

La Revue des Pilotes

autopop

Mars 1972.

Mensuel. 4 F.

Belgique: 40 FB.

Suisse: 4 FS.

N°9



coupe dauphine proto
...c'est parti!

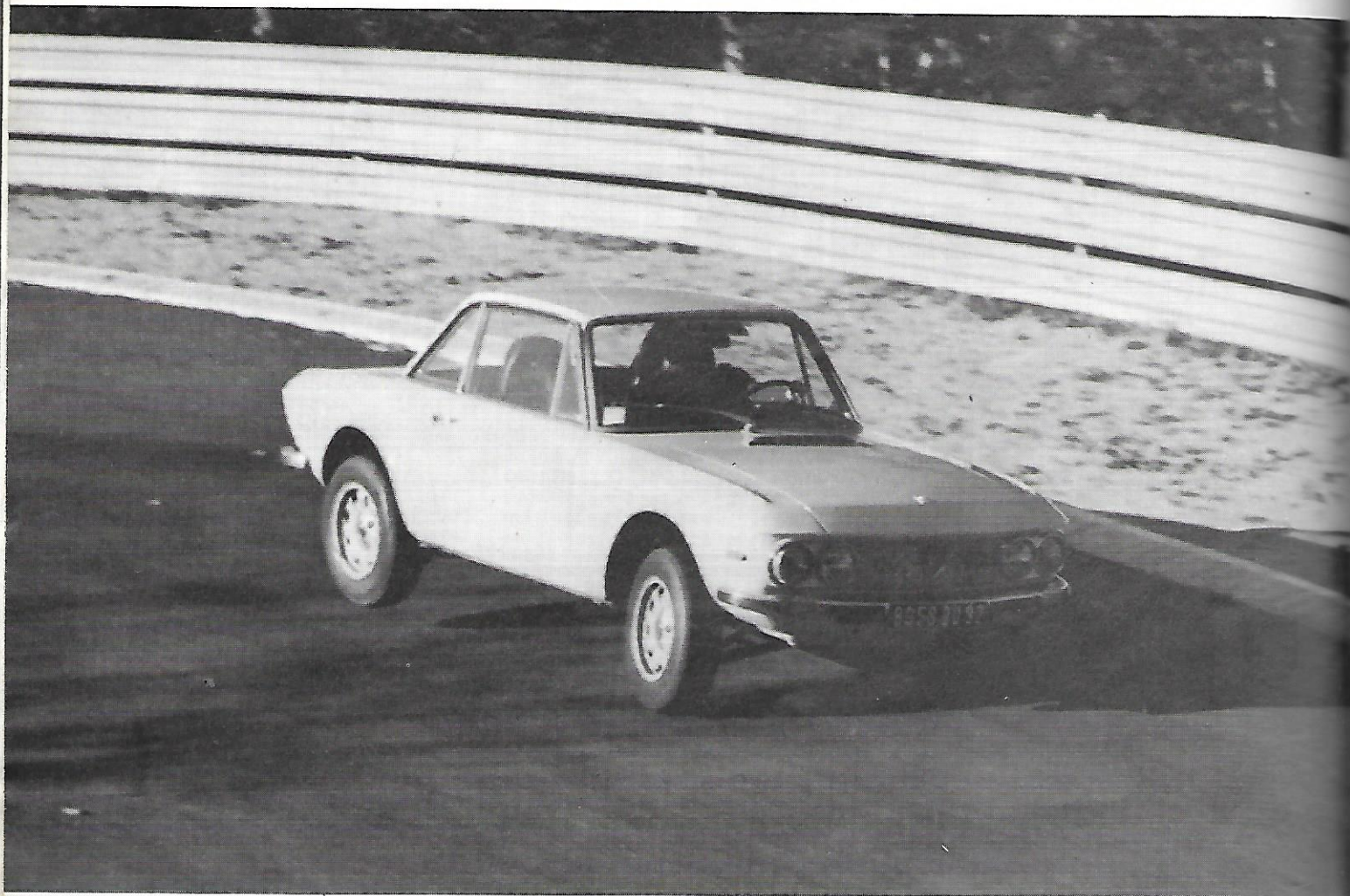
ESSAI: LANCIA FULVIA 1600 HF.

essai

LANCIA FULVIA 1600 HF

par Claude Celler





Lancée en 1965 avec un moteur de 1 216 cm³ ce véhicule devint ensuite un 1231 puis apparut une version rallye de 1298 cm³. Voilà deux ans, au rallye de Méditerranée (Monte-Carlo réservé aux protos) apparaissait une version 1600 qui cette année est commercialisée.

La petite firme italienne créée en 1906 par Vincenzo Lancia, alors pilote chez Fiat, s'est toujours illustrée par des solutions techniques originales. Cette Fulvia elle-même reste dans la lignée avec son moteur 4 cylindres en V et sa traction avant.

Au premier abord l'esthétique de cette voiture est très plaisante, très fine et son succès auprès de la gent féminine est indubitable. Côté mécanique, le moteur est donc un 4 cylindres en V de 1584 cm³ de cylindrée. On trouve un arbre à cames en tête par rang de cylindres et deux carburateurs double corps alimentant le total. Avec 82 mm d'alésage pour 75 mm de course le moteur est donc super carré, ce qui doit permettre des régimes élevés.

Côté suspension on trouve... des ressorts à lames. Un en travers à l'avant et deux longitudinaux à l'arrière, qui soutiennent un essieu hélas rigide. De grosses jantes en alliage sont équipées de Michelin XAS 175×13. Le poids de l'ensemble est élevé avec 925 Kgs, soit, avec 2 portes et 2 places presque le même poids qu'une R12 Gordini qui a le double des deux et la même cylindrée. Le petit réduit arrière faisant appeler cette voiture une 2 plus 2 étant seulement là pour le règlement car même des enfants auraient du mal à y tenir. Pour des bagages cette place est tout de même intéressante par rapport à l'Alpine. Le problème avec cette voiture est en effet qu'elle est homologuée en groupe 3 (grand tourisme de série) ce

qui la met en rivalité directe avec les Alpine 1600 S et autres Porsche 911 S. Voyons donc ce que cela donne au volant.

AU VOLANT

Les sièges sont très enveloppants et tiennent parfaitement les hanches. Le tableau de bord simple est toutefois assez complet. Ce qui surprend tout de suite c'est, sur le grand compte-tours gradué jusqu'à 7 000 trs/mn, l'absence de zone rouge. Il faut lire la notice technique pour trouver le régime maxi, soit 6 500 trs/mn. Autre surprise : le réservoir qui ne contient que 38 litres, ce qui oblige en conduite rapide à faire le plein après un peu plus de 200 km.

La direction est très précise et la voiture répond exactement à ce qu'on lui demande par l'intermédiaire du volant. Avec une précision qui surprend même pour une traction avant. Les grosses jantes et les XAS y sont certainement pour beaucoup. Le freinage est très puissant et d'une endurance exemplaire. Quant à la boîte de vitesses, son synchronisme, est parfait sur tous les rapports. Les trois premières vitesses, très courtes, donnent vraiment l'impression de conduire une petite bombe, cette impression étant renforcée par un échappement très « sport » sur le plan acoustique tout au moins.

Le trajet Paris-Clermont-Ferrand fut effectué en 3 h 00 soit 8' de plus qu'avec l'Alfa 2000 GTV. Sur l'autoroute l'aiguille du compteur monta d'une façon optimiste jusqu'à plus de 200 km/h, ce qui indique un « vol » de 10 % puisque le chrono révéla une vitesse de pointe de 180 km/h.

CIRCUIT DE MONTAGNE

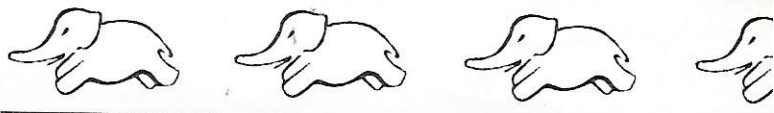
Sur cette véritable piste spéciale des Cévennes qu'est le circuit de montagne du Mas du Clos la petite Lancia est assez plaisante à conduire bien que le sous-virage soit assez important en épingle serrée et difficilement courbatale. Ça « accroche » tout de même terriblement et la roue avant intérieure au virage ne cire pratiquement pas malgré l'absence de pont autobloquant, ce qui prouve l'excellent équilibre du véhicule. Les chronos sont hélas décevants pour une groupe 3. Si la voiture était homologuée en groupe 1 ces performances seraient tout à fait exceptionnelles, mais avec des si... Une Alfa GTV 2000 est plus rapide de 3/10 mais la R 12 Gordini (essayée sous la pluie) est à 1" 7 et la BMW TII à 1" 8.



GRAND CIRCUIT

Dans les grandes courbes prises à plus de 140 de ce circuit, la Fulvia se comporte très bien et laisse toujours une très grande impression de sécurité. Et si les photos prouvent que la roue arrière intérieure au virage se lève généreusement on ne le sent que très difficilement de l'intérieur, un léger balancement apparaissant à ce moment, presque imperceptible.

Là l'Alfa 2000 GTV est plus rapide de 1" 8 si la R 12 Gordini est battue de 9/10 et la BMW 2002 TII de 1" 1.





CIRCUIT RAPIDÉ

Sur cette portion du Mas du Clos faite de deux longues lignes droites et de plusieurs courbes rapides l'Alfa 2000 GTV est toujours la plus rapide de 1" 4, la R 12 Gordini (sous la pluie !) est elle aussi plus « vite » de 7/10. Seule la BMW 2002 TII est battue de 1" 1.

CONCLUSION

Voilà un véhicule qui serait une excellente groupe 1 et surtout en rallye. En effet plus les virages sont serrés et plus le revêtement est mauvais plus cette voiture est à l'aise. En conduite rapide mais tranquille, nous avons battu le temps de Roland Charrière et son Alpine 1600 S groupe 4 entre Clermont-Ferrand et les Puids d'une minute juste. L'impression de sécurité et de robustesse est exceptionnelle. Seulement voilà, elle est homologuée en groupe 3 et doit donc lutter contre les Alpine 1600 S, Datsun 240 Z et Porsche 911 S qui vont jusqu'à lui mettre 5" simplement sur le 1 000 m départ arrêté (Porsche 911 S).

Reste la solution de la passer en groupe 4 et d'essayer d'en tirer les 160 CH que développent officieusement les voitures d'usine comme celles de Munari. Mais le handicap du poids sera toujours là. Sans vouloir être cocardier l'Alpine 1600 S (que nous essaierons prochainement) pour 6 000 F de plus développe en série 14 CH de plus et pèse 250 kgs de moins dans la même catégorie des 1600 groupe 3. Et d'ailleurs chez Lancia on est conscient de ce handicap, où l'on prépare un véhicule plus léger et équipé de 2,4 l de la Dino en position centrale afin de contrer dans les rallyes Dame Alpine. Mais à ce moment-là, la 310 pourrait bien être équipée du 2,6 l conçu chez Peugeot. A suivre.

1600 HF



FICHE D'ESSAI



LANCIA FULVIA 1600 H F

Clermont-Ferrand-Les Puids (Circuit du Mas du Clos) = 75 km = 41'

Les Puids-Clermont-Ferrand = 40'

Piste sèche - Pneus Michelin XAS

Circuit de Montagne.	36" 7	36" 2	36" 6	36" 8	36" 4
Grand Circuit	1' 54" 1	1' 53" 5	1' 53"	1' 53"	1' 52" 9
Circuit rapide	1' 8" 6	1' 8" 2	1' 8"	1' 8"	1' 7" 9



Etagement de la boîte à 6.500 trs/mn : 1^e : 53 km/h - 2^e : 78 km/h - 3^e : 112 km/h - 4^e : 146 km/h.

Accélérations : 400 m 17" 5 - 1.000 m 32" 9

Vitesse de pointe : 185 km/h chrono.

TABLEAU COMPARATIF

Marque et type	400 m	1 000 m	Vitesse maxi	Circuit de montagne	Grand Circuit	Circuit rapide	Rapport poids/puiss.	Prix
LANCIA FULVIA 1600 HF	17" 3	32" 5	180	36" 2	1' 52" 9	1' 7" 9	8,1	28 360 F
ALFA 2000 GTV	16" 5	30" 6	195	35" 9	1' 51" 1	1' 6" 5	7,7	27 900 F
BMW 2002 TII	16" 6	30" 7	190	38"	1' 54"	1' 9"	7,6	27 900 F
R 12 Gordini « Coupe » (1)	17"	32" 2	185	37" 9	1' 53" 8	1' 7" 2	7,9	20 500 F

Voitures non essayées mais situées dans une gamme de prix concurrente (données constructeur)

ALPINE 1600 S	15" 2	28" 3	205				5,2	34 320 F
DATSUN 240 Z	16" 4	30" 8	200				7,9	30 900 F
TRIUMPH TR 6	16" 3	29" 8	200				7,2	24 500 F
FORD Capri 2600 RS	16"	30"	190				7,0	24 000 F
PORSCHE 914-6	16"	30"	210				8,5	39 900 F
PORSCHE 911 S	14" 5	27"	230				5,3	66 000 F

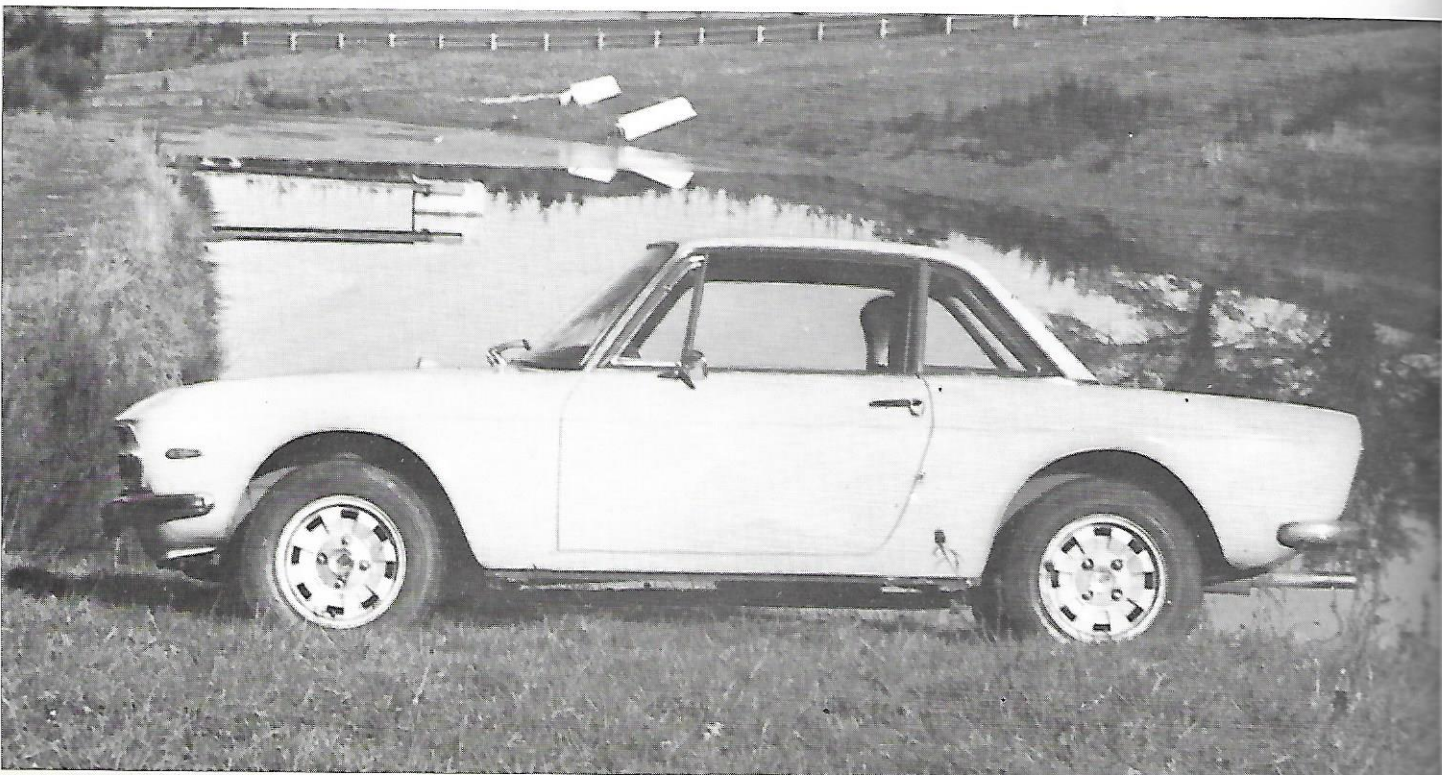
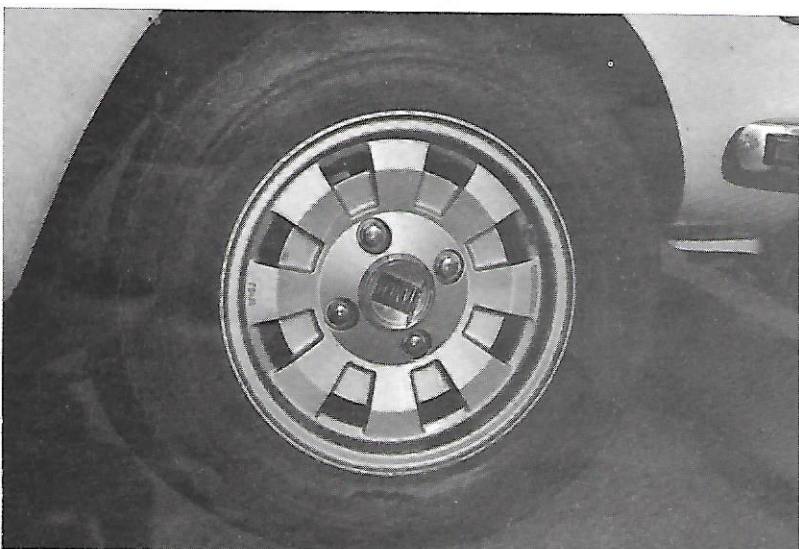
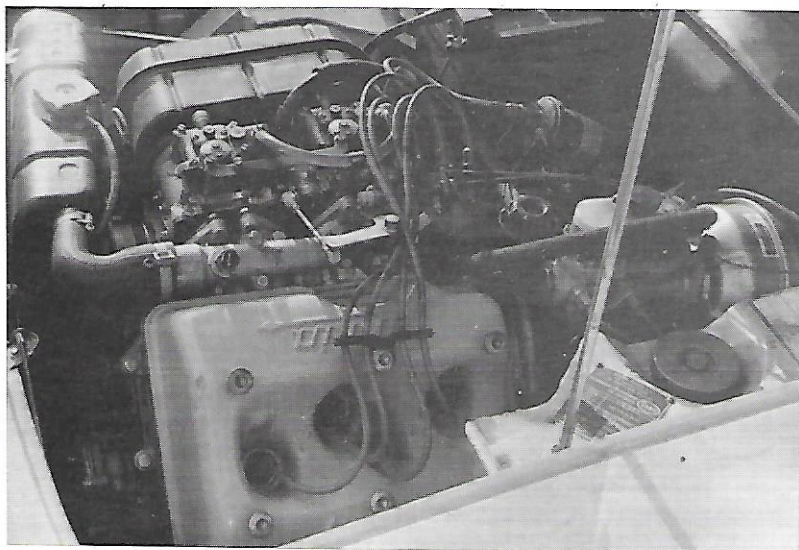
(1) essayée sur route mouillée.



FICHE TECHNIQUE



LANCIA FULVIA 1600 H F



MOTEUR : 4 cylindres en V 1584 cm³
Alésage 82 mm - Course 75 mm
114 CH DIN à 6200 trs/mn
Couple maxi : 15,6 Mkg à 4.500 trs/mn
Taux de compression : 10,5
Un arbre à cames en tête par rangée de cylindres
Deux carburateurs double corps horizontaux.

Transmission : traction avant.
Boîte 5 vitesses synchronisées, levier au plancher.

Freins : à disques à l'avant et à l'arrière.

Suspension : avant : ressort à lames transversal ; arrière : essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux.

Direction : à vis et galets.

Pneus : 175×13 Michelin XAS.

Cotes : Longueur : 3,98 m - Largeur : 1,55 m
Hauteur : 1,30 m - Empattement : 2,33 m
Poids : 925 kg - Essence : 38 l.