

Lancia Fulvia Sport Zagato

Exercice de

Premier constat : la Fulvia Sport n'est pas une auto comme les autres. Notamment parce qu'elle porte sur sa carrosserie tout arrondie le "Z" de Zagato. Servie par une mécanique en forme d'exercice de style, elle résume à elle seule une décennie d'audace et d'imagination. Bonne nouvelle, cette authentique voiture d'exception est encore accessible. N'en parlez surtout pas aux autres.



style

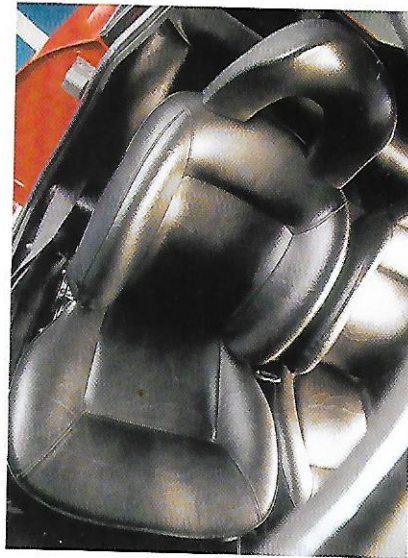
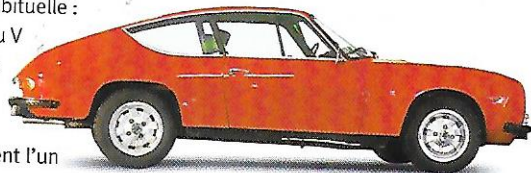


La Fulvia Sport cultive deux traditions chères à Lancia : le moteur en V et la carrosserie Zagato. Dès ses débuts, Lancia s'est en effet construit une réputation d'excellent motoriste dans des gammes de cylindrées réduites en visant la compacité. Tournée par tradition vers une clientèle oscillant entre le sport et l'élitisme, la marque a également accueilli régulièrement dans sa gamme des modèles "spéciaux" habillés par Zagato (entre autres bons faiseurs), chantre de l'aluminium et de la légèreté.

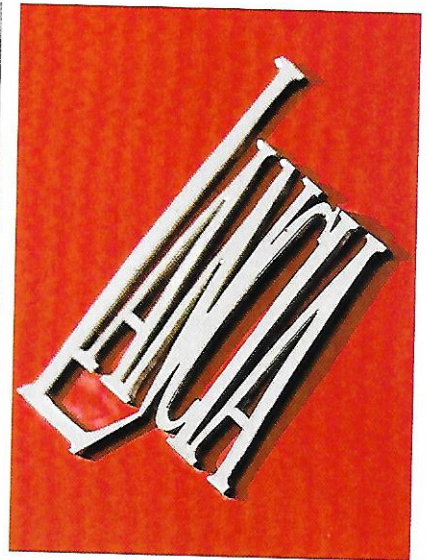
Présentée au salon de Genève 1963, la première Fulvia illustre pleinement ce que doit être une Lancia compacte et moderne dans le contexte de l'époque. Traction typée dotée de quatre freins à disques, c'est une petite berline raffinée dont la cylindrée modeste et le style un peu fade ne doivent pas faire oublier l'essentiel : sa conception, tout à la fois "classique" et audacieuse. Classique car on se satisfait encore chez Lancia d'un ressort à lames transversal à l'avant et d'un essieu rigide à l'arrière. Sur le papier, il n'y a certes pas de quoi grimper aux rideaux... L'architecture des trains roulants est pourtant remarquablement pensée, comme le prouveront plus tard les exploits de l'espèce en compétition. L'audace, on la retrouve côté moteur, un V4 ultra-serré (avec un angle d'ouverture de 14° seulement), ce qui lui permet de recevoir une unique culasse en alliage (évidemment), hémisphérique qui plus est. Ce qui donne une distribution assez inhabituelle :

les soupapes placées au centre du V se chevauchent, et les deux arbres à cames, loin de commander chacun une rangée de soupapes ou un banc de cylindres, actionnent l'un les soupapes d'échappement, l'autre celles d'admission, comme si le moteur était en ligne ! Il fallait y penser...

Bien évidemment, chaque nouvelle série de Lancia ménage toujours ses effets de surprise. La Fulvia ne fait pas exception à la règle : elle naît plutôt timidement



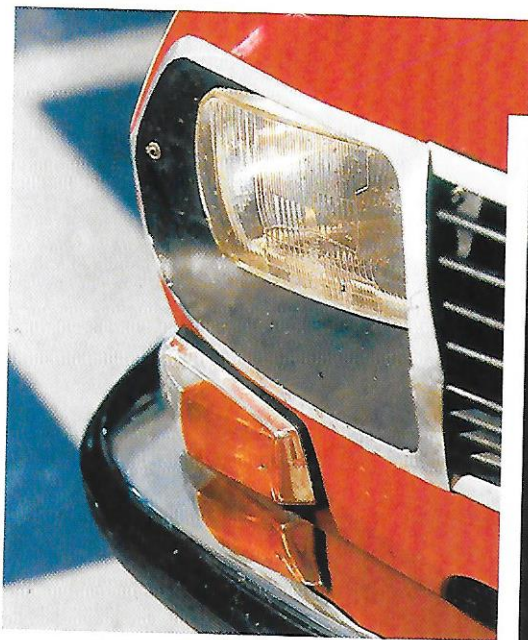
Ces sièges très enveloppants sont spécifiques au coupé Zagato. Ils précèdent une banquette symbolique pouvant accueillir un Labrador conciliant ou un ami tout aussi accommodant...



sous la forme d'une berline sans charme particulier dont le brio ne semble pas être la qualité maîtresse. Patience : les lancistes de longue date savent par expérience qu'une bonne symphonie ne se juge pas seulement sur son ouverture.

L'ombre du Z

Au salon de Turin 1965, Lancia choisit justement de satisfaire (enfin...) leurs attentes en levant le voile sur deux dérivés plus affûtés : un petit coupé d'usine à la ligne élégante doublé d'une variante "Sport" allégée signée Ercole Spada et Elio Zagato. En fait de "Sport", il s'agit plus d'une appellation que d'une destination, la compétition étant appelée à devenir le domaine réservé du coupé dont les évolutions HF se chargeront d'épuiser la concurrence en rallye. Au plan mécanique, la version Zagato ne propose rien de plus que le coupé. Les moteurs montés successivement sur les deux modèles demeurent identiques, et les légères modifications apportées au châssis pour le coupé (adjonction d'une barre anti-roulis à l'avant et à l'arrière) seront reprises pour la Sport, celle-ci s'attribuant simplement un rapport de pont différent et un meilleur Cx. La vraie différence, c'est le style. La silhouette anguleuse et classique du coupé a fait place à un profil plus trapu terminé par une →



Ci-dessus : C'est à la Renault 16 que la Fulvia Sport a emprunté ces globes optiques très typés "sixties"... Qui l'eût cru ? Ci-contre, à droite : Agréable à contempler et fort bien agencée, la planche de bord de la Fulvia Sport Zagato est identique à celle du coupé d'usine. On ne s'en plaindra pas...



AVANT D'ACHETER : CE QU'IL FAUT SAVOIR

Moteur : contrairement à ce que l'on en dit souvent, le V4 Lancia est très fiable à l'usage et peu exigeant en entretien. Une mise en température patiente avant chaque utilisation, des vidanges à l'heure dite et un œil sur la pression d'huile, voilà à peu près toutes les précautions qu'il vous faudra respecter si vous souhaitez faire durer le plaisir. N'oubliez cependant pas de faire remplacer la chaîne de distribution en temps utile, notamment lorsque celle-ci commence à devenir bruyante. Hormis le risque pour le haut moteur, une chaîne trop usée (et donc détendue) décale l'ouverture des soupapes d'admission, rendant ainsi le V4 moins mordant, toute sensation de mollesse à haut régime servant en l'espèce d'indicateur utile. Le calage de la distribution, un peu particulier, mérite d'être confié à un professionnel connaissant bien ce type de mécanique.

Boîte : un peu lente à froid, elle paraît elle aussi très fiable. Plusieurs années de mauvais traitement peuvent avoir pour effet de faire accrocher la seconde, au pire.

Châssis : prenez garde à la corrosion insidieuse qui attaque les planchers, mais aussi les attaches du berceau auxiliaire avant (point extrêmement important), ainsi que les caissons latéraux. N'hésitez pas à mettre l'auto sur un pont pour un examen approfondi (conseil à suivre impérativement).

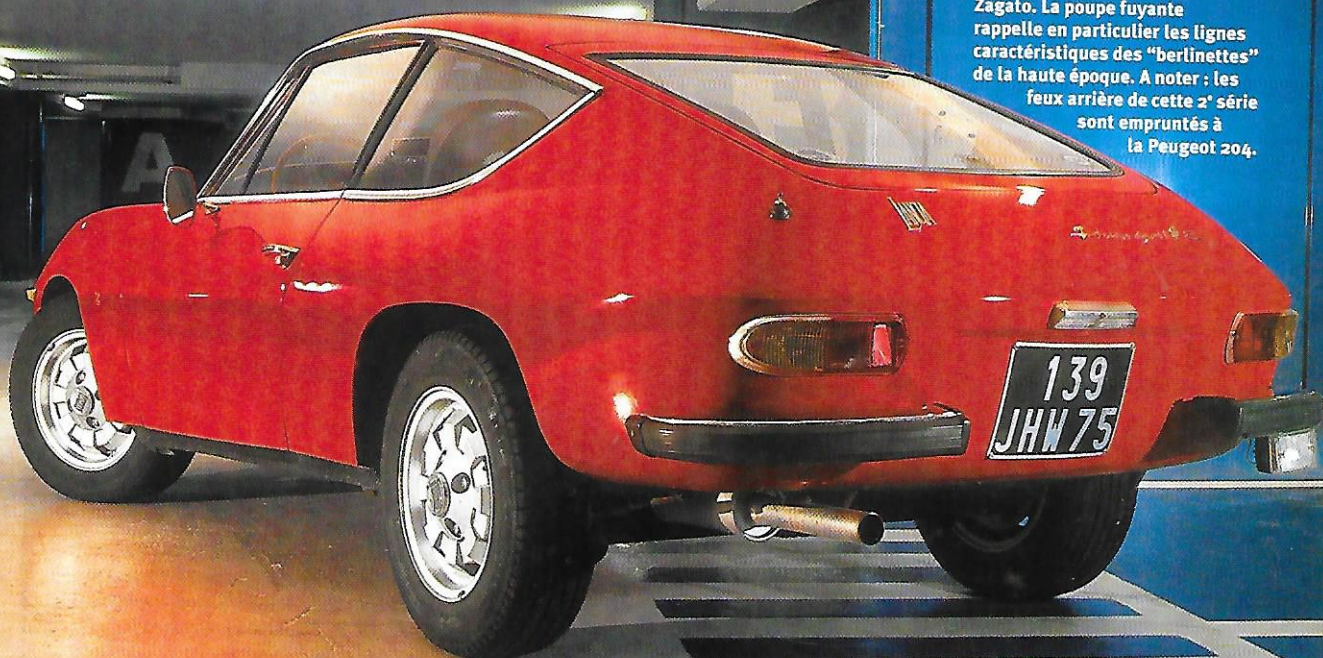
Carrosserie : examinez minutieusement toutes les parties exposées aux intempéries et aux projections (ailes, passages de roues, etc.). Les modèles de la première série sont théoriquement moins vulnérables, du fait de leur carrosserie faisant largement appel à l'aluminium. A contrario, les

panneaux de caisse se révèlent assez fragiles, et toute réparation localisée requiert une réelle compétence, cet alliage étant plutôt "sensible" aux coups de marteau mal dosés.

Électricité : malgré la réputation sulfureuse des Italiennes sur ce plan, la Fulvia se révèle plutôt bien lotie en comparaison des négligences dont souffrent certaines de ses rivales contemporaines. Hormis, peut-être, de petits problèmes de contact au niveau des fusibles.

Pièces : les pièces de carrosserie et accessoires se trouvent difficilement, et il faut passer le plus souvent par l'Italie. Comme ce qui est rare est cher, certains sacrifices financiers doivent être envisagés... L'offre est plus importante en ce qui concerne les pièces mécaniques, tant pour les "consommables" que pour les organes essentiels (pistons, culasses, etc.).

Prix : la cote d'une Fulvia Sport (1,2 l et 1,3 l) en excellent état général se situe entre 5 000 et 10 000 € pour une auto complète et ayant satisfait au contrôle technique. Une valeur que l'on peut considérer comme basse compte tenu de la rareté et de l'intérêt historique du modèle. Plus rare encore, la version 1,6 l peut monter jusqu'à 15 000 €. Par principe, évitez les exemplaires nécessitant une grosse restauration : le budget de remise en état risque de dépasser de beaucoup la cote moyenne du modèle. Ecartez également les voitures incomplètes car la recherche de pièces peut se révéler longue et très aléatoire.



Plus expressif que celui du coupé d'usine, le style de la Fulvia Sport résume bien la sportivité affirmée des créations signées Zagato. La poupe fuyante rappelle en particulier les lignes caractéristiques des "berlinettes" de la haute époque. A noter : les feux arrière de cette 2^e série sont empruntés à la Peugeot 204.

... La silhouette anguleuse du coupé d'usine a fait place à un profil plus trapu terminé par une poupe fuyante. ...

FICHE TECHNIQUE

**LANCIA FULVIA ZAGATO
1,3 LS (1972)**

MOTEUR

4 cylindres en V en position longitudinale AV.
Culasse alu, bloc fonte.
Vilebrequin à 3 paliers.
Refroidissement par eau.
Cylindrée : 1 298 cm³.
Alésage x Course : 77 x 69,7 mm.
Rapport volumétrique : 9,5:1.
Puissance : 90 ch DIN à 6 200 tr/mn.
Couple : 11,6 mkg à 5 000 tr/mn.
Distribution : double ACT (un pour l'admission, un pour l'échappement), avec basculeurs, entraîné par chaîne. Soupapes en V.
Alimentation/allumage : deux carburateurs Solex.
Bobine et distributeur avec rupteur.

TRANSMISSION

Aux roues AV.
Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports.
Embrayage : commande à câble, monodisque à sec.

CHÂSSIS / SUSPENSIONS

Coque autoporteuse acier avec faux châssis auxiliaire AV.
Coupé 2 portes, 2/3 places.
Suspension avant : triangles superposés, ressorts à lames semi-elliptiques transversaux, barre anti-roulis et amortisseurs télescopiques.
Suspension arrière : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, barre Panhard, barre anti-roulis et amortisseurs télescopiques.
Direction à crémaillère.

FREINS

À disques sur les quatre roues (avec servo).

DIMENSIONS

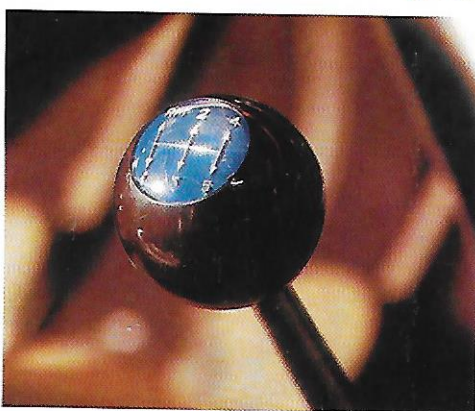
Longueur : 4,09 m ; **largeur** : 1,57 m ;
hauteur : 1,28 m ; **empattement** : 2,33 m ; voies AV/AR 1,30/1,28 m ;
poids : 960 kg. **Pneus** : 165x14.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 180 km/h.
1 000 m D. A., 33,5 secondes.
0 à 100 km/h, 13 secondes.
Consommation : 8 à 11 l/100 km.

poupe fuyante, tandis que la calandre, plus basse, renonce aux optiques dédoublées pour des blocs quadrangulaires empruntés à la Renault 16 (si, si...), le dernier cri de la mode automobile dans les années 60. Les deux modèles ne partagent d'ailleurs aucun embouti, et il semble bien que Lancia ait laissé carte blanche à Zagato sans se soucier du prix de revient de sa création.

Plus sportif, plus expressif, plus "berlinetta", le coupé Fulvia frappé du "Z" mythique impose par sa personnalité. Différent par son aspect, il l'est aussi par sa fabrication. La carrosserie fait ainsi appel à l'aluminium, ce qui permet de grappiller une dizaine de kilos, tandis qu'une aérodynamique mieux étudiée autorise un gain (léger) en vitesse de pointe et en consommation. À l'intérieur, la planche de bord du coupé Fulvia est conservée, mais les sièges sont spécifiques



à la Sport. Le compartiment arrière tente de faire croire qu'il peut accueillir un passager. Le modèle est d'ailleurs vendu comme un "2+1", (humour latin), mais la garde au toit réduite est bien là pour dissuader un adulte d'y prendre place. A moins de croire à tout ce qui est écrit dans les catalogues d'usine...

Quand passent les comptes

Destinée à une diffusion restreinte, la Fulvia Sport se maintiendra au catalogue en toute confidentialité (comme l'avaient fait, avant elle, les Flaminia et Flavia



Ci-dessus : Râblée, bulbeuse, tout en galbes, la Fulvia Sport montre ses muscles sans en rajouter. **Ci-contre, à gauche** : Cette version relevant de la Série 2 profite d'une boîte à 5 rapports bien étagée et dotée de débaitements courts.

Zagato), en suivant l'évolution mécanique du coupé : on passe ainsi du 1,2 l de 80 ch au 1,3 l de 87 ch en 1967, puis au 1,3 l S de 93 ch un an plus tard, le 1,6 l (114 ch) de la version HF arrivant un peu tard sous son capot rebondi, précisément en 1971. Dans l'intervalle, la Sport aura bénéficié des modifications apportées à la deuxième série (fin 1970). Hormis une symbolique perte de puissance (90 ch) la version Sport 1,3 l S relevant de cette fameuse deuxième série gagne une boîte à 5 rapports, un freinage avec assistance sur les quatre roues et un nouvel embrayage. Esthétiquement, le coupé Za-

HISTOIRE DE ROULER

"J' aime la ligne de cette voiture, ou plutôt LES lignes..." Daniel Pottier énumère, avec le ton de la plus froide objectivité, toutes les qualités qu'il attribue à sa Fulvia Sport : "Tous les aspects dynamiques de la voiture révèlent son homogénéité, les suspensions sont bien en accord avec le moteur. On sent bien la voiture, on peut faire corps avec. Elle procure beaucoup de plaisir pour peu d' efforts..." Tout est dit. Conséquence, Daniel Pottier ne possède plus aujourd'hui que des Fulvia ("C est aussi une question

de place !", reconnaît-il), après un passage par la Monte-Carlo (Beta) : "Je participais à mon premier rallye en ancienne. Il y avait à côté de moi une Fulvia d' un collectionneur anglais. Sa voiture marchait beaucoup plus fort que la mienne ! Ça m' a laissé une grosse impression. Du coup, il m' en fallait une..." Et d'acheter cet exemplaire de 1972 qui nécessitait une bonne remise à niveau : "Avec le recul, je me dis que je l' ai payée cher, compte tenu de son état..." Qu'importe, c'est le jeu. Restaurée "pour rouler", l'auto a



intégré l'univers d'un collectionneur qui cherche toujours à approfondir l'objet de sa passion : "Je m' intéresse à l' histoire technique et économique de la marque. Ça explique beaucoup de choses..." Tout en restant lucide sur la subjectivité qui conduit à se consacrer à telle ou telle marque, tel ou tel domaine : "C est valable pour

tout le monde... A force de s' intéresser à un sujet en particulier, on finit par y déceler bien des singularités." Etre passionné, c'est bien. Partager, c'est mieux. Daniel Pottier s'y consacre en assurant la présidence du Lancia Club de France depuis plus de dix ans. Un rôle dont le premier objectif est "d' inciter les gens à faire rouler leurs voitures et à multiplier les occasions de le faire dans de bonnes conditions". Une tâche pas toujours facile, mais dans laquelle Daniel Pottier trouve sa récompense : "Le plus gratifiant, c' est lors du rallye annuel. Quand on voit 70 voitures illustrant 80 ans d' automobile..."

"ON SENT BIEN LA VOITURE. ON PEUT FAIRE CORPS AVEC ELLE. ELLE PROCURE BEAUCOUP DE PLAISIR POUR PEU D'EFFORTS..."

... Remarquablement équilibrée, la Fulvia Zagato n'a rien de commun avec ces tractions aseptisées qui se vautrent au premier virage serré. ...

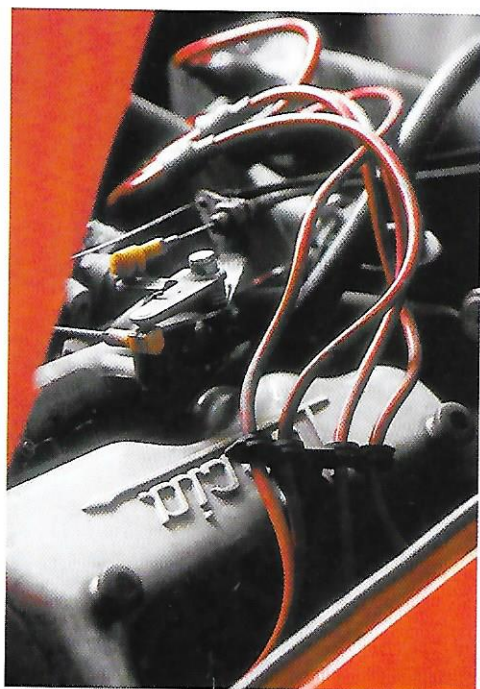
gato évolue peu. Le rétroviseur extérieur passe de l'aile à la portière, et les feux arrière de NSU Prinz font place à des blocs plus allongés empruntés à la 204. C'est avec l'arrivée du moteur 1,6 l que la Sport change davantage d'aspect. Le pare-chocs avant est désormais doté de butoirs en caoutchouc, les poignées de portes sont encastrees, la trappe d'accès à la roue de secours sous le hayon est supprimée (écrasons une larme...), tandis que la caisse abandonne complètement l'aluminium pour l'acier (question d'économie, sans doute). Entre-temps, Fiat a pris le contrôle de Lancia, et les comptables ont commencé leur travail de "cost-control"...

Ce sont eux, sans doute, qui estimeront que la Fulvia Zagato n'a pas sa place dans les années 70. Sa production, arrêtée en 1972, laissera donc le coupé poursuivre sa route isolément quatre ans de plus, le lancement du coupé Beta, en 1974, annonçant sa fin programmée.

Décalage

Le moins que l'on puisse dire est que la Fulvia Zagato joue à plein la carte du décalage. Plusieurs autos se retrouvent dans ses traits. Tantôt lourde, tantôt fine (selon les angles), elle ne se laisse ranger dans aucune catégorie. A l'intérieur, l'exercice surprend moins. On retrouve l'atmosphère du coupé, avec cette planche de bord bien conçue, plaisante d'aspect, et ce volant aux branches ajourées qui, à lui seul, raconte toute une façon de vivre la route. Même effet pour le levier de vitesses, taillé dans la masse : on est bien dans une Lancia ! Tour de clé, on y est : le V4 s'ébroue instantanément, sa note veulotée s'effaçant derrière le bruit d'aspiration des carburateurs. Le temps de le laisser chauffer, nous découvrons à loisir la grille et les verrouillages du levier de boîte, un peu lent à froid et doté de débatstements assez courts.

La direction ne pose aucun problème d'accoutumance (hormis une certaine fermeté à l'arrêt) et le fait que la Fulvia soit une traction ne pénalise en rien les sensations de conduite, encore moins la précision du train avant. Le freinage apparaît un peu décevant, en revanche. On aurait aimé plus de mordant, plus de consistance et d'efficacité à l'attaque. En résumé, il faut s'astreindre à taper dedans pour obtenir un résultat tangible. Une fois monté en température, on réalise que le petit V4 ne respire vraiment que dans les tours. Rendons-lui tout de même grâce de savoir se tenir en ville et de ne pas manifester sa mauvaise humeur entre deux feux rouges par des hoquets intempestifs. Mais c'est à partir des 5 000 tours que le 1,3 l donne sa pleine mesure. On profite alors du son rageur du V4 (qui commence vraiment à donner de la voix à ce



En haut : L'ombre du "Z" milanais a accompagné la destinée de nombreuses Lancia dans les années 50 et 60. La Fulvia Sport demeure de loin la plus abordable de toutes. Et certainement pas la moins désirable. Ci-dessus : Compact et très incliné sous le capot, le V4 de la Fulvia disparaît sous un enchevêtrement de câbles et de conduits divers. Il sait toutefois se montrer expressif quand on le sollicite dans les tours.

stade), de ses montées en régimes toniques, en un mot, de la bonne santé de cette mécanique pétillante et joyeuse. Accélérer le rythme permet en outre de profiter du bon étagement de la boîte qui permet d'exploiter au mieux les ressources du V4. Rassurante quel que soit le rythme, remarquablement équilibrée, la Fulvia Zagato n'a rien de commun avec ces tractions aseptisées qui se vautrent et se déhanchent au premier virage un peu serré. Le train avant, toujours précis, autorise toutes les fantaisies, tandis que le train arrière, léger, se mêle aisément au jeu. Il suffit de "placer" les roues avant, le reste suit. Simple, efficace, rafraîchissant. Et surtout convaincant. Comme beaucoup de Lancia, la Fulvia Sport est avant tout une voiture homogène, facile à conduire tout en étant forte en température. Comme beaucoup de ses sœurs, aînées ou benjamines, il lui manque certes quelques chevaux d'appoint, mais son comportement insolent compense en grande partie ce handicap. De fait, la Fulvia Sport est un fabuleux concentré de techniques sophistiquées mises au service du plaisir de conduire. Une alchimie à part qui fait d'elle une voiture d'exception encore accessible au plus grand nombre.

TEXTE ET PHOTOS : JOËL PEYROU

Merci à Christophe Roure-Lizan, du centre commercial Les Passages de l'Hôtel de ville, pour son accueil, à l'atelier REVE (tél. 03 86 88 66 84), ainsi qu'à Daniel Pottier, propriétaire matinal (et communicatif...) de cette Fulvia Sport.

Une adresse à connaître

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

Internet : www.viva-lancia.com/France/index.htm