



Tous les essais dont il est rendu compte ici sont effectués par un essayeur qualifié de l'AAT, avec le maximum de rigueur technique, dans le seul souci de documenter honnêtement le lecteur, et compte tenu de la conception de la voiture. Nous avons adopté trois catégories : ESSAI A, voiture particulière de grande série ; ESSAI B, voiture à tendance sportive ; ESSAI C, voiture d'exception de faible diffusion en France. Pour classer ces pages, des emplacements de perforation sont indiqués.

LANCIA FLAMINIA SPORT "3C"

C'est en janvier dernier que Lancia a apporté quelques modifications à la partie mécanique de ses modèles Flaminia G. T. (carrosserie Touring) et Sport (carrosserie Zagato). La principale — le montage de trois carburateurs Weber double corps — a eu pour résultat de faire passer la puissance du moteur 6 cylindres en V à 60° de 119 ch à 5 100 tr/mn à 140 ch à 5 600 tr/mn et celle du couple maximal de 19 à 20,7 mkg à 3 600 tr/mn. Dans le même temps, le rapport du pont arrière était modifié : 13/47 pour le modèle G.T. et 13/45 pour le Sport. Le présent essai a porté principalement sur la Flaminia Sport Zagato avec laquelle nous avons couvert plus de 1 500 km, mais la Société Roblou, importateur de la marque, mit également un coupé G.T. Touring à notre disposition lorsque nous nous sommes rendu à Monthéry pour effectuer nos chronométrages.

VITESSE ET SÉCURITÉ

Si le coupé Touring se présente comme une voiture de Grand Tourisme de luxe destinée à une clientèle amoureuse aussi bien de mécanique soignée que de performances élevées, sans que le confort soit sacrifié, la Flaminia Sport Zagato s'adresse à des conducteurs plus portés sur les plaisirs de la conduite et l'attrait de performances bien au-dessus de la moyenne. Cette vocation différente se traduit par une présentation moins recherchée et une insonorisation moins poussée.

Pour la première partie de notre essai, nous avons voulu utiliser cette voiture normalement. D'abord en ville, où elle a fait preuve de qualités que nous ne lui soupçonnions pas, étant donné ses caractéristiques sportives. Maniable, pas spécialement lourde au cours des manœuvres de stationnement, elle n'a pas semblé souffrir des difficultés de la circulation parisienne. La boîte, avec ses quatre rapports bien synchronisés, est d'un maniement agréable, mais il faut peser assez fortement sur la pédale d'embrayage dont la progressivité est par ailleurs excellente. Au démarrage, il faut faire attention de ne pas donner d'à-coups à la transmission, étant donné l'élasticité des liaisons entre la mécanique et la carrosserie, sinon l'on provoque des « hoquets » désagréables. L'utilisation en ville fait apparaître aussi la souplesse du moteur qui s'accom-

mode fort bien de régimes inférieurs à 1 500 tr/mn en 4°, sans cliquetis, à la condition d'accélérer très progressivement. Faire attention à la carrosserie, en aluminium très vulnérable.

C'est pourquoi nous nous sommes trouvé beaucoup plus à notre aise sur les grandes routes. Et notre voiture aussi ! On y prend conscience, en effet, de toutes les satisfactions que l'on peut attendre d'une voiture rapide, confortable et sûre. Rapide non pas tant par sa vitesse de pointe que nos routes ne permettent que rarement d'exploiter (on roule calmement à 160 km/h avec quelques sprints à 180) que par le brio des accélérations : après chaque ralentissement, on se retrouve immédiatement en pleine action en l'espace d'un instant. Il ne faut pas chercher d'autre raison aux moyennes très élevées que l'on peut réaliser.

Confortable aussi par sa suspension, qui offre le juste compromis entre ce que doit être une vraie voiture de Grand Tourisme et une voiture sportive pour laquelle la tenue de route est essentielle. Sûre enfin grâce précisément à la façon dont elle s'accroche à la route, grâce à sa direction directe et précise, grâce à l'extraordinaire efficacité des 4 freins à disque assistés d'un servo à dépression. Au cours de ce long périple, nous avons fait quelques remarques. D'abord l'excellente position de conduite (colonne de direction télescopique), mais les sièges devraient, d'une part, être plus enveloppants (on doit y remédier bientôt) et, d'autre part, avoir un système d'inclinaison en marche des dossiers. La finition pourrait être plus élaborée avec un tableau de bord moins désuet. On devrait veiller à une plus grande efficacité des essuie-glace, inopérants à plus de 120 km/h, comme au meilleur emplacement de certaines commandes (essuie-glace, starter, ventilation). L'étanchéité est à revoir, les différents boutons de commande n'ont pas de signe distinctif, un sifflement aigu (remous d'air) apparaît dès 80 km/h et la portée des phares est insuffisante pour permettre une utilisation rapide de nuit.

PERFORMANCES ÉLEVÉES

En regard de ces quelques critiques, il faut placer les performances, qui sont remarquables, surtout si l'on considère une voiture possédant une double

identité. Grand Tourisme, la Lancia Flaminia Sport l'est sans aucun doute par son habitabilité comme par l'emplacement qu'elle offre pour les bagages dans le coffre et derrière les deux sièges. Mais elle est aussi une voiture sportive, comme en témoignent les résultats obtenus à Monthéry :

Vitesse maximale : 197,708 km/h sur l'anneau de vitesse, ce qui donne, compte tenu du ralentissement imputable à la piste, une vitesse en ligne droite de plus de 200 km/h. Avec le coupé Touring, nous avons obtenu 183,847 km/h.

Accélérations : départ arrêté, les 400 m sont couverts en 17,1 s contre 16,1 s avec une 2+2 Ferrari, 16,4 s avec une Daimler SP 250, 16,5 s avec une AC-Bristol et une Maserati 3 500 GT, 17,4 s avec une Lotus Elite, 17,6 s avec une Austin-Healey 3 000. Le coupé Touring a réalisé 17,9 s.

Les 1 000 m départ arrêté sont couverts en 31,1 s contre 30 s pour la Ferrari 2+2 et la Maserati, 30,7 pour l'AC-Bristol, 31,4 pour la Fiat 2 300 S. Pour le coupé Touring : 33,2 s. On passe la borne du kilomètre à 175 km/h au compteur avec la Zagato.

Circuit routier : notre meilleur tour a été bouclé en 4 mn 45 s 3 avec le coupé Touring (moyenne 115,854 km/h), mais avec la Flaminia Sport nous avons effectué deux essais : le premier, avec des pneus Michelin X, nous a permis de réaliser 4 mn 37 s 2 (moyenne 119,240 km/h) ; pour le second, nous avons monté des Pirelli Cinturato avec lesquels le meilleur temps fut de 4 mn 40 s (moyenne 118,046 km/h), la différence s'expliquant par le glissement plus important des Pirelli dans les virages, glissement par ailleurs plus facile à contrôler qu'avec les Michelin X.

Près de 120 de moyenne sur le circuit routier de Monthéry est un résultat auquel bien peu de voitures peuvent prétendre (121,786 avec la Ferrari 2+2, 121,073 avec la Maserati, 124,728 avec la Mercedes 300 SL). Ceci grâce à la tenue de route exemplaire, au freinage exceptionnel, à l'échelonnement rationnel de la boîte (70 km/h en 1°, 110 en 2° et 160 en 3°, au régime de 6 200 tr/mn).

En ce qui concerne la consommation, selon le mode de conduite, elle a oscillé entre 12 et 16 l aux 100 km, ce qui n'est pas du tout exagéré.

Alain BERTAUT.

