

PRESTIGE ACCESSIBLE

Lancia Gamma coupé

1976-84

Peu de coupés peuvent se targuer d'une ligne aussi spectaculaire que le Lancia Gamma, dessiné par Pininfarina. En plus il n'est pas cher. Mais sa réputation de solidité est incertaine.

Faut-il s'y risquer?

En 1976, cela fait huit ans que Lancia a été absorbé par Fiat. Pour une marque de prestige, elle ne dispose, à part la Stratos, que de

ATLANTIC VIKING PARTS & TRANSMISSIONS 1

Spécialiste ROVER P4, P5, P6 & SD1



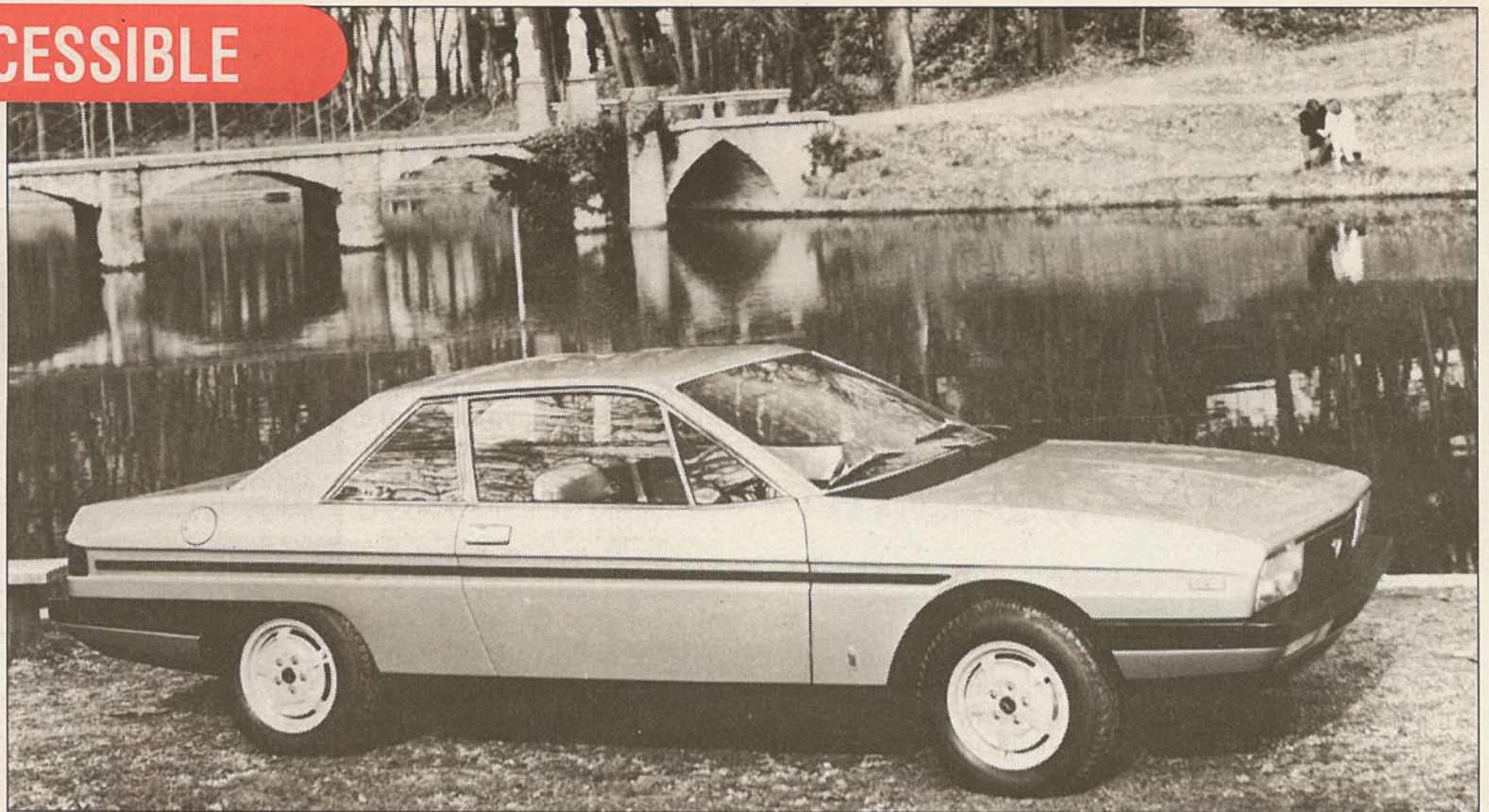
□ TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES : PLUS DE 3000 RÉFÉRENCES EN STOCK

□ ENTRETIEN - RESTAURATION - VENTE

□ SPÉCIALISTE BOITES AUTOMATIQUES TOUTES MARQUES

47, rue Francis de Pressensé 44000 NANTES

Tél: 40 50 28 35 - Fax: 40 49 08 05



Le principal atout du coupé Gamma est sa ligne. Mais, malgré ses 4 cylindres seulement, c'est aussi une grande routière.

Il est beau,

modèles "de classe moyenne", les Beta. Alors que son passé est riche de voitures de standing, les Flaminia, qui sont dans toutes les mémoires. Fiat décide de redorer le blason, et lance une gamme de haut standing sous deux versions, berline et coupé. Mais la marque de Turin ne va pas jusqu'au bout de l'idée. Elle se contente, pour la Gamma, de moteurs à quatre cylindres, quand les meilleures concurrentes en ont six. Pour des raisons fiscales, il sera livré en Italie dans une cylindrée frôlant les 2 L, alors qu'en France seule la version 2,5 L sera mise en vente.

PRODUCTION

2 l première génération : 1.978 exemplaires,

2,5 l première génération : 2.337 exemplaires

2 l seconde génération : 1.265 exemplaires

2,5 l seconde génération : 1.209 exemplaires

Son moteur est plein de talent, avec un excellent couple, mais ne peut lutter à armes égales contre la concurrence des coupés 6 cylindres de BMW, Mercedes ou Alfa Romeo.

En outre, pour la berline, voiture de haut de gamme, Fiat fait le choix étonnant d'une ligne bicorps. Qui plus est, elle est ratée. Tout le monde peut se tromper, y compris Pininfarina. Sa réalisation ne résoud pas le problème esthétique du bi-corps, avec un arrière trop arrondi. A la même époque, le dessinateur anonyme de la Rover SD1, de deux volumes elle aussi, s'en était mieux sorti.

Le créateur italien se rattrape avec le coupé. Il dessine une forme pure, avec un léger décrochement à la hauteur de portières. C'est elle qui sera la "valeur ajoutée" de ce modèle. La calandre, assez neutre, et qui pourrait être celle d'une Peugeot, sera mieux personnalisée Lancia en 1980.

L'habitacle également a été conçu par Pininfarina, qui a logé quatre vraies places. Mais il ré-



Vu de l'arrière, le coupé Gamma est moins séduisant. A cause du grand coffre ?

pète les mêmes erreurs que dans son coupé Fiat 130 du début des années 70: l'intérieur est indigne de la ligne, tant par la qualité des matériaux (la sellerie cuir n'est qu'en option) que par le dessin passe-partout du tableau de bord.

A son lancement, le coupé Gamma semble cher à la presse spécialisée. Pourtant son prix n'est pas extravagant: à peine plus que celui d'une Opel Monza, nettement moins que ceux des coupés BMW et Mercedes. Par contre, il est très supérieur à celui des Alfa Romeo GTV. Quoiqu'il en soit, le coupé Gamma se vend peu. En 1980, Lancia le rajeunit très discrètement. Trop. Alors que le designer milanais Mario Bellini réussit vient de réussir en 1979 un tableau de

bord extraordinaire sur la dernière génération de la Beta, celui de la Gamma reste toujours aussi anodin. Le rajeunissement ne porte pas ses fruits, la Gamma se vend de moins en moins. En 1984, elle cède la place à la Thema, mais le coupé n'est pas remplacé. La même année, meurent aussi les coupés Beta et HPE: Lancia a sabordé d'un seul coup tous les coupés qui faisaient son originalité. Nous attendons encore la succession...

Le coupé Gamma aujourd'hui

De diffusion restreinte, gêné par une image (relativement injustifiée) de fragilité et de pièces difficiles à trouver, le coupé Gamma a peu de chances de se vendre au niveau où le situent les cotes ha-

LES PLUS

Ligne exceptionnelle
Espace habitable
Confort
Qualités routières

LES MOINS

Finition légère
Corrosion
Patience pour les pièces
Entretien soigneux indispensable

Pininfarina a dessiné une forme très pure, avec juste un léger décrochement au niveau des portes



Atelier

Reve

Spécialiste depuis plus de 10 ans

Réparation et entretien
Flavia - Fulvia - Beta - Gamma

Gros stock de pièces, neuf et occasion

Expédition sous 48 heures

Sur rendez-vous, à une heure de Paris Sud

B.P. 18 - 89150 SAINT VALÉRIEN
Tél. 86 88 66 84 - Fax 86 88 66 87

UN PROTOTYPE DE PININFARINA

Au Salon de Genève de 1978, Pininfarina présenta cette version "Targa" du coupé Gamma. Elle ne fut malheureusement jamais commercialisée.



bituelles, c'est à dire 60.000 F pour la 2,5 L. Bien que les annonces des vendeurs atteignent ou dépassent ce niveau, vous pouvez discuter les prix. Une valeur de 35.000 F est déjà bonne, pour un modèle en excellent état. Soit 30% en dessous des coupés allemands concurrents. Il faut trouver l'amateur, qui sera avant tout un inconditionnel de

la ligne créée par Pininfarina. La berline, elle, qui n'a pas la même chance, manque d'amateurs.

Ce qu'il faut vérifier

Selon Jacques Lamoine, d'Auto Rêve, le moteur de la Gamma possède un potentiel de 100 à 150.000 km. La version injection

CE QU'EN DISAIT LA PRESSE

L'Auto Journal (1978)

"Le prix élevé du coupé Gamma est difficile à justifier, tant par l'équipement que par la mécanique de série. Toutefois, les performances sont intéressantes. Les principaux atouts sont, sans conteste, l'élégance de la ligne, et la sécurité d'emploi. Il faut aussi saluer le moteur à plat qui, malgré ses quatre cylindres, est à peu près aussi silencieux et aussi souple qu'un bon six cylindres... Cette Lancia trouve son meilleur emploi sur l'autoroute, où elle peut s'exprimer et rouler avec la plus grande facilité en cinquième à des régimes modérés... La stabilité du coupé Lancia ne pose aucun problème... La suspension maintient les quatre roues au sol en toutes circonstances... La direction est suffisamment directe pour réagir à la moindre sollicitation... Malheureusement le tableau de bord, trop proche de celui de la berline, ne correspond pas tout à fait au standing du coupé."

est peut-être un peu plus fiable que la version précédente, à carburateurs, mais rien de flagrant. L'important est plutôt le suivi de l'entretien. Sans être spécialement fragile, c'est une voiture pour connaisseur, pour l'amateur qui "sent" la méca-

version injection, plus récente, vous fera courir un peu moins de risques.

Les pièces, on les trouve, simplement il faut parfois le temps.

En somme...

Si vous tombez sur un modèle

PRESTIGE ACCESSIBLE

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteurs 1999 (seulement en Italie) et 2484 cm³, à 4 cylindres

Puissance: 120 et 140 ch, à 5.500 et 5.400 tours
Couple maxi à 3.000 tours

Alimentation:

-première génération: par un carburateur Weber
-seconde génération: le 2.5 reçoit une injection Bosch

Boîte mécanique 5 vitesses. Boîte automatique en option dans les coupés Gamma de la seconde génération.

Suspension à 4 roues indépendantes

Freins à disques sur les 4 roues

Vitesse: 180 et 185 kmh

Accélérations: 32" au km départ arrêté

Consommation:

- 8,4 l à 90 kmh
- 10,9 et 10,4 l à 120 kmh (versions à carburateurs)
- 17,2 et 17,7 l en ville

Puissance fiscale: 14 CV

Dimensions:

-longueur: 4,485 m
-largeur: 1,730 m

Poids: 1270 kg.

est-il fiable?



La berline était une deux volumes, au dessin pas très heureux.

nique. Soyez particulièrement attentif aux bruits de distribution.

Côté carrosserie, bien sûr, il faut surveiller la rouille, particulièrement sur les tourelles de suspension. De ce point de vue, la

parfaitement entretenu, et prêt à en prendre autant de soin vous-même, si le prix est raisonnable, pourquoi pas ? Sinon, tournez-vous plutôt vers les coupés allemands, plus sécurisants.

JLB

Ils ont un coupé Gamma

Jean-Claude Caillaux, de Boulogne (92)

"Une ligne superbe"

"En réalité, mon coupé Gamma, je l'ai vendu il y a un an. C'était un 2.5 Injection, acquis en seconde main par mon père en 1984, et dont j'ai eu "l'exclusivité" pendant trois ans. Je m'en servais pour les vacances et les week-ends. Je m'en souviens comme d'une grande voiture, très confortable, parfaite sur autoroute. Sa ligne est superbe. Ce n'est pas une sportive, ce n'est pas non plus un modèle de grand luxe: pas de cuir à l'intérieur, sauf en option, juste du velours sur les sièges. Il y fait très chaud, car la surface vitrée est importante. Le coffre est immense. Je n'ai pas changé grand-chose, à part les suspensions arrière, et le boîtier de direction. Il est vrai que les pièces ne sont pas faciles à trouver, car Lancia était importé par Chardonnet, aujourd'hui disparu, avant d'être repris par Fiat. Pour le boîtier, j'ai dû patienter huit jours. Mais cela devient surtout difficile pour les pièces de carrosserie et l'intérieur. Il faut chiner les garages Fiat, comme je l'ai fait moi-même à Versailles. La réputation de fragilité de ce modèle est injustifiée, du moins quand il a été bien entretenu et conduit après avoir fait chauffer le moteur. Toutefois, les premiers modèles, à carburateur, sont plus délicats. Et, quelle que soit la génération, c'est une voiture qui rouille: abri indispensable. En général, c'est une voiture que l'on trouve en meilleur état que les Lancia HPE. Elle se revend assez difficilement: il faut trouver l'amateur. La cote véritable ne dépasse pas 35.000 F."

Robert Mac Cabe, de Paris

"Une joie..."

"Cette voiture est une joie. Je l'ai acquise en 1984, en seconde main, et la possède toujours, après avoir parcouru la France entière avec elle. J'aime son style. Elle me convient aussi parce qu'elle est grande, comme moi... C'est une voiture qui a 80.000 km. Elle n'était jamais tombée en panne, avant un problème d'embrayage qui vient de me l'immobiliser. Le garage Autotecnica, de Paris, a réussi à trouver les pièces, en Italie. Mon coupé Gamma n'a pas de rouille, car il a toujours couché en garage. Je vous signale qu'il existe en Grande-Bretagne un club d'amateurs de Gamma: ce sont de vrais enthousiastes, très riches en documentation."

LA CONCURRENCE

Mercedes 230 et 280

Les coupés Mercedes 230/280CE, dérivés de la berline W123, sont tout à fait contemporains du coupé Gamma, puisqu'ils sont nés en 1977 et s'arrêtèrent en 1985. Ce sont des voitures sans histoires.

BMW 628

Produit de 1979 à 1987, le coupé BMW 628 est nettement plus puissant, avec ses 6 cylindres et ses 184 ch. Sa vitesse est donc supérieure: 208 puis 212 kmh. Mais, c'est, comme la Lancia, une grande routière plus qu'une sportive. Il connaît, lui aussi, des problèmes de corrosion. Vous trouverez un bon modèle pour 50.000 F. Les pièces sont relativement faciles à trouver, par le réseau BMW ou de petits indépendants.

Alfa GTV 2,5 L

Présenté, comme le coupé Gamma, avec des motorisations 2 l et 2,5 L, le coupé Alfa GTV 2,5 L n'a pas la même personnalité. Il est nettement plus sportif, et fait pour la conduite rapide. Lui aussi pose des problèmes de corrosion, surtout dans les années 70. C'est un modèle fort répandu. On en trouve un très bon pour 35.000 F.

Deux autres coupés de cette génération peuvent aussi être cités: l'Opel Monza, bien que la marque ait beaucoup moins d'aura que Lancia. Et le Datsun 280 ZX, qui présente l'intérêt d'un toit "targa".

Une voiture pour connaisseurs