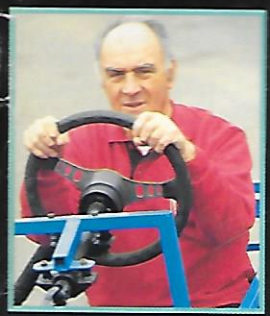


auto retro

N° 210 - MAI 1998



LANCIA FULVIA
Essai-guide d'achat
p. 20



RÉMY JULIENNE
Cinéma de choc ! p. 16

AUDI SPORT QUATTRO
Sport extrême ! p. 36



Et aussi : R5 Alpine Turbo p. 96



Xavier AUDIAU
Rédacteur en chef
Un grand merci pour le sérieux et l'efficacité du club Lancia quant à notre recherche d'une belle Fulvia ! Cordialement,

Auto Rétro
BP 58, 77211 Avon Cedex
Tél. : 01 60 71 55 55 Fax : 01 60 72 22 37



JAGUAR TYPE E V12
Par José Rosinski
p. 28



JEEP Tout-terrain,
tout budget ?

p. 82



L 8839 - 210 - 25,00 F



REF 150 / CHF 6 / GBP 3.20 / CAD 7.75

UNE SPORTIVE EN TENUE DE



Parmi les automobiles italiennes de grande diffusion, les Lancia se sont souvent distinguées par un grand raffinement tant technique que stylistique. Le coupé Fulvia ne déroge pas à la règle...

Texte Xavier Audiau, photos Daniel Denis

LANCIA FULVIA

SOIRÉE





Banale et passe-partout ?
Non, élégante et discrète !
Si la finesse des montants
de pavillon avait de quoi charmer
une clientèle raffinée, il ne fallait pas
être trop regardant
sur la calandre chromée...
en pur plastique !

Une voiture de "nénette" la Fulvia ? N'allez surtout pas dire cela au propriétaire de notre série 2 de 1973 ! Auquel cas, vous auriez droit dans un fort accent toulousain à *"non, je ne vois pas ce que vous voulez dire. Par contre, virile, ab ça, oui, elle l'est ! Elle fut même championne du monde des rallyes en 1972. Et alors ?!"*

Fausse timide

Certes. Et pourtant, c'est bien une impression d'élégance de fille de bonne famille que dégage le coupé Fulvia : sous une allure faussement anodine, on lui découvre des manières très BCBG jusqu'aux bouts de ses fins pare-chocs chromés. Le charme discret de l'Italie... assorti d'une pointe de piment rouge ! Pour s'en convaincre, regardez-la glisser le long du trottoir...

Il y a d'abord cette proue un peu agressive et fière avec ces quatre optiques rondes typées "sport" au ras du sol et puis ce profil tendu on ne peut plus classique avec une ceinture de caisse assez haute et des montants de pavillon aussi épais que des spaghettis pas assez cuits, conférant à "l'étage supérieur" une finesse remarquable. C'est ce qu'on appelle avoir de la personnalité... Et alors que vous pensez, "trop inaccessible pour moi, la bourgeoise !", vous vous retournez inmanquablement sur son derrière, moment où la Fulvia en profite pour révéler ses excentriques origines latines avec une délicieuse poupe concave dont les ailes taillées impeccablement en pointe remontent légèrement ; un signe un rien coquin, simple clin d'œil ou haussement d'épaule qui semble vous dire *"tu viens ?"* Moi, je n'ai jamais su dire non...

Chrome et flambe

En tirant la portière dénuée d'encadrement de vitre de la Fulvia, vous avez ce sentiment rassurant d'avoir quelque chose en main... Un premier indice quant à la réelle personnalité de l'au-

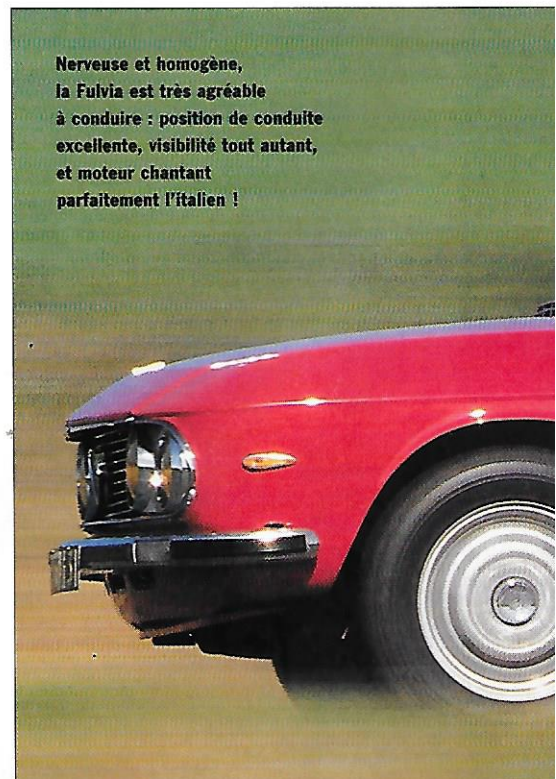
to contrastant terriblement avec cette fausse impression de fragilité. Mais il suffit de jeter un oeil à l'habitacle pour que l'impression première reprenne le dessus ! Car l'intérieur est à l'image de l'extérieur : ambiance luxuo-sportive typique des années 60 ! Les nombreuses touches de chrome (levier de frein à main, platines de réglages des sièges...) idéalement assorties au similicuir blanc cassé très chic des sièges "s'harmonisent" ainsi sans complexe avec une planche de bord en plastique "imitation bois" et un volant deux branches de la même veine. Si cet amalgame terriblement kitsch participe désormais au charme de l'auto, on se demande comment on pouvait à l'époque le rendre crédible auprès d'une clientèle raffinée ! Mais peu importe, la Fulvia regorge de délicates attentions : instrumentation complète, custodes avant et arrière entrouvrantes, lunette arrière dégivrante, tonalité de klaxon type "vous mé reconnaissez !", vide-poches aux pieds des passagers avant ou encore poignée de maintien au-dessus de la boîte à gants. Vous pouvez d'ailleurs vous y accrocher, on part faire un tour...

Essaye de m'attraper !

Le V4 démarre illico, laissant échapper une sonorité toute métalico-italienne, à la fois pleine, rauque et rageuse plutôt sympa... d'autant qu'ici le silencieux a disparu pour cause de plaisir auditif ! La position de conduite est celle d'un coupé — excellente — avec le dos droit ou légèrement incliné et les jambes mi-tendues tandis que la commande de boîte à 5 rapports tombe idéalement sous la main. A ce propos, gaffe à ne pas se tromper : grille "inversée" avec 1^{er} en bas à gauche ! Les commandes se révèlent douces, quoique en manœuvres la direction apparaît pesante. De même, le grand volant oblige à conduire les bras très écartés tandis que sa fine jante procure une certaine impression d'inconsistance dans vos paumes. C'est d'ailleurs ce "toucher" qui rappelle que nous

sommes à bord d'une auto ancienne, le comportement général étant étonnamment feutré et homogène... pour ne pas dire incroyablement moderne !

En effet, dès les premiers tours de roues, on note l'absence de bruits parasites, un confort de roulage certain et surtout une surprenante facilité de conduite. Une certitude renforcée au fur et à mesure que l'on augmente la cadence. Le moteur répond alors énergiquement tandis que le train avant semble engagé sur des rails de slot racing ! Ceci associé à un freinage par quatre disques convainquant, cette Lancia se révèle d'une efficacité insoupçonnée. Et par bonheur, comme notre menu du jour est exclusivement constitué de routes en lacets, nous ne nous privons pas de ce plaisir généreusement offert. Quelle agilité ! Rondement menée, une



Nerveuse et homogène,
la Fulvia est très agréable
à conduire : position de conduite
excellente, visibilité tout autant,
et moteur chantant
parfaitement l'italien !



Instrumentation complète mais planche de bord en "ronce de Conforama" et joli volant mais à la jante en faux bois ! Aujourd'hui on trouve ça kitsch, mais quelle quincaillerie tout de même...

Fulvia devait infliger de sacrées corrections aux inconditionnels de la propulsion ! Et aujourd'hui encore, son train avant pourrait être cité en exemple...

A la limite...

Seul point noir en conduite vraiment "sport" — en dehors d'un maintien latéral des sièges éventuellement insuffisant et de la jante du volant qui se tord en appui — une démultiplication de la direction trop exagérée. A cette réserve près, on frise le sans faute ! On pourrait aussi ajouter un manque de ressources obligeant à jouer de la boîte (la 4^e tire toutefois un poil trop long) afin de rester en permanence dans les tours (au-delà de 4 000) mais c'est un peu vite oublier que nous avons affaire à un petit 1 298 cm³ offrant tout de même 90 ch DIN... et accusant près de 165 000 km d'origine ! Mais après tout, ce n'est pas plus mal ainsi car c'est un réel plaisir de tirer sur les intermédiaires : non seulement le moteur fait preuve d'une belle nervosité, mais la boîte, aussi douce que précise, verrouille impeccablement, sans compter que le pédalier est idéalement disposé pour pratiquer le talon-pointe. Ajoutez à cela l'ambiance acoustique de notre route vallonnée et la tenue de route "qui va bien" et vous comprendrez que le

verdict de notre prise en main ne peut être que largement positif ! Et pourtant, notre propriétaire est formel : avec les jantes Cromodora équipées de pneus à profil bas dont l'auto est habituellement chaussée, la tenue de route est dix fois plus efficace encore ! On n'ose imaginer... Ce qui ne nous empêche pas d'être formels à notre tour : les gommes dures que nous avons pour les besoins de la séance photos ont un double avantage ; leur crissement immédiat en appui ajoute à l'ambiance et, le cas échéant, cela permet de placer plus facilement l'auto en entrée de courbe par un très léger lever de pied !

Qui n'en veut ?

La Fulvia est à l'image de sa ligne : à la fois discrète et sans histoire en conduite normale, elle

vous offre son brio quand on cherche à la connaître davantage ! Ultimes arguments pour vous convaincre : en soulevant les capots — pourvus d'un éclairage — vous découvrirez à l'avant une mécanique à la fois originale et qui a "de la gueule" permettant d'assouvir votre passion pour le sport et à l'arrière un coffre digne de ce nom, idéal lors des longues escapades à deux. Et, accessoirement, le coupé Fulvia se sent à l'aise en société, n'hésitant pas à voler la vedette aux Jaguar et autres Mercedes sur les parkings des plus grands hôtels... bien que sa cote soit très raisonnable ! Et alors ?!

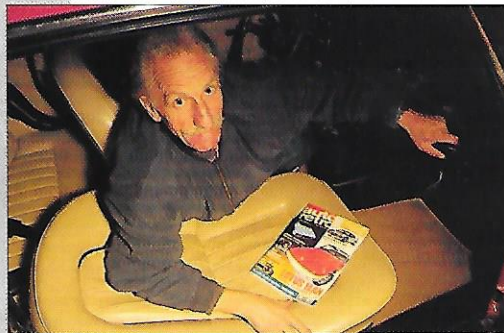
Nos remerciements à Gérard Cassagnes pour le prêt de sa Lancia, son accueil et sa passion communicative, au Lancia Club France ainsi qu'à la météo du sud-ouest !

La Fulvia étonne par sa tenue de route incroyablement efficace. En 1965, à puissance égale, une propulsion devait avoir beaucoup de mal à la suivre sur parcours sinueux !



UN LANCISTE PASSIONNÉ

Récupérant de l'un de ses frères au milieu des années 80 la Fulvia de notre essai, Gérard Cassagnes se découvre petit à petit une passion pour la marque Lancia, notamment en raison des conceptions techniques toujours originales et raffinées... auxquelles un ancien expert en automobile ne peut être que sensible ! Une passion si dévorante que nous ne sommes pas étonnés d'apprendre qu'il est membre du Lancia Club France et que son auto de tous les jours n'est autre qu'une Thema ! En revanche, en pénétrant dans sa caverne d'Ali Baba, il y a de quoi être surpris : au milieu de tonnes de pièces et outre une berline Alfa Giulia, on découvre un coupé Flaminia dans son jus et surtout une rare Flavia Sport 1,8 l Zagato à restaurer ! Aujourd'hui à la retraite, Gérard a tout le loisir de restaurer ses autos, d'organiser des sorties dans sa région sans oublier de faire rouler sa Fulvia dont il apprécie « la ligne, la nervosité du moteur et la tenue de route, surtout avec les Cromodora ! » Une passion qui ne l'empêche toutefois pas d'en vivre une autre... au guidon d'une Suzuki 1100 GSXR !!



SUPER !

- ▲ ligne élégante
- ▲ tenue de route, agilité
- ▲ comportement très homogène
- ▲ mécanique originale et chantante
- ▲ boîte douce et précise
- ▲ ambiance
- ▲ cote

?

QUOIQUE...

- ▼ corrosion
- ▼ rare en très bon état
- ▼ certaines pièces rares
- ▼ direction
- ▼ HF plus nerveuse... mais plus chère !

Ci-dessous, la Fulvia dans toute sa pureté grâce à un petit derrière concave, des ailes très légèrement en pointe et une grande surface vitrée. Quelle classe !



CE QUI A CHANGÉ

En dehors des sigles, coloris et autres détails, retons...

CALANDRE : courte en trapèze puis longue et intégrant les phares (série 2), idem série 2 mais noire (série 3).

CARROSSERIE : ouvrants en péraluman (toutes Rallye et HF) puis acier (dès série 2 sauf HF), capots acier noir mat (Monte-Carlo), entièrement jaune (Safari) ; larges extensions d'ailes (Fanalone série 1), petites extensions (Fanalone série 2) ; déflecteurs AV fixe puis ouvrants (Rallye 1,3 S, série 2, série 3 —

sauf Monte-Carlo et Safari — et Lusso) ; vitres plexi en option (dès Rallye HF 1,3).

ENJOLIVEURS : baguette centrale de capot (série 1 sauf versions HF), bandes jaunes et bleues parcourant toute la carrosserie dans le sens de la longueur (HF et Rallye 1,3 HF), pas de baguette de capot (dès série 2) ; baguette de bas de caisse chromée (toutes versions sauf HF, Rallye HF, Fanalone, Monte-Carlo et Safari) ; pas d'entourage de pare-brise et de lunette chromé (toutes HF sauf Lusso).

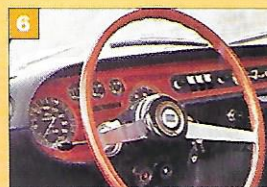
HABITACLE : placage bois de la planche de bord (toutes séries 1), imitation bois (dès série 2 sauf HF), avec fonds des compteurs blancs et montre à quartz (série 3) ; volant bois deux branches pleines acier (série 1), imitation bois deux branches perforées acier (série 2), tout en plastique noir (série 3), volant 3 branches cuir (Monte-Carlo, Safari) ; levier de vitesses long (toutes séries 1) puis court (dès série 2) ; sièges à dossiers fixes et sans appuis-tête puis réglables (dès Rallye 1,3 S), sièges baquets mais sans appuis-tête (toutes HF sauf Lusso),



De 1 à 5 : courte calandre et petits pare-chocs de série 1 ; longue calandre et pare-chocs avec rembourrage caoutchouc et clignotants intégrés de série 2 ;



HF série 2 sans pare-chocs mais clignotants intégrés dans le masque AV ; calandre noire de série 3 (notez le rappel de clignotant d'aile) ; face avant pour certains marchés.



De 6 à 9 : volant bois deux branches pleines de série 1 ; imitation bois branches perforées de série 2 ; cuir trois branches de Monte-Carlo ; 2 branches tout plastique noir de série 3 (notez également les fonds de compteurs blancs).



Ci-contre, ne vous fiez ni aux apparences ni à la mention "4 places" de la carte grise : la banquette arrière est là pour le décor !



Fermé à 13°, le V4 se contente d'une seule culasse. Il développe 90 ch DIN, puissance très respectable aujourd'hui encore pour un 1 298 cm³. Notez le radiateur placé sur le côté.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

LANCIA FULVIA 1,3 S SÉRIE 2 (1973)

Moteur V4 fermé à 13° et incliné à 45° sur la gauche, 1 298 cm³ (77x69,7 mm), 90 ch DIN à 6 200 tr/mn, 11,6 mkg à 5 000 tr/mn, taux de compression 9,5 à 1, soupapes en tête en V à 60°, 2 ACT, culasse alliage, vilebrequin 3 paliers, 2 carbu. horiz. double corps Solex C 35 PHH-23 - **Transmission** aux roues AV, embrayage monodisque sec, boîte 5 vitesses synchr. - **Suspension** AV leviers tri-ang. en trapèze transv. et ressorts transv. à lames, amort. télesc., stab. transv. ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et barre Panhard, amort. télesc., stab. transv. - **Freins** assistés à double circuit, disques AV/AR - **Direction** à vis et galet - **Structure/Carrosserie** caisse autoporteuse acier avec berceau auxiliaire AV, coupé 2+2 places - **Dimensions** long. 3,97 m, larg. 1,55 m, haut. 1,32 m, empat. 2,33 m, voies AV/AR 1,30/1,28 m - **Poids** 970 kg - **Pneus** 165X14 - **Consommation** 8,9 l - **Performances** vitesse maxi + de 170 km/h. 0 à 100 en 13,1 sec., km D.A. 33,5 sec.

baquets avec appuis-tête (Lusso, Monte-Carlo série 2), nouveaux sièges avec appuis-tête (série 3) ; arceau en option (dès Rallye HF 1,3).

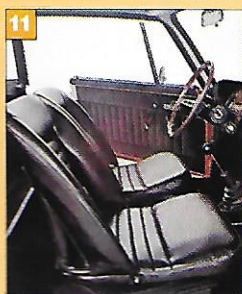
JANTE : tôle avec petit puis gros enjoliveur central chromé (série 1), idem sans enjoliveur (Rallye HF 1,3), alu Cromodora (1600 HF toutes versions), nouvelle en tôle avec cache-moyeu siglé "Lancia" (série 2), idem série 2 avec partie centrale peinte en noir (Monte-Carlo) ou entièrement peinte en noir (Safari).

PARE-CHOCS : fins et chromés puis plus épais avec rembourrage caoutchouc et clignotants blancs inté-

grés à l'avant (série 2, Lusso et série 3) ; absents (Monte-Carlo, Safari et toutes HF sauf Lusso).

SIGNALISATION : combiné veilleuse/clignotant en bout d'ailes avant (série 1), phares à iode, clignotants blancs dans pare-chocs et petit rappels de clignotants en bout d'ailes (dès série 2), signalisation sous phares (versions sportives série 2 dépourvues de pare-chocs) ; phares à iode centraux de gros diamètre (Fanalone série 1) ; antibrouillards (Monte-Carlo) ; phares "extérieurs" rehaussés pour certains marchés.

De 13 à 17 : jantes tôle avec premier enjoliveur de série 1 ; avec grand enjoliveur de série 1 ; sans enjoliveur (HF sauf Fanalone) ; tôle de série 2 (partiellement peinte comme ici sur Monte-Carlo) ; alu Cromodora dès la Fanalone.



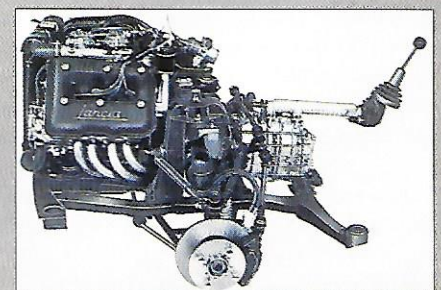
De 10 à 12 : sièges réglables et long levier de vitesses de Rallye 1,3 S série 1 ; baquets et court levier de 1600 HF série 2 non Lusso ; nouveaux sièges de série 3.



EVOLUTION MÉCANIQUE

Moteurs : **1 216 cm³** : (76x67 mm), 80 ch, 10,6 mkg, 2 DC Solex ou Weber 32, comp. 9:1 (Coupé "1200") ; 88 ch, 11 mkg, 2 DC Weber 34 (HF) ; **1 231 cm³** : (75x69,7 mm), valeurs idem 1 216 (Coupé, 1967) ; **1 298 cm³** : (77x69,7 mm), 87 ch, 11,6 mkg, comp. 9,5:1, 2 DC Solex 35 (Rallye 1,3) ; 101 ch, 13,3 mkg, comp. 10,5:1, 2 DC Solex ou Weber 35 (Rallye HF 1,3) ; 92 ch, 11,6 mkg, comp. 9,5:1, 2 DC Solex 35 (Rallye 1,3 S) ; 90 ch, 11,6 mkg (série 2) ; 89/90 ch, 11,5 mkg (série 3) ; **1 584 cm³** : (82x75 mm), 114 ch, 15,6 mkg, comp. 10,5:1 (HF 1600).

Boîte : 4 rapports puis 5 (dès série 2).
Poids : de 780 (HF "1200") à 970 kg (S2 et 3).
Pneus : 145x14 puis 165x14 (séries 2 et 3), 175x13 (Fanalone), 175x14 (Lusso).
Freins : avec assistance (dès 1,3 S série 1).
Electricité : alternateur (dès série 2).
Options : boîte courte, autobloquant, réservoir 80 l... (dès Rallye HF 1,3).



LES DÉTAILS QUI TUENT

Strabisme convergent

La caractéristique stylistique de la Fulvia, c'est son derrière concave... rendu encore plus curieux avec ses feux ronds disposés vers l'intérieur, donnant l'impression de loucher !

Grand Nord

Avec une prise d'air de capot aussi largement dimensionnée, on pourrait penser que le moteur doit être plutôt bien refroidi. Faux, il s'agit de celle de l'habitacle. Pour congeler les occupants ?

Consolez-vous !

Comment raccourcir un levier de vitesses, lui conférant ainsi une allure "sport", quand on ne dispose pas de console centrale venant jusqu'aux sièges ? Le coupé Fulvia apporte la solution avec la "console de levier" !

Pétez les plombs !

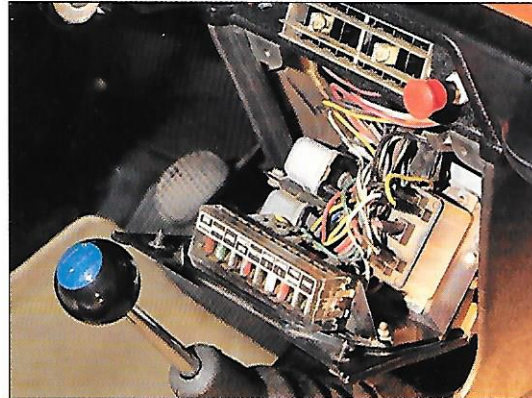
L'électricité automobile italienne a mauvaise réputation. Est-ce un hasard de découvrir ici sous une fausse grille de haut-parleur une trappe à fusibles très accessible depuis le tableau de bord ?

L'ennemi, c'est le poids

A défaut d'appuis-tête, les sièges apportent une touche de design "futuristico-sportif" : les dossiers sont pourvus de fentes latérales !



La prise d'air pour l'habitacle : de quoi respirer à l'intérieur !

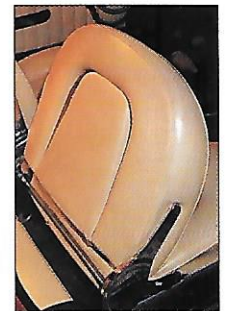


Ci-contre, la curieuse "console" de levier court.

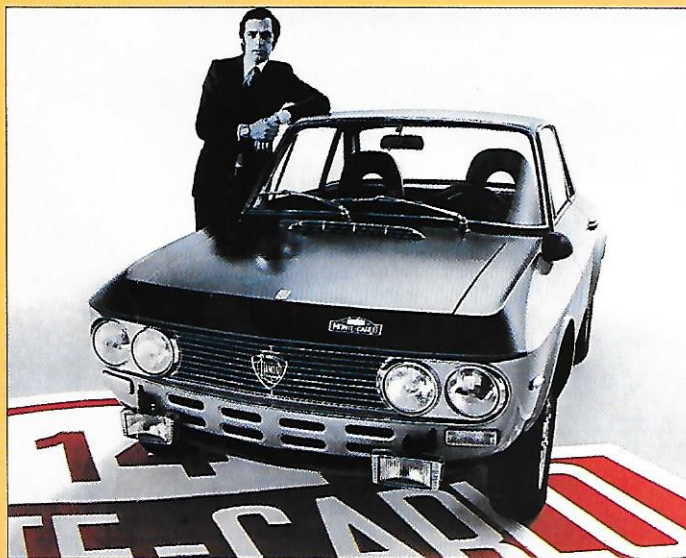
A portée de main, cette petite trappe dissimule tous les fusibles (grillés ?). Ci-dessous, les fentes latérales du dossier.



Le curieux feu de la Fulvia. Pour le strabisme, reportez-vous page 24 !



ACHETER UNE LANCIA FULVIA



La Fulvia ? Sandro Munari qui remporta — notamment — le Monte Carlo au volant de l'une d'elles en 1972 explique dans le catalogue : «Il s'agit d'un Coupé pour jeunes qui demain pourraient être mes adversaires et mes successeurs. La conduite est exaltante grâce à la splendide accélération et à l'incomparable tenue de route» Ma !

COMBIEN ?

Si les 1,3 S série 2 et Fulvia 3 se trouvent assez facilement pour environ 30 000 F, les versions sportives, plus rares, soutiennent une cote nettement plus élevée : environ 70 000 F pour une Rallye HF 1,3 ou 1600 HF voire plus de 100 000 F pour une Fanalone ! Conséquence, si l'achat d'une base de restauration de HF (comptez 20 000 F) peut être envisagé, celui

d'une version "de base", même à 5 000 F, n'est pas intéressant financièrement vu que le coût d'une restauration sera sensiblement le même dans les deux cas. Hormis donc les rares HF, comme le dirait Gérard Cassagnes, «si vous avez l'argent», privilégiez l'état du véhicule — quitte à dépasser légèrement sa cote — plutôt que de choisir un modèle bien précis mais en état moyen...

PIÈCES DÉTACHÉES

Disponibilité

On trouve une bonne partie des pièces en neuf ou occasion mais pas toutes, comme celles de carrosserie.

Interchangeabilité

Si la plupart des pièces sont interchangeables d'une série à l'autre (d'où l'intérêt d'acheter un second véhicule pour pièces), il en est de même pour la partie mécanique entre les coupés et berlines... quasiment introuvables !

Prix de pièces

Capot avant 1 200 F (occasion) - Malle arrière 700 F (occasion) - Portière 1 000 F (occasion) - Aile AV/AR 3 000 F - Tôle réparation bas d'aile AV/AR 522 F - Tôle de bas de caisse 752 F - Pare-brise 1 400 F - Joint de pare-brise de 892 F à 1 002 F - Phare de 250 F à 450 F - Feu 350 F - Pare-chocs AV/AR 2 500 F - Calandre série 2 ou 3, 522 F - Pochette joints moteur 1,3 l, 522 F - Jeu de segments de 392 F à 692 F - Chaîne de distribution de 352 F à 842 F + tendeur 292 F - Pompe à eau 651 F - Réfection boîte, 4 500 F - Kit embrayage 666 F - Maître-cylindre de frein 900 F - Plaquette AV 222 F - Allumeur Marelli 1 492 F - Ligne d'échappement 1 200 F - Amortisseur 452 F pièce - Filtre à huile 93 F, à air 136 F - Jeu de tapis 1 275 F.

Moyenne de prix réalisée grâce à l'Atelier Reve (tél. 03 86 88 66 84) et au catalogue de pièces édité par Behmann (tél. 03 88 78 41 00).



Ci-dessus, la berline Fulvia de 1963. Vous avez dit "boîte à chaussures" ?
Ci-contre, notez le combiné de signalisation sur l'aile et la baguette de capot de ce Coupé Rallye 1,3.



Ci-contre, bandes "sport" pour cette Rallye 1,3 HF.



Ci-dessous, une Fulvia Sport 1600 à carrosserie Zagato.



Ci-dessous, en version "Lusso" (luxe), la 1600 HF série 2 bénéficie de pare-chocs, de chromes, de sièges à appuis-tête, etc.



Ci-dessus, la célèbre Rallye 1,6 HF Fanalone. Notez les gros phares et les extensions d'ailerons.



La Fulvia 3 à calandre de série 2 mais désormais noire.



QUELQUES DATES...

- 1963 : nouvelle berline Fulvia (1 091 cm³).
- 1965 : en mars, Fulvia Coupé "1200".
- 1965 : Fulvia Sport (coupé deux places signé Zagato). Comme la berline, il évoluera au fil des ans...
- 1966 : en janvier, Coupé HF (435 ex. jusqu'à fév. 67).
- 1967 : en mars, Rallye 1,3 (17 850 ex. jusqu'à oct. 1969) et Rallye HF 1,3 (882 ex. jusqu'à oct. 1969). En octobre, cylindrée augmentée sur Coupé "1200" (production totale, hors HF, 20 436 ex. jusqu'à oct. 1969).
- 1968 : en novembre, Rallye 1,3 S (16 827 ex. jusqu'à nov. 1970) et Rallye 1,6 HF Fanalone (1 278 ex. jusqu'à nov. 1970).
- 1969 : Lancia est absorbé par le groupe Fiat.
- 1970 : en novembre, 1,3 S série 2 (45 216 ex. jusqu'à nov. 1973 + 4 440 Monte-Carlo) et 1,6 HF Lusso ou non (3 690 ex. jusqu'à nov. 1973).
- 1972 : Lancia est champion du monde des marques-rallyes.
- 1973 : en décembre, Fulvia 3 dite série 3 (25 334 ex. jusqu'à juin 1976 + 2 529 Monte-Carlo).
- 1974 : Fulvia 3 Safari (900 ex.).
- 1976 : arrêt de production.

CHECK-LIST

Identification

N° de série dans la gouttière de baie de pare-brise côté passager (très difficile à lire !) et plaques constructeurs sous capot moteur, côté batterie. Afin de ne pas se faire refiler une fausse "Fanalone" :

- **Type châssis** (un "1" à la place du "0" final désigne une conduite à droite) : 818.130 (Coupé 1200), 818.330 (Rallye 1,3), 818.360 (Rallye 1,3 S), 818.630 (séries 2 et 3), 818.140 (HF 1,2), 818.340 (Rallye 1,3 HF), 818.540 (Rallye 1,6 HF), 818.740 (1600 HF, série 2).
- **Type moteur** : 818.130 (1 216 cm³), 818.202 (1 231 cm³), 818.302 (1 298 cm³, Rallye 1,3), 818.303 (Rallye 1,3 S, 1,3 S série 2, Fulvia 3), 818.140 (HF 1,2), 818.342 (Rallye 1,3 HF), 818.540 (1 584 cm³).

Carrosserie

Corrosion "à l'italienne" ! Faites le tour de l'auto (sans oublier les dessous à commencer par les points d'ancrage du berceau AV) en surveillant bas de caisse et de portières, tours de roues, intérieurs des ailes, plancher AV vers le tablier, tôle de calandre, extrémité du capot moteur, fond de coffre, baie de lunette et jupe AR. Enfin, si les baguettes sont inoxydables, leurs fixations sur la tôle génèrent de la corrosion.

Moteur

Fiable. A titre préventif, changez la chaîne de distribution et son tendeur. Défauts chroniques : des silentblochs usés provoquent des fissures au niveau des brides des carburateurs, occasionnant des prises d'air, et la pompe à eau n'a pas une durée de vie illimitée...

Transmission/direction

Boîte réputée incassable ! Vérifiez que les soufflets ne soient pas percés.

Habitacle

Souvent complètement détruit (tableau de bord fissuré, sièges déchirés...).

Divers

Les pièces n'étant pas toutes disponibles, attention à ce que l'auto soit complète et d'origine... et que les ouvrants soient en alu le cas échéant !

ENTRETIEN COURANT

Tous les 7 000 km : nettoyage filtres à essence, changement filtres à air et à huile, vidange moteur (de 4,3 l à 5,8 l de 10W40 ou 20W50 selon modèles), graissage de l'arbre de commande de boîte (2 points), contrôle niveau transmission, jeu aux soupapes, bougies et vis platiniées, tension de la ou des courroie(s), garde à l'embrayage, freins et selon modèles graissage de la suspension avant (de 4 à 10 graisseurs) ; tous les 14 000 km, contrôle niveau de

boîtier de direction (0,3 l) et amortisseurs ; tous les 21 000 km, nettoyage du démarreur ; tous les 28 000 km, vidange boîte/pont (2,7 l de SAE 90) ; tous les 50 000 km, contrôle de l'alternateur (le cas échéant) et purge circuit de refroidissement (de 6,3 à 7 l) ; purge des freins (0,74 l) tous les ans.

LE CLUB

● **Lancia Club France**, 15, rue des Innocents, 75001 Paris, tél. 01 45 08 15 01.

BIBLIOGRAPHIE

Généralités : *Lancia Fulvia saloon & coupé*, Adler Trevor, 110 F (en anglais) - *Lancia Fulvia, Flavia, Flaminia*, Sergio Puttini, Giorgio Nada Editore, 425 F (en italien) - **Compilation d'articles d'époque** : *Lancia Fulvia 1963-1976 Gold portfolio*, Brooklands Books, 165 F (en anglais).

Ces ouvrages sont disponibles par correspondance à la Boutique du collectionneur, BP 202, 77303 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 72 01 05, fax 01 60 72 34 07.

Nota : pour la technique, le catalogue de pièces détachées et les notices d'entretien des séries 2 & 3 sont disponibles chez Behmann, respectivement au prix de 622 F (2 tomes) et 62 F.