

LANCIA FULVIA COUPE 1300S



Texte
et
photos:
Joël
Peyrou

ROULEZ JEUNESSE



Le dessin de l'arrière est assez léger avec un c.. qui remonte

Avant l'absorption par le Groupe Fiat en 69, Lancia avait su créer toute une gamme de voitures sachant séduire un large public tout en étant originale techniquement. Le Coupé «Fulvia», qui fut à Lancia ce que le «Bertone» fut à Alfa, a joué d'une longévité remarquable résumant toute une philosophie... et une époque.

Tout commence en 65, alors que la berline Fulvia a déjà entamé sa carrière depuis deux ans. Remplacante de la petite Appia, cette auto aux contours anguleux reprend le concept de la traction apparue avec la Flavia en 1960 et signe désormais distinctif de Lancia dans l'industrie italienne. Contrairement à cette dernière, la Fulvia perpétue la tradition des 4 cylindres en V serrés dont la firme turinoise s'est fait la spécialité depuis la mythique Lambda. C'est le moteur, bien sûr, qui sera repris sur les coupés.

VARIANTES Z' ET VERSIONS

Sorti d'abord en 1091 cc (72mmx67mm) sur la berline, le V4 sera augmenté à 1216cc pour les coupés «1200». En 67 arriveront les premiers «Rallye 1300S» de 1298cc (77mmx69,7mm) et 87ch puis en 68 ceux de 93ch (DIN) qui bénéficient de soupapes agrandies de 1mm (admission et échappement) de 2 Solex horizontaux double corps 35 PHH au lieu des 32 et d'un rapport volumétrique porté à 9,5 (9 précédemment). Ils garderont la même dénomination jusqu'en septembre 70 où les séries 2 prendront la relève, sans modification de puissance cette fois mais en délaissant l'adjectif «Rallye». Pour faire «exhaustif» - nous ne le serons pas malheureusement - précisons l'existence pour le marché italien d'une version 1231cc, version assez anecdotique et totalement similaire à la première. Durant cette période les 1200-1300 auront aussi leur version sportive, les HF: nous aurons l'occasion d'en reparler. Comme on le voit, le



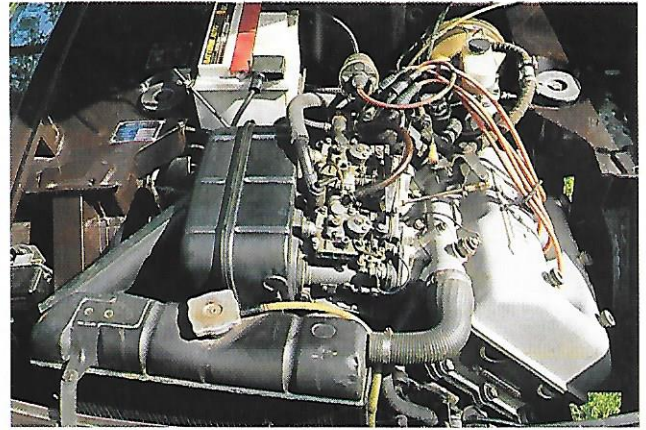
Classique mais efficace



Plus de 70 chevaux au litre et du couple à tous les régimes



Coupé sportif et élégant, le Fulvia perpétue la tradition raffinée des Lancia



Monté exclusivement avec des Solex, le V4 est une pièce d'orfèvrerie

Coupé Fulvia eut pas mal de variantes. Ce n'était pas fini. Fin 70 apparaît la série 2 qui fait le sujet de notre essai. Si, cette fois-ci, la puissance et le couple restent inchangés (11,6mkg mais à 5000 tours au lieu de 4500) quelques aménagements différencient aisément ces deux périodes. Le plus important est sans aucun doute l'apport de la boîte 5 qui, on le vérifiera plus tard, donne un agrément formidable à la conduite. Pour le reste les différences étaient d'ordre esthétique: abandon de la calandre en quadrilatère «en V» au profit d'un dessin allongé englobant les 4 optiques; clignotants intégrés au pare-choc (lui-même différent), passage des jantes de 4 pouces à 4,5 qui délaissaient l'enjoliveur chromé pour un dessin «ouvragé»; des rétroviseurs ramenés de l'aile à la portière. Voilà, c'est à peu près tout. Relayée en 74 par l'ultime série 3 stoppée en 76, les séries 2 connurent aussi quelques «séries spéciales» telles que les «Monte Carlo» (72) ou «Safari» (73) qui faisaient honneur aux succès de la marque en compétition.

SIMPLE ET SOPHISTIQUE

La base du Coupé Fulvia est, on s'en

doute, totalement tirée de la Berline avec coque acier autoporteuse complétée par un berceau auxiliaire à l'avant pour soutenir l'ensemble moteur/boîte. Pour les trains c'est du sérieux avec triangles superposés et barre stabilisatrice. Bien sûr on sourit un peu lorsqu'on voit que «l'élément élastique» est un ressort à lames transversal, principe que l'on retrouve à l'arrière avec deux ressorts semi-elliptiques longitudinaux associés à un essieu rigide et une barre Panhard, le tout of course est équipé d'amortisseurs télescopiques. Au niveau des freins, on retrouve du sérieux. On a droit en effet à 4 disques avec double circuit de freinage assisté et tambour additionnel à l'arrière pour le stationnement! Mais l'âme du Fulvia, c'est bien sûr son moteur, ce V4 à 13° qui donne souvent des sueurs aux profanes pas assez avertis pour comprendre ses secrets et trop pour les ignorer... Rappelons que son architecture extrêmement compacte permet de conjuguer les qualités propres aux moteurs en V avec la faculté de tenir l'ensemble dans un seul bloc et une seule culasse, comme un «vulgaire» 4 en ligne! Cette idée a été d'ailleurs récemment reprise par Volkswagen pour son VR6. Constitué d'un bloc cylindre en fonte et d'une culasse en alliage léger, ce groupe utilise des chambres de combustion hémisphériques et une distribution assez com-

plexe à deux fois un ACT et basculeurs simples ou à tiges, conséquence de la culasse unique et des cylindres qui se chevauchent. Promis, juré, le prochain coup on vous fournit un éclaté du moteur! Dans le cadre de la traction ce type de moteur permettait d'ajuster au mieux les charges dynamiques tout en gardant un emplacement longitudinal classique. Cela conduit à un court porte-à-faux avant gage d'une bonne motricité et d'un moindre sous-virage.

HOMOGENEITE, HOMOGENEITE

C'est une constatation, le Coupé Fulvia plaît aux femmes. Je l'ai vérifié personnellement... après être moi-même tombé sous le charme de ce Coupé dont l'allure générale pourrait très bien être celle d'un «piège à c...» pour minet(te) de Saint-Trop. Non point. Si le Fulvia a une jolie p'tit gueule, avec sa calandre 4 phares, son petit air de gazelle effarouchée bien campée sur ses boudins, ses «yeux bridés» à l'arrière et son intérieur clair - net - pas - trop - chargé, il sait aussi convaincre. «Notre» Fulvia 1300 d'aujourd'hui est de 73 et a été totalement restauré par Noël Lages, un passionné érudit de Fulvia. Le résultat est probant et nous



Volant et planche de bord en bois



Très belle jante ouvragée apparue avec les séries 2

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type: V4 à 19°, incliné à 45° à gauche
Emplacement: longitudinal AV
Cylindrée: 1.298cc
Alésage x course: 77mm x 69,7mm
Cylindrée unitaire: 324,5cc
Rapport volumétrique: 9,5:1
Régime maxi: 6.200 trs
Puissance maximum: 93 ch DIN à 6.200 trs
Puissance spécifique: 71,5 ch/l
Couple maximum: 11,6 mkg à 5.000 trs (DIN)
Couple spécifique: 8,92 Mkg/ch
Alimentation: 2 Solex double corps 35 PHH 23
Distribution: 2 x 1 ACT entraînés par chaîne avec basculeurs simples et avec tiges, chambres de combustion hémisphérique
Vilebrequin: 3 paliers
Matière bloc/culasse: fonte/alliage
Refroidissement: eau
Lubrification: carter humide, jauge
Allumage: bobine, distributeur
Electricité: Batterie 45 Ah, 12V, alternateur Bosch

TRANSMISSION

Type: aux roues AV
Embrayage: Mono à sec
Boîte: manuelle
Nombre de rapports: 5 synchronisés + M/AR
Rapports de pont: 3,909
Autobloquant: non
Vitesse maximum: 170km/h

CHASSIS

Structure: coque autoporteuse acier avec châssis auxiliaire AV pour en-

semble moteur/boîte
Carrosserie: coupé 2 portes, 2+2
Suspensions AV: roues indépendantes, triangles superposés, barre stabilisatrice, ressort à lames transversal, amortisseurs télescopiques
Suspension AR: essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, barre Panhard, barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques
Freins AV: disques assistés à double circuit
Freins AR: disques assistés à double circuit, tambour additionnel pour le stationnement
Direction: vis globique à galet
Rayon de braquage: 5,25m
Jantes: 4,5x14
Pneus: 165x14
Garde au sol: 130mm

DIMENSIONS/POIDS

Longueur: 3.975mm
Largeur: 1.555mm
Hauteur: 1.320mm
Empattement: 2.330mm
Voie AV: 1.300mm
Voie AR: 1.280mm
Poids: 970kg
Rapport poids/puissance: 10,43kg/ch (DIN)
Capacité d'huile: 4,3L
Capacité refroidissement: 6,3L
Capacité d'essence: 38l

SPECIFICATIONS PARTICULIÈRES

Production série 2 (70-74): 49.656 exemplaires.
Prix 1973: 23.072 Francs
Prix actuel (selon état): de 5.000 à 35.000 Francs

permet d'apprécier en entrant la remarquable simplicité de l'intérieur. Des matériaux nobles - sièges en cuir (une option), volant et planche de bord en bois - un dessin équilibré et sans esbrouffe qui devrait donner des idées aux designers modernes. Une fois assis on se doute de la destination médium du coupé. La position est presque haute et n'a rien d'un semi-couché, ce qui n'empêche pas d'avoir tout sous la main: le volant dégage bien les cadrans du tableau de bord où nous attendent compte-tours (zone rouge à 6200), tachy, température d'eau, pression d'huile et benzina; et le levier de vitesse, à 45° comme sur les Alfa. Contact, on a un peu le trac! C'est un V4. Capricieux? Pas du tout! Le bruit n'est même pas arrogant, presque sourd bien qu'assez présent. On enclenche, 1ère en bas en face de la marche arrière, le reste à l'avenant. Sportif! Les verrouillages sont un peu fermes, très typiques des Lancia d'alors. Parti pour

une petite randonnée sur les virolets du haut pays toulousain je croyais naïvement que ce petit V4 latin allait réclamer d'être mené à la cravache. Erreur! Enorme erreur! Me croirez-vous si je vous dis que ce moteur est souple? 11,6mkg en soi ce n'est pas énorme mais si on regarde la courbe on s'aperçoit que dès 3000 tours on en a déjà 11! Pas la peine, donc, de s'affoler. En fait, ce petit coupé se conduit à la carte. Madame peut le conduire en souplesse, monsieur peut lui rentrer dedans si ça lui plaît. L'agrément dans les deux cas, est au rendez-vous. Conduit cool vous profitez de la visibilité de l'habitacle, de l'efficacité du freinage, de la grande douceur de la direction qui, précisons-le est à vis et galet. De plus le Fulvia dégage à la conduite le même sentiment de légèreté que son aspect. Un côté «véloce» - avec l'accent italien S.V.P. - mais avec quelque chose de «mondain», de civilisé. Le Fulvia ne vous force pas la

main. Par contre, si vous avez un poil de tempérament sportif, l'engin va vous piéger sans coup férir. La boîte merveilleusement étagée avec sa cinquième en prise directe - qui aurait bien collé à la dénomination «rallye» de la série précédente - relance en permanence un moteur aussi souple qu'un 1600. On se retrouve en infraction en un rien de temps. Suffit de prendre 4000 tours sur tous les rapports et hop, on s'y croirait. Cela nous amène au comportement. Comme pour le reste le Fulvia paraît facile. C'est une traction, l'empattement raccourci par rapport à la berlina - 2,33m - donne un bon équilibre avec un train avant qui engage bien. On a une auto vive mais sans «excès». Si on insiste, surtout sur le mouillé, on s'aperçoit bien sûr de la répartition du poids (970kg) sur l'avant: l'arrière étant rigide, on peut avoir affaire à un tressautement puis à un délestage que les habitués utilisent à leur propre fin. On rentre fort, voire trop, on lève, l'arrière «bien sûr» se soulève et finit d'enrouler un train avant qui lui semble toujours coller à la route. C'est une technique de conduite que l'on retrouve sur une nouveauté d'alors, l'Alfasud, voire même sur les 205 qui partent aussi «du cul».

Vendu 23.072F, en 73, le coupé Fulvia série 2 fut produit à 45.216 exemplaires en quatre années d'existence. Jugé un peu bruyant à l'époque, on lui trouvait aussi une vitesse de pointe un peu courte - 170km/h. Mais sa destination n'était pas là. Le Coupé est une auto faite pour prendre du plaisir à chaque kilomètre, tortueux de préférence. Sous ses airs jolis sa destination est celle d'un jouet transalpin, réclame un peu plus d'attention que la TL du voisin, un peu de ménage à froid, une pression d'huile surveillée et des vidanges à l'heure dite. Côté caisse, un petit coup d'oeil au point d'ancrage du berceau avant, des bas de porte et des bas de caisse est nécessaire pour prévenir la rouille. Un minimum on en conviendra pour un tel plaisir.

Nous remercions le Club Lancia pour leur sympathique collaboration.
Cette voiture est à vendre
Tel: 61.44.98.23



Calandre de série 2 abandonnant le V. On remarque l'aspect moins anguleux de l'avant