



LANCIA
FULVIA 1600 HF

LANCIA FULVIA 1600 HF

COUPÉS



ITALIE
1970
LANCIA

La Lancia Fulvia 1600 HF présentait à son époque deux caractéristiques parfaitement étonnantes: un moteur V4 avec un angle d'à peine 12° entre les cylindres d'une part et la traction avant d'autre part. De plus, la Fulvia Coupé fut le premier modèle du genre dont la carrosserie avait été créée par Lancia sans aide extérieure. Grâce à des exécutions rallye préparées d'usine, Lancia remporta notamment la Coupe des Alpes en 1965 et le Rallye de Monte-Carlo en 1972.



Le cockpit de la Fulvia est typiquement du style de l'époque: les instruments ronds, les interrupteurs à bascule disposés çà et là et un gigantesque levier de vitesses un peu perdu au centre du plancher. Les sièges sport et les repose-pieds troués signalent la version sportive HF.

La Lancia Fulvia Coupé est le premier modèle du genre de la marque à avoir été dessiné par les stylistes maison et non pas par un carrossier renommé comme Pininfarina ou Touring. Pas de doute, le département de styling de Lancia a parfaitement maîtrisé sa tâche. La Fulvia Coupé ne rappelle nullement la berline anguleuse dotée de la même technique. Elle a en revanche des lignes séduisantes, un toit aux montants filigranes qui allègent son allure, un habitacle lumineux et de généreuses dimensions. Le nombre de places est strictement limité à deux, car la banquette arrière permet à peine de déposer un petit bagage.

Le pilote se sent fort bien derrière le volant. Ce qui est dû notamment aux instruments ronds Veglia classiques et à leurs vitres miroitantes qui renvoient l'observateur moderne des décennies en arrière, comme une machine à remonter le temps.

Une traction avant exemplaire

Le capot avant de la Fulvia Coupé recèle une particularité technique: le quatre cylindres en V avec un angle très étroit

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids:

Longueur 3,98 m, largeur 1,56 m, hauteur 1,30 m; poids 825 kg.

Moteur:

Quatre cylindres en V; alésage x course 82 x 75 mm; cylindrée 1584 cm³; couple maxi 153 Nm à 4500 tr/mn; puissance 114 ch (84 kW) à 6000 tr/mn.

Performances:

Vitesse maximale 174 km/h; accélération (de 0 à 100 km/h) 10,9 sec.

Cote

13 000 à 65 000 FF (2000 à 10 000 Euros).

de onze degrés et vingt minutes entre ses cylindres est tout à fait spécial. Et, en raison de cette particularité, les deux rangées de cylindres sont équipées d'une culasse commune dotée d'un total de deux arbres à cames seulement. La version 1600 HF du V4 développait 114 braves chevaux, en émettant une sonorité telle qu'on peut l'attendre de deux doubles carburateurs horizontaux Solex.

Mais le bruit de l'aspiration et de l'échappement grondant n'est pas seul à correspondre aux espoirs, les performances sont elles aussi impressionnantes. Ce n'est pas sans raison que la Fulvia HF parvint, sur la scène des rallyes, à s'imposer contre la concurrence vive des Porsche 911, Mini Cooper et autre Renault Alpine. Sandro Munari remporta, au volant de cette voiture, le Rallye de Monte-Carlo 1972 et, à la fin de la même année, Lancia décrochait même le titre de champion du monde des marques.

Les succès sportifs étaient dus en grande partie à une traction avant exceptionnelle que Lancia avait proposée relativement tôt déjà sur ses modèles. Cette traction obtenait les notes les meilleures dans les essais de l'époque parce qu'elle ne causait pratiquement aucune perturbation dans la direction.

Le quatre cylindres en V de 1,6 litre forme un angle très aigu entre ses rangées de cylindres. Avec ses deux doubles carburateurs horizontaux Solex, il développe 114 chevaux.

