commandé thermostatiquement par une soupape placée dans le support du filtre : un dispositif particulièrement intéressant. Cette très jolie et très compacte mécanique est placée sur un faux-châssis qui vient se boulonner à la caisse et peut être aisément enlevé le cas échéant. La suspension avant est naturellement à roues



indépendantes, par triangles superposés, ressort à lames transversal et barre anti-roulis, cependant que le train arrière, assez curieusement, est rigide. On a cependant cherché à améliorer le rapport des masses non-suspendues aux suspendues en usinant les extrémités de l'essieu en alliage léger au lieu de fonte.

Rappelons enfin que le système de freins est à disques, à double circuit non assisté, et que la direction est par vis et galet.

#### AU VOLANT

Par rapport au Coupé HF 1216 cc déjà essayé dans notre n° 51, il n'y a que très peu de différences, et de détail. La plus intéressante, qui concerne l'équipement consiste dans le montage de supports pour d'éventuels pare-chocs. Cette possibilité sera appréciée à sa juste valeur par ceux qui comptent se servir de leur voiture en ville, chose qui nous est au demeurant apparue fort agréable grâce à la souplesse du moteur, aux dimensions compactes de la carrosserie, à la remarquable visibilité, et malgré un embrayage peu progressif. L'habitacle se présente toujours de manière aussi claire, élégante (tableau de bord en bois très heureusement dessiné, instrumentation sobre, belle et assez complète malgré l'absence de la montre remplacée par un thermomètre d'huile, ainsi que d'un ampèremètre) et fonctionnelle : excellents sièges baquets, finition un peu austère mais pratique en simili noir, possibilité d'accueil sur une petite banquette arrière de deux passagers supplémentaires dans des conditions correctes. D'autre part, la position de conduite serait absolument parfaite avec un volant d'un plus petit diamètre, qui ferait en outre un peu pardonner une direction sans doute douce, mais moyennement précise et en tout cas bien trop démultipliée.

#### SUR LA ROUTE

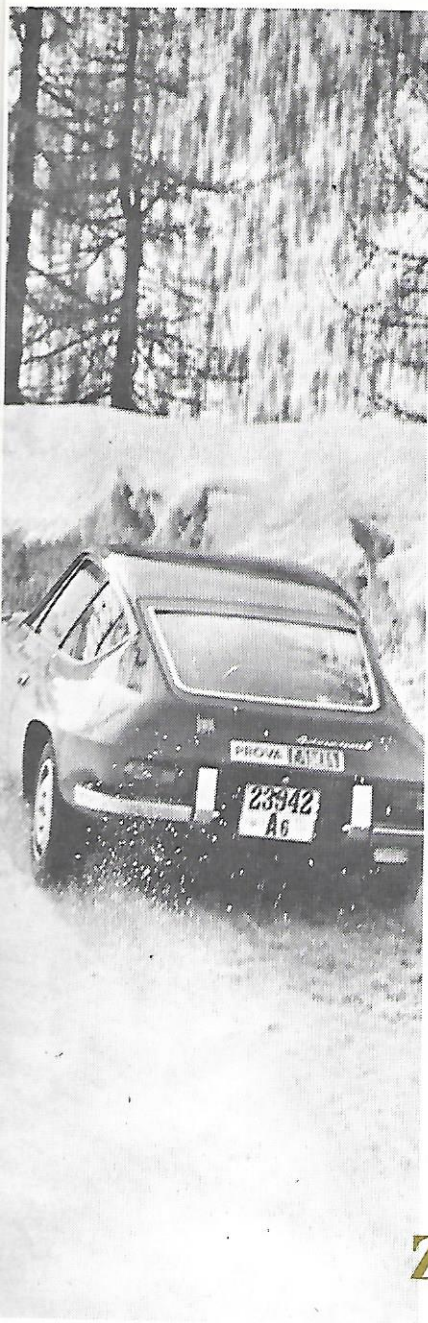
Avec sa nouvelle cylindrée, la HF a acquis un tempérament que n'avait pas sa devancière. Mais sur la route, la nervosité et l'aisance du moteur sont telles que l'on a quelque mal à se souvenir que l'on ne conduit, après tout, qu'une 1300 cc... En effet, cette mécanique d'un rendement pourtant élevé ronronne joyeusement, mais très discrètement jusqu'aux 6500 t/m au

torisés, et la montée en régime s'effectue fort rondement, même sur le rapport le plus haut, cependant que les reprises sont énergiques dès 4000 t/m environ. Pourtant, une sensible accalmie lors de la prise de la quatrième fait penser qu'une boîte à cinq vitesses, pour ne pas être indispensable, apporterait certainement encore plus de brio à ce vaillant petit moteur. Il faut donc, si l'on veut tirer le meilleur parti de ses bonnes dispositions, ne pas hésiter à changer souvent de vitesses en manœuvrant le long levier au plancher dont le débattement latéral extrêmement faible pourra surprendre au début. D'autre part, la très faible course de l'embrayage ainsi que sa relative brutalité nécessite autant sinon davantage d'accoutumance. Les freins sont excellents par leur précision et leur équilibre et même

si, en bas d'un col descendu rapidement, on peut noter un sensible allongement de la garde à la pédale, leur endurance est dans l'ensemble satisfaisante.

Parmi toutes les tractions avant que j'ai eu l'occasion de conduire, c'est la Fulvia qui me paraît être dotée de la tenue de route la moins typée, et par conséquent la plus agréable. Elle demeure neutre très longtemps, et le glissement du train avant, jamais inquiétant, n'intervient qu'avec une louable progressivité. L'adhérence est généralement étonnante, malgré les pneus étroits et d'une technique désormais dépassée qui équipent la voiture ; le roulis est faible, et si cette « traction », comme toutes ses congénères, n'est pas particulièrement à son avantage dans les épingles à cheveux, elle est surprenante d'aisance dans les enfilades rapides où,





Z

conduite du bout des doigts, elle se balance sans erreur possible et à grande allure d'un virage dans l'autre. On comprend dès lors très bien les raisons de ses succès en rallyes ! Cependant, la suspension, quoique sans mollesse aucune, demeure satisfaisante.

#### PERFORMANCES

Sur l'autoroute d'Ivrea, balisée et dotée de longues lignes droites, nous avons procédé à nos habituelles mesures. En utilisant 6500 t/m, et malgré un embrayage apparemment fatigué, nous avons obtenu :

■ 1000 m départ arrêté : 33" 4/10

Vitesse maximale : 180 km/h à 6200 t/m

■ Vitesses maximales sur intermédiaires : 1<sup>re</sup> 51 - 2<sup>e</sup> 87 - 3<sup>e</sup> 134 km/h.

Ces chiffres dénotent donc une excellente nervosité, et surtout une vitesse de pointe que nous n'attendions pas, compte tenu d'une forme de carrosserie apparemment peu conforme aux canons de l'aérodynamisme... C'est un très beau résultat : il n'y a aucun doute, les 101 CV sont bien là !

### LE COUPE SPORT ZAGATO 1.3

Les formes favorables, Lancia a confié à Zagato, comme d'habitude, le soin de les établir. Ce carrossier se signale par un parti-pris d'originalité qui n'est pas toujours compatible avec les canons de la beauté, même si l'on admet qu'il ne faille pas forcément la rechercher dans l'har-

nie et la douceur. Cette fois encore, Zagato a dessiné une carrosserie à l'avant fort anguleux, assez massif et quelque peu tourmenté, tempéré par un arrière fuyant très heureux qui allège considérablement l'ensemble. Le maître-couple est nettement réduit par rapport à la caisse de série, alors que le poids, malgré l'utilisation de l'aluminium, est légèrement plus élevé.

Curieusement, le plus sportif des trois nouveaux coupés n'est pas équipé du moteur le plus puissant. Et c'est certainement dommage. En effet, qu'on l'aime ou pas, sa forme est efficace, puisqu'avec 14 chevaux de moins que le HF, il atteint exactement la même vitesse de pointe (180 km/h à 6000 t/m, tout en consommant, selon l'usine, un peu moins d'essence. Le gain de forme a permis de monter un rapport de pont plus long (11 x 39). Il est donc assez surprenant, dans ces conditions, de constater que les temps d'accélération ne sont que fractionnellement supérieurs à ceux vérifiés avec le HF, ceci ne pouvant s'expliquer que par la fatigue de l'embrayage de ce dernier dont nous avons déjà parlé.

■ 400 m départ arrêté : 19"

■ 1000 m départ arrêté : 33" 8/10

■ Vitesses maximales sur intermédiaires (à 6200 t/m) 1<sup>re</sup> 51 - 2<sup>e</sup> 87 - 3<sup>e</sup> 133 km/h.

Du reste, l'impression de moins grande nervosité dans les reprises est nettement perceptible.

Nous n'avons plus affaire à une 2 + 2, mais à une ... 2 + 1. La banquette arrière est en effet symbolique, son fond n'a même pas été rembourré en raison de la trop faible garde au toit. La visibilité est beaucoup moins remarquable, l'accès à bord moins aisé (les portes s'ouvrent à peine à 45°) et la position de conduite, en raison de la faible hauteur du baquet, un peu moins agréable. L'arrière étant du type fastback, les bagages se chargent par une grande lunette pivotante, que l'on peut du reste entrouvrir à l'aide d'une commande électrique au tableau de bord pour faciliter l'évacuation de l'air.

En résumé, la Zagato est d'une ligne plus agressive, plus virile que le Coupé HF. Mais les inconvénients qu'elle offre sur le plan pratique par rapport à celui-ci ne nous semblent pas se justifier à performances égales et prix accru. Par contre,



avec la mécanique HF, nous nuancerions sans aucun doute notre jugement ...

## CONCLUSION

Avec leur nouveau moteur 1300, les Coupés Fulvia ont atteint leur maturité. Ils sont tout à fait à leur place dans leur gamme de prix par rapport à leurs performances, sont sûrs, bien finis et présentés, agréables et faciles à conduire... et même à garer ! Décidément, les constructeurs italiens sont en pleine euphorie, et il est intéressant de constater qu'en ce moment, leur production dans le domaine des voitures sportives est dans l'ensemble à la pointe du progrès. Dans cette offensive de grande envergure, Lancia n'est pas à l'arrière-garde, bien au contraire.

## FICHE TECHNIQUE LANCIA FULVIA

### COUPE HF RALLYE 1.3.

**MOTEUR :** 4 cylindres en V à 45° refroidi par eau, bloc fonte, culasses en alliage léger 2 A.C.T.  
77 x 69,7 mm - 1298 cc  
2 carburateurs double-corps Solex C 35 PHH  
101 CV DIN à 6400 t/m  
13,3 mkg à 4750 t/m

**TRANSMISSION :** traction AV - demi-arbres à joints homocinétiques  
Embrayage monodisque sec, boîte-pont à 4 vitesses toutes synchro  
Couple : 10 x 37

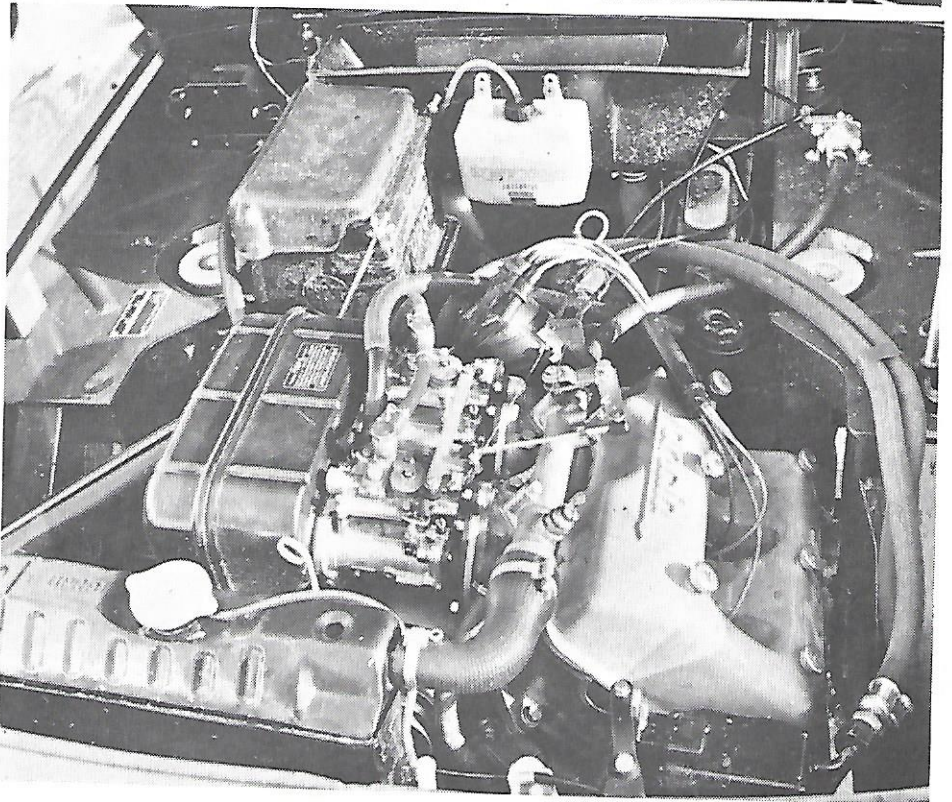
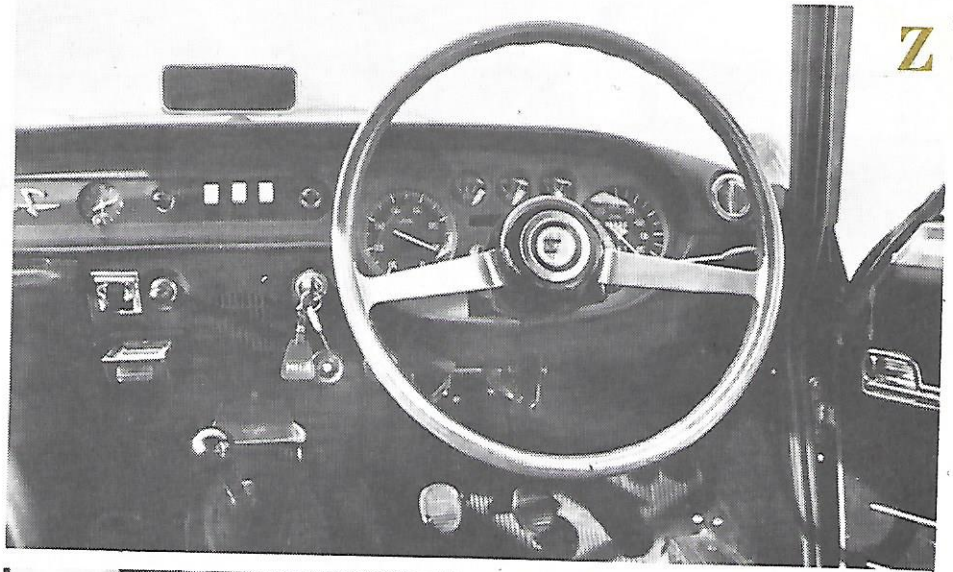
**CHASSIS :** carrosserie autoporteuse, panneaux mobiles en aluminium  
Susp. AV à triangles superposés, ressort à lames transversal, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis.  
Susp. AR à essieu rigide, barre Panhard, ressorts semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques.  
Freins à disques, double-circuit  
Direction à vis et galet.  
Pneus Michelin X 145 x 14

**EQUIPEMENT :** Indic. vitesse, cpte-tours, thermomètre eau et huile, manomètre pression huile, jauge à essence. Chauffage - ventilation, lave-glace, quatre phares, allume-cigares, sièges baquets, volant bois, rétro basculant etc.

**DIMENSIONS :** Longueur HT : 3975 mm  
hauteur : 1250 mm - empattement : 2330 mm  
poids (donnée usine) : 925 kg.

**ESSAI :** beau temps, sec et tempéré.  
1000 m départ arrêté : 33" 4/10.  
Vitesse maxi : 180 km/h à 6200 t/m.  
" " sur intermédiaires : 1<sup>o</sup>  
51, 2<sup>o</sup> 87, 3<sup>o</sup> 134 km/h à 6500 t/m.

**PRIX :** environ 21000 F.



## FICHE TECHNIQUE LANCIA FULVIA

### COUPE SPORT ZAGATO 1.3

**MOTEUR :** identique à celui du Coupé HF, sauf :  
87 CV à 6000 t/m  
11,6 mkg à 4500 t/m

**TRANSMISSION :** couple : 11 x 39  
**CHASSIS :** carrosserie aluminium

poids (donnée usine) : 995 kg  
**ESSAI :** 400 m départ arrêté : 19"  
1000 m départ arrêté : 33" 8/10.

Vitesse maxi : 180 km/h à 6000 t/m.  
" " sur intermédiaires :  
1<sup>o</sup> 51, 2<sup>o</sup> 87, 3<sup>o</sup> 133 km/h à 6200 t/m.  
**PRIX :** environ 23000 F.

