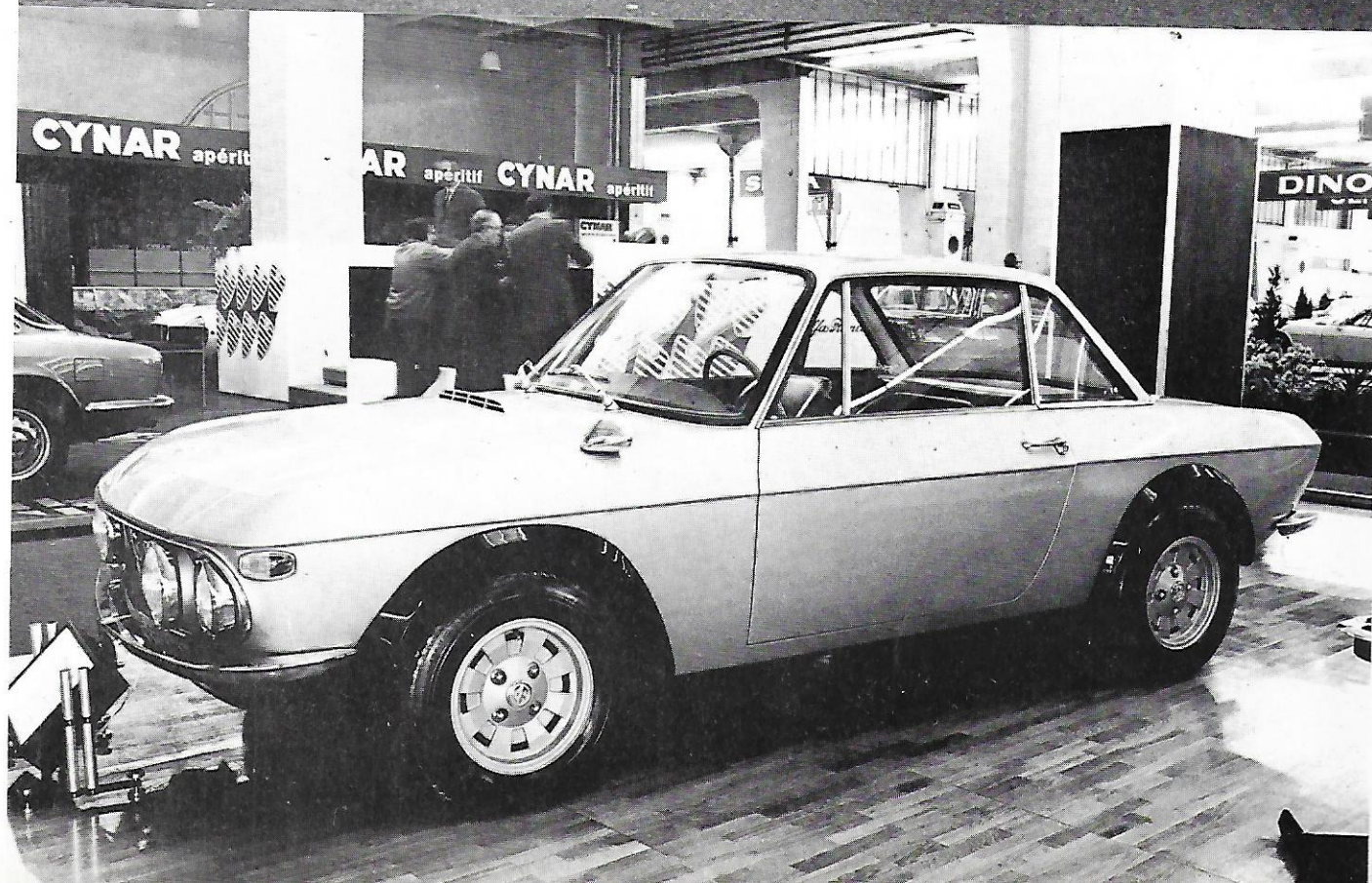


D'habitude, un essai exige quelques jours et quelques centaines de kilomètres. Cette fois, le terrain choisi par Lancia nous a permis de nous faire une opinion suffisamment circonstanciée de façon condensée. Voici quel fut notre programme : le matin, départ de Turin au volant de la Fulvia HF 1600, autostrade jusqu'à St-Vincent d'Aoste avec mesures (sur bases vraiment étalonnées) des accélérations et de la vitesse de pointe. Puis, de St-Vincent à la station de sports d'hiver de Cervinia, route de montagne d'abord sèche, ensuite

boueuse. A Cervinia, montage de pneus à clous et petit circuit sur la neige, spécialement ouvert pour nous, ébats pendant une demi-heure. Le lendemain matin, au volant du coupé Flavia deux litres, descente vers Turin, et remontée sur Cervinia. Nouvelles galopades sur le petit circuit. Le tour des nouveaux modèles était fait, car toutes les conditions avaient été judicieusement divisées. Allez donc chercher cela dans la région parisienne...

JOSÉ ROSINSKI



Essais Lancia :

coupé Flavia 2000 et Fluvia HF 1600

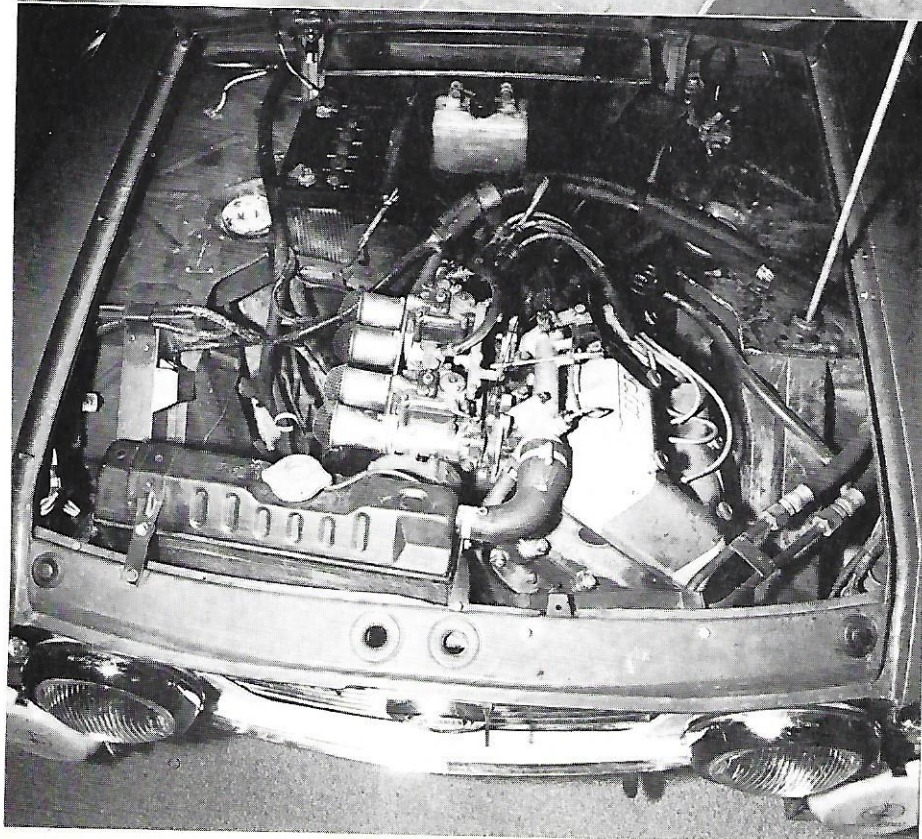
La HF 1600

Il s'agissait de la voiture qui, conduite par Kallström, avait remporté le rallye Méditerranée. On se souvient que si elle avait pu être engagée dans le Monte-Carlo, elle eut terminé en seconde position du classement général. Encore considérée comme un prototype à cause du moteur 1 600 ce qui l'équipe, elle sera bientôt homologuée en Groupe 3 (Grand Tourisme, 500 exemplaires).

Extérieurement, rien ne distingue la Fulvia HF 1,6 de la 1,3 que nous connaissons déjà. Carrosserie du Coupé, rouge avec bandes longitudinales jaune et bleu. Capots, portes en aluminium. Cette voiture était équipée de jantes larges en alliage léger (6" x 13") portant des pneus Michelin Racing 19 x 13. Et l'on remarque que les roues avant présentent un carrossage légèrement négatif, au contraire des réglages normaux. Dans les chiffres, tout ceci se traduit par un net accroissement des voies par rapport au modèle de série (neuf centimètres en plus à l'avant, 5,5 cm à l'arrière). De même, à cause des élargisseurs d'ailes rendus nécessaires par l'utilisation des gros pneus, la largeur hors tout augmente de 5 cm.

A l'intérieur, notre voiture d'essai trahissait son utilisation « rallye », ce qui n'est pas un reproche d'ailleurs : siège baquet moulant, volant de très petit diamètre à jante épaisse et souple, garnie de cuir. Absence de tapis et selleries superflus, de banquette arrière utilisée comme espace de rangement pour outils, cartes et provisions divers. Absence aussi d'indicateur de vitesse, mais présence massive d'un volumineux compte-tours à mouchard, bien en évidence, immanquable. Face au passager-coéquipier, un tripmaster Halda. Mais les nouveautés se cachent sous le capot. Sous la forme d'un quatre cylindres d'abord dont la cylindrée atteint 1 584 cc, au lieu des habituels 1298. Ceci a été obtenu par accroissement de la course — 82 mm au lieu de 77 mm — et de l'alésage, qui passe de 69,7 à 75 mm. Le taux de compression monte à 10,5 : 1, la puissance à 130 ch SAE, soit environ 115 Ch DIN, à 6 500 tr/mn, tandis que couple maximal s'établit à 17 mkg (SAE) à 4 500 tr/mn. Pour mémoire, l'ancienne HF disposait de 000 Ch SAE et 000 mkg.

L'architecture du moteur n'a nullement changé, avec ses arbres à cames en tête, le droit pour l'admission, le gauche pour l'échappement. Le vilebrequin tourne sur trois paliers, l'alimentation est assurée par



deux carburateurs double corps. Un radiateur d'huile est adjoint au circuit de lubrification.

Deuxième nouveauté : la boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Les quatre vitesses supérieures suivent la grille normale, la première est en bas et à gauche. Le levier de commande est plus court et plus direct qu'autrefois.

Cette première n'est d'ailleurs pas très facile à enclencher, surtout au rétrogradage, la position de conduite serait absolument parfaite si, pour un conducteur de grande taille au moins, le levier ne se trouvait pas trop loin... Quant aux autres rapports, ils passent « comme dans du beurre », moyennant une assez longue course il est vrai. A cause du tout petit volant, la direction est très directe, et, malgré lui, elle demeure douce. Mais sa précision n'est pas exemplaire. Comme la suspension est fort sèche, surtout à la dépression, le volant est le siège de réactions terriblement violentes lorsque la route est mauvaise et, après trente kilomètres en montagne, je plaignais les pilotes qui en effectuent des milliers en rallye. Je fis part de cette réflexion à Pat Moss, promue démonstratrice pour l'occasion. Elle me répondit que ses amis masculins Munari, Kallström, etc... saignaient parfois un peu des mains, mais qu'elle n'avait jamais connu ce problème... Ne me parlez plus du sexe faible !

J'avouerai sans plus de détours ce qui m'a gâché ma journée : je n'ai rien compris à cette voiture, je n'ai jamais pu la maîtriser, sa façon de virer m'a mis dans l'échec le plus honteux. Pour l'inscrire dans un virage, elle s'apprend sans trop de difficultés : on lève le pied en entrant, elle s'engage sans renâcler. Mais pour sortir, c'est une autre affaire... Dès qu'on remet les chevaux, et il y en a, on voit le capot pointer vers l'extérieur, et si d'aventure quelques cahots se présentent le volant se met à tressauter violemment, la roue avant intérieure commence à patiner. Tout cela est brutal, sans progressivité, et nécessite de toute évidence une sérieuse prise en mains. Bref, pour les trajectoires, j'ai été recalé, zéro, minable.

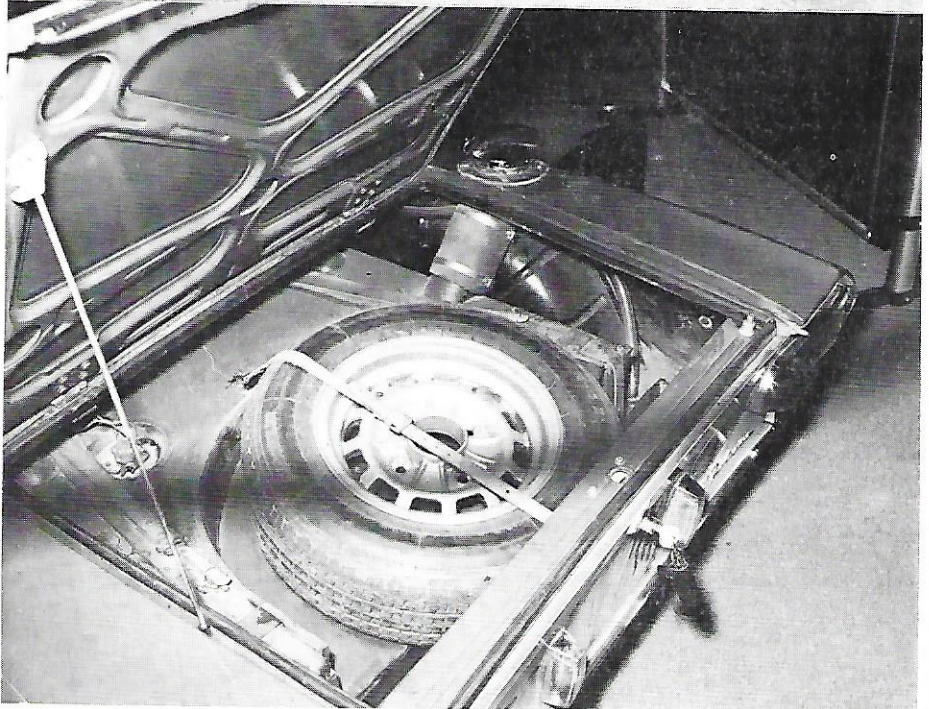
Sur la neige, tout allait mieux, la HF se fait plus douce, plus classiquement équilibrée, je me suis mieux entendu avec elle. L'arrière parle de bonne grâce, et le sous-virage est moins net à la réaccélération, sans doute parce que naturellement, on dose avec plus de précision.

Sur l'autoroute, rien de remarquable : tenue de cap parfaite, comportement superbe en grande courbe. Le niveau sonore est élevé, mais très supportable. On ne perçoit, malgré les durs pneus Racing, aucun bruit de caisse. C'est assez remarquable, surtout si l'on pense que cette voiture avait déjà un Monte-Carlo à son actif !

Le moteur ne commence à carburer parfaitement qu'à partir de 4 000 tr/mn, d'où il monte agressivement jusqu'à 6 500 tr/mn. Ceci impose en toutes circonstances des démarrages énergiques. Les performances m'ont un peu déçu : 17" aux 400 m, 30" 5/10 au kilomètre départ arrêté, 183 km/h à 6 500/6 600 tr/mn, j'attendais mieux. Ces

chiffres sont d'ailleurs anormalement bas, une autre HF 1600 équipée d'une boîte à quatre vitesses étant, aux mains d'un confrère avec lequel je faisais route, manifestement plus rapide. On doit en fait pouvoir compter sur 30" au kilomètre et 190 en pointe, environ.

En résumé, je n'ai pu apprivoiser le petit monstre. C'est de ma faute, évidemment, voyez les résultats en rallyes. Simplement, cela prouve que cette nouvelle HF, très compétitive, n'est pas si facile à conduire. Quoiqu'il en soit, elle donne une fameuse impression de solidité, elle freine très bien, et aux mains d'un autre pilote — valable celui-là — c'est une des quatre meilleures voitures de rallye du moment. Merci à Lancia d'avoir eu le courage de me la prêter, et pardon si je n'ai pas su apprécier...



Le coupé Flavia 2000

Là, changement total de décor... Du sport, on passe au Grand Tourisme, non sans un zeste de sophistication, la marque même de Lancia.

Même programme de base, pourtant, que pour la Fulvia HF : augmentation de cylindrée, donc de puissance, de couple, et de performances. Mais ici, le but n'est pas de gagner des courses, simplement de rendre au coupé Flavia sa place dans la hiérarchie.

Ce style de voiture est durement attaqué par les berlines rapides de plus de deux litres, Triumph, BMW, Mercédès, etc. Une Lancia s'adressant par définition à une clientèle de connaisseurs, se doit d'apporter non seulement de l'originalité et du luxe, mais aussi des performances qui permettent à son conducteur d'éviter les affronts s'il le veut...

Comme les « petites » Fulvia, le coupé Flavia reste fidèle à la traction avant. La cylindrée du moteur à quatre cylindres à plat opposés passe de 1 800 à 1 991 cc (89 x 80 mm). Les deux arbres à cames sont dans le carter, entraînés par chaîne, l'alimentation s'effectue au moyen d'un carburateur inversé double corps (une version à injection est actuellement à l'étude). Avec un taux de compression de 9 : 1, la puissance atteint désormais 131 Ch SAE à 5 400 tr/mn, (environ 115 CH DIN), le couple de 18,3 mkg SAE culminant à 4 200 tr/mn, c'est-à-dire assez haut pour une voiture de ce genre, on le remarque tout de suite. Par rapport à l'ancien modèle, rien d'autre d'essentiel n'est changé : boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés ; suspension avant à roues indépendantes avec ressort à lames transversal, essieu arrière rigide ; barres anti-roulis sur chaque train ; freins à disques assistés sur les quatre roues ; jantes de 5 1/2" équipées de pneus Michelin XAS 165 x 15. Cependant, on note que Lancia offre contre supplément de 1 200 F une direction (ZF à vis et galet) assistée.

Esthétiquement parlant, le Coupé 2000 présente d'assez considérables modifications qui ne vont pas, si je puis donner un avis personnel, dans le sens de la finesse ou de l'originalité. Farina n'a conservé que les portes de l'ancien coupé, et augmenté en même temps que le volume habitable celui des parties avant et arrière. L'ensemble est plus massif, moins élancé, mais plus pratique aussi. Le capot s'ouvre maintenant dans le bon sens, la capacité de la soute à bagages s'est nettement accrue. Contrairement à ce que leur dessin veut laisser croire, les roues sont en voile d'acier, sans enjoliveurs.

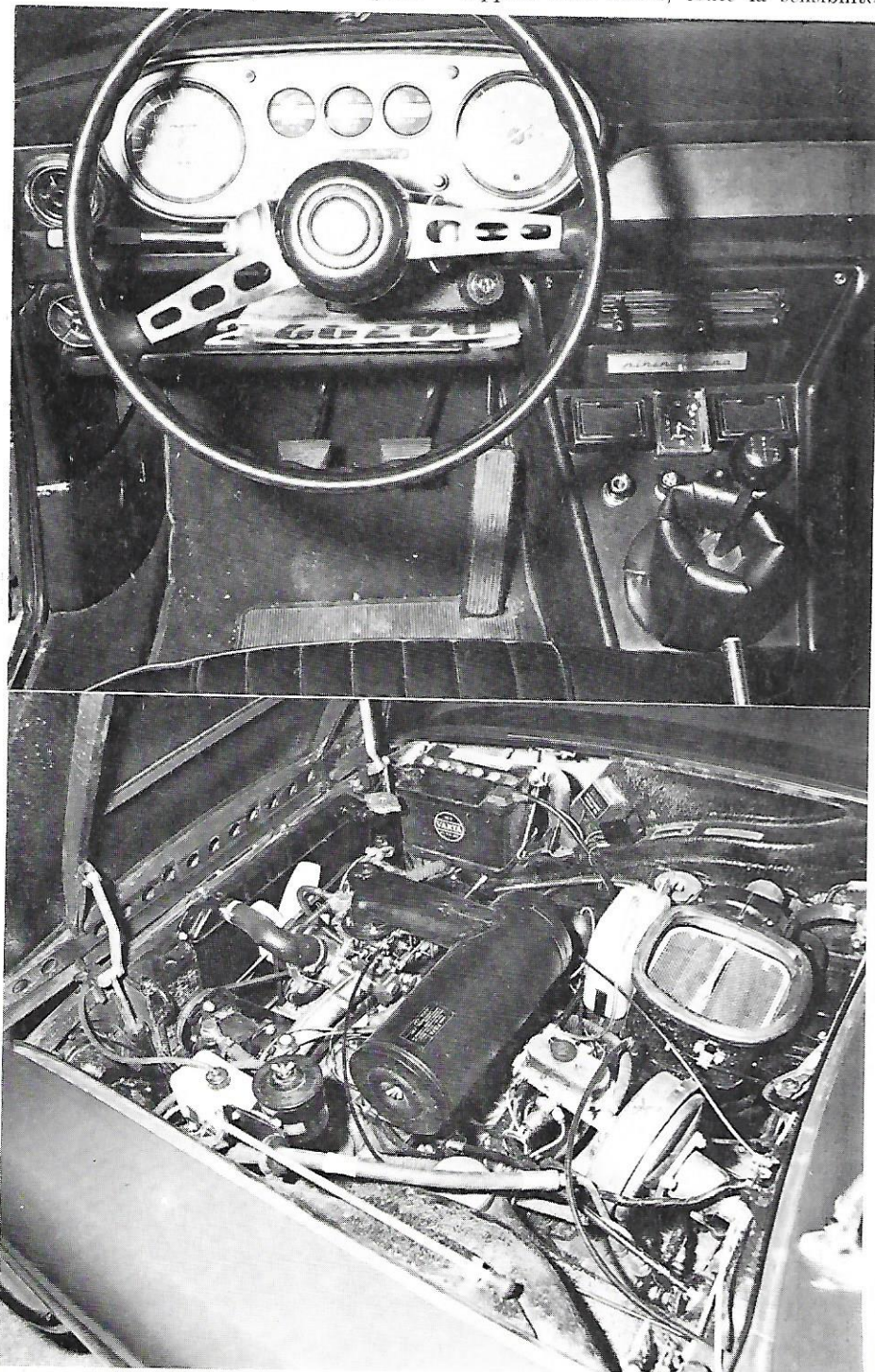
L'empattement n'a pas varié et cependant, les places arrière sont devenues beaucoup plus commodes. Cependant, cette voiture reste une 2 + 2 spacieuse certes, mais conforme à l'esprit de la formule. C'est un bon compromis, mais je regrette qu'en son nom, on ait délibérément sacrifié le confort du conducteur qui ne dispose pas d'une marge de recul suffisante pour son fauteuil. Excellente quant aux bras, la

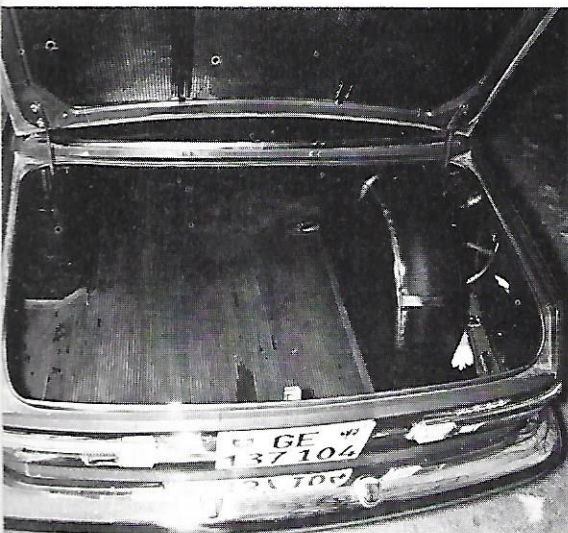
position de conduite nous est donc apparue peu satisfaisante pour les jambes, que l'on doit tenir très pliées comme dans une berline.

Pour la conception et la finition de l'habitacle et, en particulier, du tableau de bord, Lancia s'est conformé aux nouvelles normes de sécurité US. L'élégance y a perdu, le simili noir et le contreplaqué bleu nuit remplaçant la classique planche de bois. Tous les instruments de contrôle sont de bonne taille, et bien groupés sous une visière, dans le plan d'un volant dont on note avec satisfaction le diamètre raisonnable. Dans l'ensemble, la finition est à la hauteur de la réputation de la marque, ou presque. Mais on s'étonne de ne pas trouver sur cette voiture de vitres commandées électriquement. Les fauteuils sont moelleux à souhait, mais manquent

un peu de profondeur. La visibilité apparaît irréprochable, sous tous les angles. Enfin, on apprécie le nouveau levier de vitesses moins long et plus rigide, les aérateurs orientables, l'emplacement rationnel des commandes d'essuie-glace - lave-glace et d'éclairage que l'on manœuvre sans quitter le volant des mains.

Le silence de fonctionnement dans le Coupé Flavia n'est pas l'un de ses moindres attraits. La technique qui consiste à monter des ensembles mécaniques sur châssis séparé et isolé de la coque donne à ce point de vue les meilleurs résultats. Dès l'abord, la douceur de la direction assistée de cette traction avant séduit. Cependant, la plus grande satisfaction vient de ce que Lancia et ZF ont réussi en même temps à conserver, avec un rapport assez direct, toute la sensibilité





nécessaire à cet organe, atteignant une quasi-perfection rarement rencontrée sur d'autres modèles.

Excellente en conduite « Grand Tourisme », la tenue de route pose un problème lorsque l'on force l'allure. Il s'agit d'un renversement soudain, sans progressivité ni prévenance, du comportement naturellement sous-vireur au sur-virage le plus net. Nous aurions aimé essayer d'autres pressions de pneus pour tenter de minimiser ce phénomène, mais nous n'en avons pas eu le temps.

L'assistance du freinage est moins réussie que celle de la direction. A chaud, le dosage est délicat, et des blocages de roues peuvent se produire si l'on n'a pas la pédale parfaitement « en pied ».

Le confort prodigué par la suspension est tout à fait remarquable, en tout cas pour des passagers avant. Par les moyens classiques, il semble difficile de faire mieux. Restent des performances. Nous avons disposé pour les mesures d'une voiture qui ne comptait que 700 km au compteur. En outre, il pleuvait sur l'autoroute. C'est pourquoi nous pensons que les chiffres cités sont susceptibles d'être améliorés dans des conditions plus normales.

400 m : 18"6/10".

1 000 m : 33"6/20".

Vitesse maxi : 179 km/h à 5 600 tr/mn environ.

Maxi lus s/intermédiaires à 5 600 tr/mn.: 1^{re} 60 - 2^e 100 - 3^e 130 km/h.

Le moteur n'offrant qu'une plage d'utilisation énergique assez étroite, entre 4000 et 5 600 tr/mn, une boîte à cinq rapports nous paraît pratiquement indispensable pour tirer la substantifique moelle du

Coupé Flavia 2000. Tel qu'établi, l'étage ment fait apparaître une première un peu molle et une troisième trop courte. C'est dans ce domaine que se situe l'amélioration la plus souhaitable que l'on pourrait apporter à ce nouveau modèle, par ailleurs des plus agréable et des mieux civilisés.

Fiche technique : coupé Flavia 2000

Moteur : Quatre cylindres horizontaux opposés. Refroidi par eau. Alésage et course 89 × 80 mm. Cylindrée totale 1 991 cm³. Taux de compression 9 à 1. Puissance maxi SAE 131 ch à 5 400 tr/mn. Couple maxi 18,3 m/kg à 4 200 tr/mn. Carburateur inversé à double corps avec insertion du deuxième corps commandé par dépression. Transmission traction avant. Embayage monodisque à sec avec commande mécanique. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés, commande au plancher.

Équipement : Indicateur de vitesse, compte-tours, manomètre d'huile, thermomètre d'eau, essuie-glaces 2 vitesses, lave-glace électrique, chauffage, climatisation, aérateurs orientables, 4 phares, etc.

Châssis : Suspension AV à roues indépendantes avec ressort à lames transversal, amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice. AR à essieu rigide tubulaire, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs télescopiques, barre stabilisatrice et barre de réaction transversale.

Roues : Jantes 5 1/2 JK × 15. Pneus Michelin 165-15 XAS.

Direction : Mécanique à vis globique et galet. Sur demande direction hydraulique ZF.

Freins : A disque sur les 4 roues, avec commande hydraulique et servo-frein à dépression.

Dimensions : Poids en ordre de marche (usine) 1 190 kg, empattement 2 480 mm, longueur 4 540 mm, largeur 1 605 mm, hauteur (à vide) 1 330 mm, voie AV 1 320 mm, voie AR 1 280 mm.

Essai : Temps froid et pluvieux.

0 - 400 mètres 18" 6/10.

0 - 1 000 mètres 33" 6/10.

Vitesse maxi : 179 km/h à 5 600 tr/mn environ.


Maxi sur intermédiaires : 60, 100, 130 km/h. ●

Connaissez-vous bien Lancia? Classique ne signifie pas austère

Chez Lancia, on se réclame d'un certain classicisme. Il en est ainsi depuis plus de 60 ans et il n'y a pas de raisons pour que cela change. Pour être fidèle à une certaine image de la voiture on n'est pas pour autant hostile à l'innovation. Le Coupé Fulvia Sport S en apporte la preuve.

Son épure est due à l'ingénieur Zagato dont toutes les recherches se placèrent sous le signe de l'abaissement de la résistance à l'air. Grâce à sa ligne il gagne presque 10 km/h par rapport au Coupé Rallye S - dont il est mécaniquement dérivé - pour dépasser aisément 180 km/h.

Comme toutes les Lancia le Coupé Zagato S est une voiture construite en série et finie à la main : c'est une traction avant de qualité pour automobilistes de qualité. Lancia : belle allure à toute allure.

 **LANCIA FRANCE S.A.**
150 agents et concessionnaires.

75-PARIS 8° -123, AV. DES CHAMPS-ÉLYSÉES. tél. : 359.39.05
92-NEUILLY-S/SEINE-68, BD BOURDON, tél. : 624.10.27 - 624.79.31

13-MARSEILLE -150, AV. DU PRADO, tél. : 53.55.22 - 53.55.88
33-BORDEAUX -21, RUE BERTRAND-DE-GOTH, tél. : 92.50.24



*Coupé Fulvia Sport S. Traction avant 7 CV, 2+2 places. Prix : 20'000 F
Prix T. V. A. comprise, départ Paris, Marseille, Bordeaux*

lubrifiants

préconisés