

La synthèse de et de l'esprit G



**LANCIA BETA COUPE
VOLUMEX 1983**

L'élégance



Au début des années cinquante, Lancia crée le concept «Grand-Tourisme». Qui aura oublié Jean-Louis Trintignan, jeunot, à bord de l'Aurelia du Fanfaron alias Vittorio Gassman. Trente ans plus tard le grand constructeur Turinois couronne sa gamme Beta en y ajoutant le Coupé Volumex, digne descendant de ses illustres devancières. L'esprit GT demeure.

Texte: Philippe Gutiérrez
Photos: Pierre Autef



Avec ses quatre projecteurs et sa calandre typée, le coupé Volumex marque l'aboutissement de la gamme Beta.

L'histoire de Lancia est indissociable de celle de Fiat et de celle du sport automobile. Vincenzo Lancia, en effet, débuta sa carrière en pilotant des Fiat en compétition de 1900 à 1908. Entre-temps, en 1906, il fonda la société Lancia et acheva sa toute première auto en 1907. Beaucoup plus tard, à la fin de l'année 1969, Lancia est intégrée dans le groupe Fiat. Trois ans plus tard, au salon de Turin 1972, la Beta fait son entrée dans le monde. Il s'agit d'une berline à traction avant, premier modèle à sortir des chaînes sous la gestion du géant de Turin. Avec la Beta, Lancia renoue d'une part avec sa coutume d'utiliser des lettres de l'alphabet grec pour désigner ses modèles, coutume qui était tombée en désuétude depuis 1929, mais, surtout, reste fidèle au schéma de la traction avant. L'ingénieur Fessia, patron de la Direction Technique de la marque qu'il avait rejointe en 1955, en était un fervent partisan. Il allait en introduire définitivement le principe, dès 1960, avec sa première création: la Flavia. Dotée d'un moteur à quatre cylindres à plat, elle était déjà équipée de freins à disques sur les quatre roues. En 1963, apparaissait une autre «traction», la Fulvia dont la version coupé, particulièrement réussie, apparaissait deux ans plus tard. Son époustouffant palmarès sportif la rendit d'autant plus célèbre que c'est avec la Fulvia que Lancia opérait son

retour à la compétition après avoir arrêté ses programmes sportifs en 1955. Il allait sans dire que la toute nouvelle gamme Beta serait, elle-aussi, à traction avant.

Fiat ou Lancia ?

D'emblée, la berline est proposée avec un choix de trois moteurs de 1400, 1600 et 1800 cm³. Il s'agit de quatre cylindres en ligne, en alliage, à

deux arbres à cames en tête. Ils sont directement dérivés des moteurs qui équipent les Fiat 132. Cependant, à la différence de ce qui se faisait depuis longtemps chez Lancia, les ingénieurs de la marque choisissent de positionner le groupe motopropulseur transversalement, incliné à 20° vers l'arrière, c'est une première.

La version coupé, qui apparaît avec le millésime 1974, est, esthétiquement, très différente de



Spoiler largement dimensionné et petit becquet arrière, l'élégant coupé se veut un tantinet agressif.



La «HPE», incontestablement l'un des modèles les plus appréciés de la gamme tant pour sa ligne que son habitabilité. Ici, un 2000 du millésime 1978.

la berline. Dotée d'un empattement plus court, sa carrosserie est entièrement conçue et dessinée par le bureau d'études de Lancia, le même que celui qui avait dessiné la Fulvia. C'est aussi Lancia qui fabriquera cette carrosserie, dans ses propres usines. Le coupé Beta n'est disponible, à ses débuts, qu'en deux motorisations : le 1600 et le 1800, avec toutefois des puissances affichées supérieures à celles de la berline, respectivement de 110 et 120 chevaux DIN. Le 2 litres arrivera plus tard complétant ainsi une gamme particulièrement riche, tant en motorisations qu'en carrosseries. En effet, à côté de la berline, le coupé sera disponible en trois versions différentes. Tout d'abord le classique coupé 2 + 2, puis une version «Spider» avec la partie arrière de la cellule découvrable, enfin une version style «break de chasse» baptisée HPE. L'appellation Beta ornera encore, à partir de 1975, la Lancia Monte Carlo, mais cette stricte deux place à

moteur central, qui à l'origine devait être une Fiat X1/20 (grande soeur de la X1/9) n'allait bénéficier de la marque Lancia que pour des raisons commerciales.

Le Volumex

Le plus prestigieux des coupés Beta est sans aucun doute le Volumex. Apparu à l'automne 1982, avec le millésime de l'année modèle 1983, il met en oeuvre une technologie bien spécifique. Lancia l'a longuement soumise à l'impitoyable banc d'essai du rallye, remportant même plusieurs victoires en championnat du monde. Cette technologie, rarement utilisée sur des autos de série, est une suralimentation du moteur obtenue à l'aide d'un compresseur volumétrique. Ledit compresseur est inséré dans la chaîne d'admission entre le carburateur double corps et le collecteur d'admission, sur la culasse. Son carter aileté, en

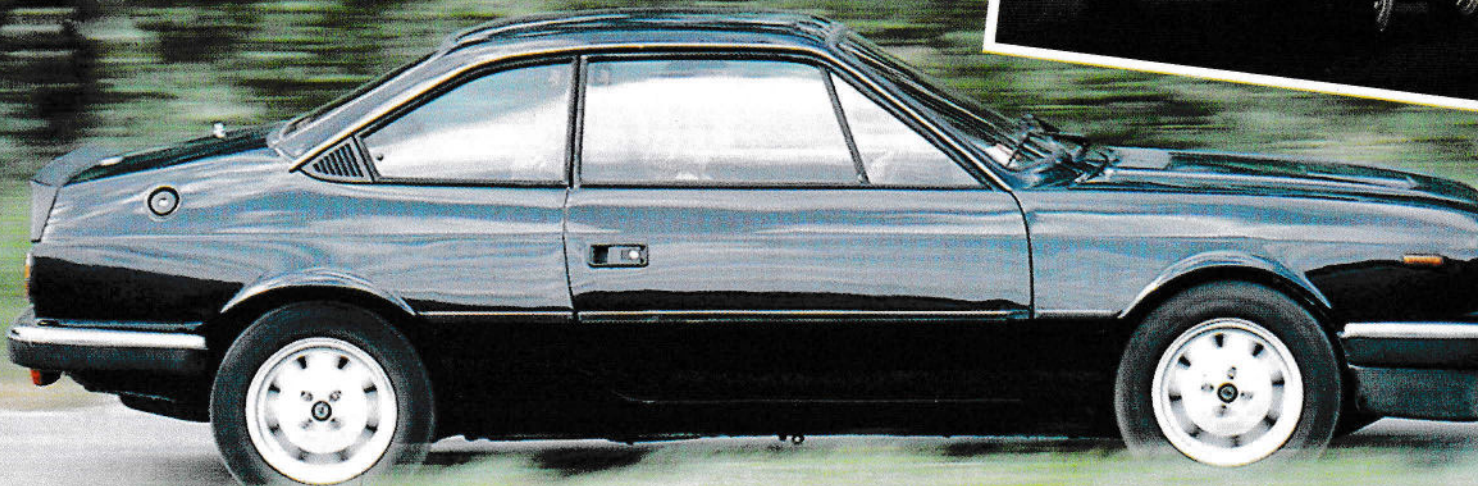
alliage d'aluminium, contient deux rotors entraînés directement par l'arbre moteur. Ils tournent en sens inverse dans la cavité du carter en forme de «8». Leur rotation provoque la compression du mélange air/essence, aspiré à la sortie du carburateur. Le mélange est alors admis dans les cylindres à une pression supérieure à la pression atmosphérique. En optimisant le remplissage des chambres de combustion et en augmentant la densité du mélange, le rendement du moteur est amélioré, donnant un couple qui augmente de façon significative dès les plus bas régimes. Ainsi, le 2 litres de la Beta, parfois un peu «taquiné» par les aficionados de la marque se voit conférer une souplesse exceptionnelle.

Au volant

C'est en effet par sa souplesse que le coupé Beta Volumex surprend le plus. Le point fort du 2 litres Fiat étant, toutes proportions gardées, d'être un peu creux, à bas régime, le compresseur lui donne un brio inattendu. Le couple maxi, obtenu à 3000 tours, est de 21 mkg contre 17,9 seulement pour le 2 litres à injection.

Un tableau arrière qui rappelle la filiation avec les Lancia précédentes est évident.

C'est en dynamique qu'on apprécie le mieux les lignes élégantes du coupé Beta.



Fiche technique

Lancia Beta Coupé Volumex

Période de fabrication :
1982-1984

Nombre d'exemplaires construits :
1 763

• Motorisation

Moteur : 4 cylindres en ligne en position transversale avant, incliné vers l'arrière. 1.995 cm³. Bloc et culasse en aluminium.

Alésage x course (mm) : 84 x 90

Taux de compression : 7,5 : 1

Puissance (DIN) : 135 cv à 5500 tours / minute

Couple maxi : 21 mkg à 3000 tours

Alimentation : 1 carburateur double corps synchronisé et suralimentation avec compresseur volumétrique.

Distribution : 2 arbres à cames en tête commandés par courroie crantée.

Refroidissement : Par circulation d'eau, radiateur et pompe à eau centrifuge.

Allumage : Electronique à décharge inductive.

• Transmission

Traction.

Embrayage : Monodisque à sec avec ressort à diaphragme et moyeu amortisseur.

Boîte de vitesses Type à cascade à 5 rapports synchronisés et marche arrière. Levier au plancher.

• Chassis / suspension / direction / freinage

Caisse autoporteuse en acier.

Suspension avant : A roues indépendantes de type Mac Pherson avec bras inférieurs triangulés oscillants et barre stabilisatrice. Jambes élastiques incorporant les amortisseurs hydrauliques. Ressorts hélicoïdaux.

Suspension arrière : A roues indépendantes de type Mac Pherson avec barettes transversales oscillantes et barre stabilisatrice faisant office de barre de réaction. Ressorts hélicoïdaux incorporant les amortisseurs hydrauliques.

Direction : A crémaillère assistée hydrauliquement. Colonne de direction en trois parties avec articulation à absorption d'énergie. Volant réglable en hauteur.

Freins : 4 freins à disque à commande hydraulique. Servo frein à dépression. Système Superduplex à deux circuits indépendants (un AV, un mixte). Répartiteur de freinage agissant sur les roues arrière.

• Poids / dimensions / performances

Empattement (m) : 2,35

Voies AV / AR (m) : 1,406 / 1,392

Longueur (m) : 3,995

Largeur (m) : 1,65

Hauteur (m) : 1,285

Poids (kg) : 1.095

Capacité du réservoir de carburant (l) : 52

Jantes : 5,5 x 14

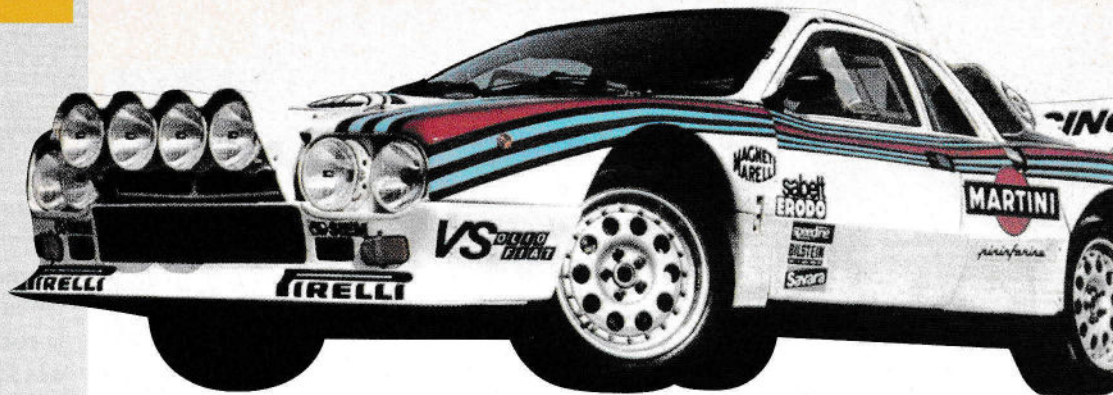
Pneus : 185/65 HR 14

Puissance fiscale : 11 cv

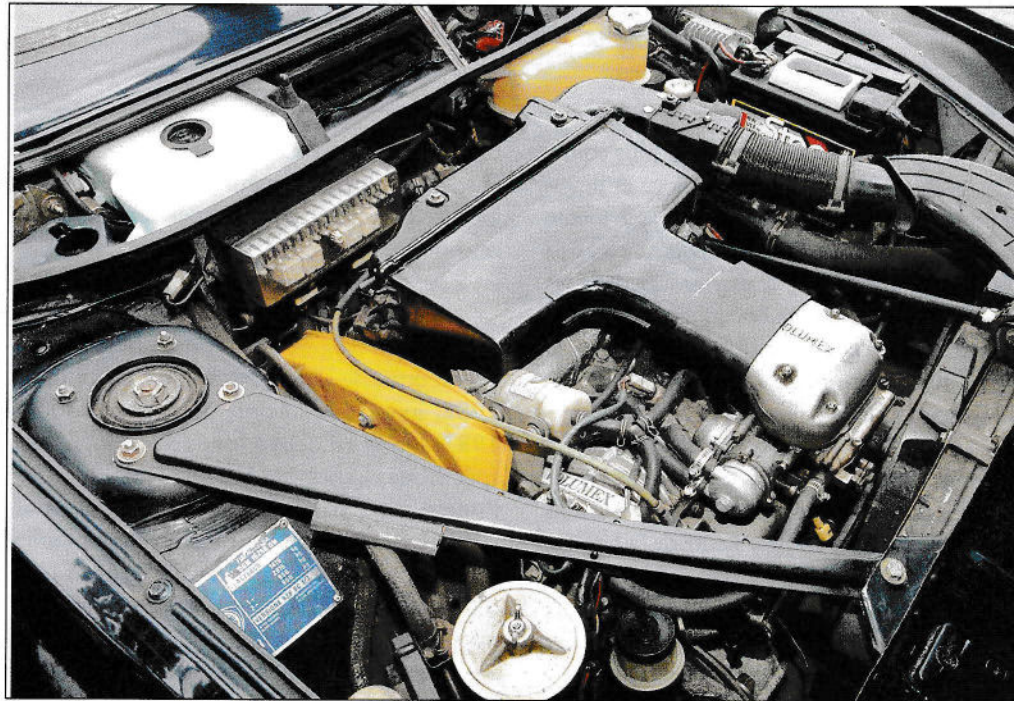
Vitesse maxi : 200 km/h

Consommation (l) : 9,1 à 120 km/h

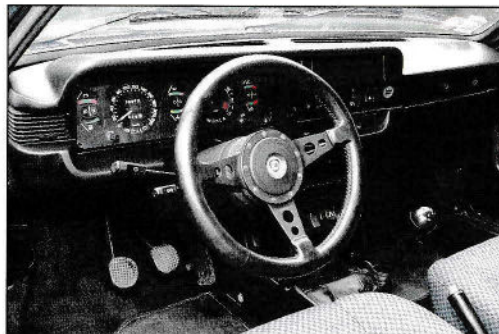
Cote Séné : 20.000 Francs



C'est en rallye que Lancia mit à l'épreuve sa technologie et son savoir-faire relatifs au compresseur volumétrique.



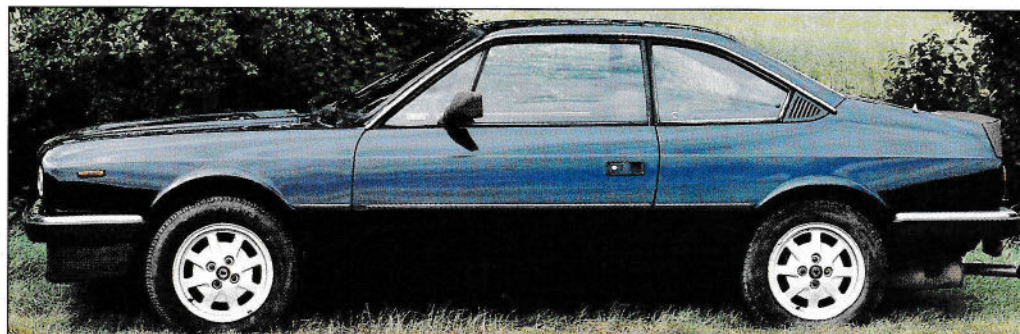
Le joli 2 litres double arbre disparaît derrière le filtre à air. Sous la barre de renfort, on aperçoit le carter aileté du compresseur et au premier plan son réservoir d'huile.



Le volant d'origine en cuir n'a jamais fait l'unanimité. Il a été remplacé par un modèle plus ergonomique.



Le bossage de capot était l'apanage du modèle Volumex, tout comme le sigle VX, bien entendu.



L'élégance est une chose, il n'en demeure pas moins que les passagers arrière devront rentrer la tête dans les épaules pour ne pas heurter le pavillon, dommage.



La gamme Beta offrait un choix des plus alléchants. Toutefois, le modèle Spider ne fut jamais commercialisé en version Volumex.

groupe, dans cette version suralimentée a, bien entendu, un taux de compression diminué et dispose d'un système d'allumage spécifique. Il développe ainsi 135 chevaux dont la plus grande partie est disponible bien avant d'atteindre 4000 tours. Le comportement du coupé n'appelle pas de remarques particulières. L'auto est équilibrée, la suspension est assez ferme mais demeure confortable au point que les enchaînement de virages, sur route sinueuse, sont un véritable plaisir. L'auto ne rechigne jamais à repartir sur les rapports longs, tandis que les reprises, sur les rapports courts, sont très vives. Le train avant fait passer allègrement les chevaux sur le bitume, la puissance, relativement élevée du moteur n'affectant quasiment pas sa motricité. Le freinage, quant à lui, est à la hauteur et les quatre disques arrêtent parfaitement la voiture qui, il est vrai, n'atteint pas les 1.100 kg. Les sièges n'offrent pas un soutien latéral exceptionnel mais représentent un heureux compromis entre confort et efficacité. Les matériaux employés pour la sellerie sont de bonne qualité, la planche de bord, elle, quoique fort bien agencée, fait un peu bon marché, eu égard aux plastiques employés. Seul le changement de vitesse étonne un peu par sa longueur et son traitement esthétique discutable. Cela étant, ce côté particulièrement agréable de l'auto a son revers : la consommation. L'agrément de conduite est tel que vous aurez tendance à exploiter comme il se doit toutes ses



Spider 2000, 1978. Peut-être le plus ludique de la gamme mais aussi le moins répandu. Son aspect un peu trop radical en est certainement la cause.

possibilités... La consommation pourra alors aller jusqu'à 18 litres au cent kilomètres. Les autres défauts que nous avons pu constater ne sont pas inhérents à la Volumex mais sont communs à l'ensemble de la gamme: le coupé est sensible à la corrosion et les premiers indices apparaissant généralement au niveau de la soudure des bas de caisse. De même, le système électrique témoigne d'une qualité de fabrication «approximative». Les commutateurs surchauffent parfois, Lancia ayant malheureusement fait l'économie de certains relais. En ce qui concerne le compresseur lui-même, sa fiabilité ne sera pas mise en cause pourvu que vous soigniez sa lubri-

fication avec soin. Le niveau du petit réservoir d'huile qui lui est dédié devra faire l'objet d'une surveillance régulière. Ces menus détails mis à part le coupé Beta Volumex est bien dans la tradition des vraies GT italiennes. Élégante, atmosphère même, indiscutablement un cockpit réussi de prestige et de performance.

Grand merci à Monsieur Michel Renard et à sa femme, très charmante, pour leur disponibilité et leur précieuse collaboration. Remerciements également à Monsieur Eric Pottier, président du Lancia Club France, 15, rue des Innocents, 75001 Paris. 01 45 08 15 01 (après 18 heures). <http://www.viva-lancia.com/france/index.html>