

LANCIA FULVIA

COUPE

Par Joël Peyrou, avec la participation des lecteurs
d'Auto Rétro / Photos Daniel Denis



Contemporaines de sportives devenues mythiques, pourvues d'un palmarès en compétition que lui envient bien des autos légendaires, les Lancia Fulvia coupés restent des autos un peu à part, ce qui étonne Nicolas Bourgeois (1.3 S) : "Bizarrement, c'est une auto très peu connue des amateurs qui lui préfèrent la virilité d'un coupé Bertone...", et agace Pierre Dacquay (1.3 S Série 2) : "Il semble que côté transalpin, on connaisse surtout les Alfa, Ferrari et Fiat. Pourquoi ? Une image à l'envers

Pourquoi ? C'est la question que l'on peut effectivement se poser. Serait-ce son côté un peu "féminin" ? Pourtant, Philippe Got (1.6 HF série 2) ne s'en cache pas : "C'est d'abord la ligne qui m'a séduit : élégante, originale, légère, presque fragile." Laurent Martin (1.3 S et 1.6 HF série 2) trouve pour sa part la Fulvia "très fine, élégante, peut-être un peu trop..." Des mots ambigus que confirme Nicolas Bourgeois ("C'est vrai qu'il a une allure inhabituelle ce coupé") tout en rappelant la "luminosité dans l'habitacle, pas désagréable du tout." Peut-être faut-il trouver dans les mots de Mathieu Damon (1.3 série 3), jeune passionné de 15 ans (!),

la meilleure définition : "Petit coupé à l'allure ramassée, c'est une voiture bourgeoise..." Bref, un peu précieuse, la Fulvia ne ferait pas envie aux sportifs purs et durs... ce que dément en vrac Daniel Thomas (1.3 S) lorsqu'il affirme aimer "la ligne, la finition très italienne, le bruit, la traction avant, les quatre freins à disques..." A moins que ce ne soit l'architecture particulière du moteur V4 qui étonne et effraie ? Pierre Dacquay réfute : "Sa conception est très logique et sa tolérance au réglage assez large." La fiabilité, alors ? Pas davantage, de nombreux témoignages prouvent le contraire, résumés par Laurent Martin ("J'ai utilisé cette auto durant plusieurs années, que ce soit pour emmener ma planche à voile ou travailler. Avec une telle auto, on peut rouler en ancienne dans l'esprit sans les inconvénients pratiques.") et Benoît Guyot (1.3 série 3) : "C'est sûrement l'une des rares voitures anciennes à pouvoir être utilisée régulièrement, voire quotidiennement, et qui apporte les sensations d'une voiture de rallye !"

Du béton !

Mal perçue parce que mal connue, la Fulvia semble en effet cumuler nombre de qualités in-

attendues, comme l'explique Laurent Martin : "Je croyais acheter un coupé italien fragile et capricieux. J'ai découvert une auto magnifiquement construite non seulement pour l'agrément et les performances, mais d'une fiabilité étonnante, avec sa boîte solide comme celle d'un camion, ses freins et ses trains roulants surdimensionnés et son petit 1300 toujours prêt à prendre des tours." Sentiment partagé par Benoît Guyot (1.3 S série 3) : "La fiabilité de la mécanique est incroyable. Il n'y a qu'à effectuer l'entretien courant. Je n'ai pas eu le moindre ennui en 15 000 km d'utilisation quotidienne" et Pierre-Olivier Savreux (1.3 S série 3) : "Je parcours régulièrement entre 200 et 600 km le week-end, et ce, sans le moindre souci mécanique."

Une voiture pour la ville... et la route !

Une robe gracile sur un corps d'athlète, voilà en bref le coupé Fulvia. Ce que traduit encore Bertrand Girard : "C'est une auto à double personnalité : petite GT plutôt raffinée et machine de rallye." Car sous ses airs "bourgeois", l'auto cache un vrai tempérament qui fait l'unanimité. Ainsi, Philippe Got (1.6 HF série 2) parle d'une "voiture très brillante, avec de généreuses montées en régimes secondées par



Une vraie belle et bonne italienne "pour pas cher", ça existe ! Mais pour combien de temps encore ?...
Détail élégant, notez l'absence de montant de portière.

une boîte précise et rapide. De plus, la tenue de route est époustouflante et le freinage sans reproches." Rien que ça ! Frédéric Ferrino (1.3 S série 3) confirme : "Le V4 a une sonorité superbe. Sur la route, l'auto a une tenue de route phénoménale que peu de voitures de cette génération égalent", Laurent Martin utilisant des termes plus imagés : "La voiture tourne campée sur son fantastique train avant comme un skieur autour de son bâton. Le... suit comme il peut, mais il suit..." avant d'ajouter : "C'est une auto qui marche d'autant mieux qu'on lui demande le maximum. Il ne faut pas hésiter à "rentrer" dedans." Une invitation à laquelle souscrit sans peine Bertrand Girard (1.6 HF Lusso) : "Le moteur monte très vite en régime. Le bon fonctionnement du compte-tours est obligatoire car la belle musique du V4 et l'échappement léger incitent à insister..." N'en jetez plus !

Solide, mais...

Car les Fulvia, quelle que soit la version, ont leurs défauts. Laurent Martin estime ainsi que le 1 300 cm³ "manque un peu de couple", Benoît Guyot reconnaissant quant à lui que "le moteur a besoin d'être poussé (4 500/5 000 tours) pour être ef-

ficace." Un comportement pousse-au-crime donc, que Xavier Malcom (1.3 S) souligne en remarquant qu'il s'agit d'une "voiture bruyante et tape-cul." Benoît Guyot préfère parler d'un "confort relatif", en regrettant au passage que "l'espace aux places arrière ne permette pas d'y faire entrer deux adultes." Qualifiée par Laurent Martin de "plus péchue et fatigante", la Fulvia 1.6 HF ne change rien à l'affaire. Il s'agirait même, selon Bertrand Girard, d'une "version très physique" avec "une direction dure en manœuvres." Civile, certes, moderne, aussi, aseptisée, certainement pas ! D'ailleurs, la Fulvia reste une ancienne et une voiture des années 60/70. Pour preuve, un penchant immodéré pour la corrosion ! Laurent Martin s'exclame : "Il faut être très vigilant. Ça rouille bien !" Ce qui pousse Nicolas Bourgeois à conseiller de "chercher un exemplaire sain" afin d'éviter les galères. Mais, ce risque-là n'est-il pas non plus ce qui donne aux coupés Fulvia leur supplément d'âme ? ■

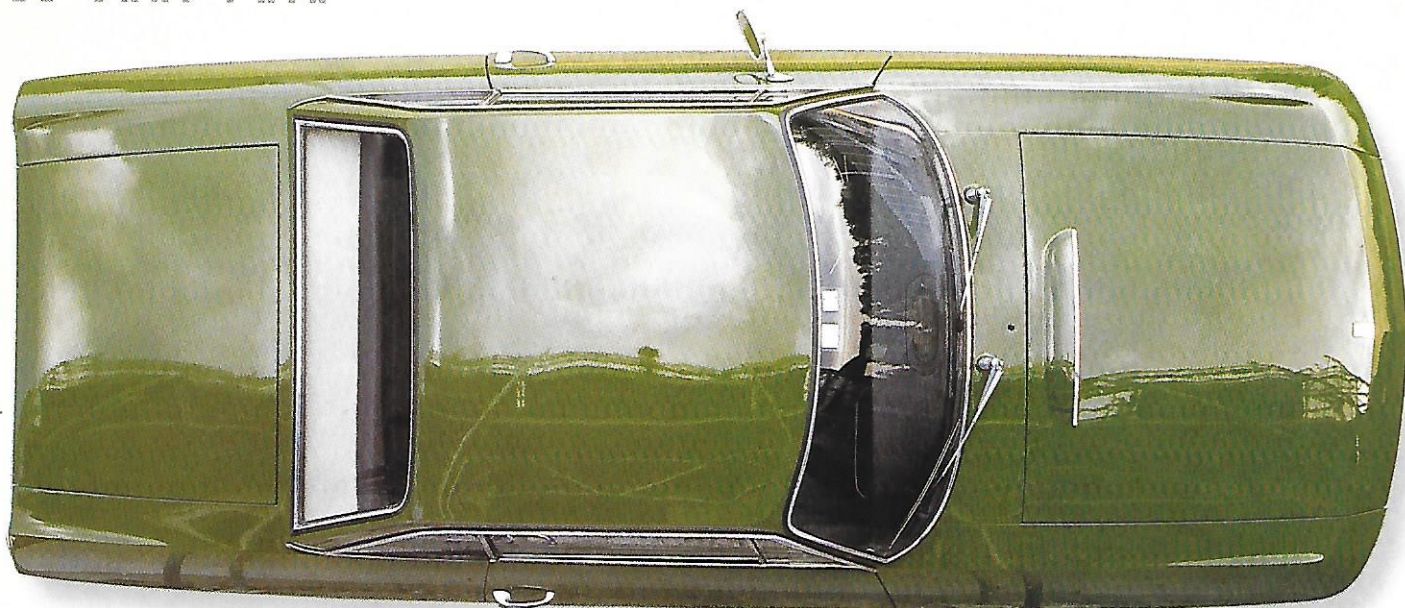
Nos remerciements à Mireille Haasser pour le prêt de sa Lancia ainsi qu'à Noël Lages pour ses précieux conseils.

COTE

Le premier prix indique un modèle complet mais à restaurer entièrement, le second un exemplaire en très bon état de marche et de présentation et non en état "concours".

Coupé 1.2 l	4 000 F / 25 000 F
Coupé Rallye 1.3 l	5 000 F / 30 000 F
Coupé Rallye 1.3 l S	7 000 F / 34 000 F
Coupé Rallye 1.3 l HF	20 000 F / 70 000 F
Coupé Rallye 1.6 l HF "Fanalone"	24 000 F / 110 000 F
Coupé 1600 HF Lusso	15 000 F / 75 000 F
Coupé série 2, 1.3 l S	5 000 F / 30 000 F
Coupé série 3	5 000 F / 32 000 F

Dans les salles des ventes françaises, on trouve principalement des coupés des séries 2 et 3. Ainsi, sur l'exercice 2000, on retiendra un coupé 1.3 S série 2 de 1973 restauré et vendu 25 000 F le 22/10 à Fontenay-le-Comte, un autre identique en état d'origine vendu 5 000 F le 14/12 à Nantes ou enfin un coupé série 3 de 1975 restauré à 36 000 F le 26/06 à Paris ou un autre identique mais de 1976 en état d'origine à 9 500 F le 08/10 à Argentan.



Simple en apparence, le dessin du coupé Fulvia est pourtant très travaillé et admirablement proportionné.



Quatre phares sinon rien : telle était la devise pour être une authentique sportive dans les années 60/70 ! Autre symbole, le traitement noir mat de certains accessoires, comme ici la calandre caractéristique à la Série 3.



Même de derrière, le coupé Fulvia a de la gueule ! Poupe tronquée à angle droit, ailes légèrement cintrées et formant une petite arête, feux très originaux, quelle classe !

QUE SURVEILLER ?

IDENTIFICATION : n° de châssis frappé dans la gouttière du capot moteur, sous le pare-brise, côté droit (dans le sens de la marche). Deux plaques rivetées se trouvent dans le compartiment moteur, au-dessus de la roue avant droite. L'une concerne l'importateur, l'autre comprend le numéro de châssis. Le numéro de moteur est gravé à l'arrière du bloc, entre le moteur et la boîte de vitesses, au niveau du démarreur. Prenez garde aux vraies/fausses HF : la séquence des 1.2 l HF commence par 818.140, les 1.3 l HF par 818.340/341, les 1.6 l série 1 par 818.540/541 et les 1.6 l HF série 2 par 818.740/741. Les 1.6 l HF première série ont aussi une boîte 5 avec un tunnel spécifique et des passages de roues élargis.

STRUCTURE-CARROSSERIE : soyez très méfiant, même si apparemment rien ne laisse soupçonner l'attaque de la corrosion, d'autant plus que tous les éléments sont soudés, ce qui ne facilite pas la remise en condition. A noter que certains témoignages font même état d'ailes avant qui se coupent ! Le recours à un aimant, le passage sur un pont et une observation soigneuse sont donc impératifs. Inspectez tout : bas de caisse, bas des portes, bas des ailes, corps creux, longerons, planchers, ainsi que les points d'ancrage arrière du châssis auxiliaire qui supporte le moteur, ce dernier point étant vital. Méritent le coup d'œil également : entourage du pare-brise et de la lunette AR, intérieur du coffre et passages de roues.

MOTEUR-BOÎTE : contrairement à ce que son architecture particulière pour-

rait laisser croire, le V4 n'est pas fragile. Il réclame simplement l'attention due à un moteur à haut rendement avec double arbre et culasse alu. Prendre garde au niveau et à la pression d'huile (le V4 n'aime pas les déjaugages !) et à la mise en température qui doit se faire avec douceur. La plupart du temps d'origine Bosch, les périphériques sont fiables. Enfin, la boîte est dure à froid mais ne pose pas de problèmes particuliers, de même que les cardans.

TRAINS ROULANTS : R.A.S. La 1.6 l HF bénéficie d'un train AV légèrement différent (carrossage négatif). Avec le temps, les bagues du train AV peuvent faiblir. Le freinage, assuré par deux circuits séparés (AV/AR), est de marque Dunlop sur les S1 puis Girling sur les séries suivantes. Attention, les autos longtemps arrêtées ont très souvent les étriers grippés, et plus particulièrement le frein de stationnement.

FINITION ET ÉLECTRICITÉ : plutôt bourgeoises, les Lancia bénéficient d'une finition soignée et les coupés Fulvia n'échappent pas à cette règle. Tableau de bord et sellerie offrent une bonne tenue, ce qui n'empêche pas les brûlures dues au soleil avec le temps. Bonne nouvelle, le circuit électrique est sain et plutôt bien conçu, et l'instrumentation (Jeager ou Veglia) constante. Petit souci : l'usure des contacts des fusibles peut entraîner un mauvais fonctionnement du ventilateur électrique (sur S1 et S2). Attention alors à la chauffe... et au joint de culasse !

PIÈCES DÉTACHÉES

DISPONIBILITÉ : sinistré il y a une dizaine d'années, le marché des pièces Fulvia offre aujourd'hui davantage de choix. Il est loin cependant de fournir une palette aussi large et fournie que pour les Alfa Romeo. La débrouille reste donc de rigueur... Pour la mécanique, on trouve principalement les pièces d'usures (soupapes, pistons, coussinets...). Plus difficile est l'approvisionnement en pièces de tôlerie et accessoires tels que feux, chromes... Attention, la qualité des (petites) refabrications est parfois médiocre. En fait, l'alternative vient souvent de la pièce d'occasion et du dépannage entre passionnés, des Fulvia bien fatiguées se trouvant encore !

INTERCHANGEABILITÉ : très peu de choses, hormis les plaquettes des freins Dunlop des série 1, similaires avec celles des Jaguar. Les rupteurs et les têtes d'allumeur des 1.6 l se retrouvent également sur les Fiat.

QUELQUES PRIX : étant donné qu'il s'agit d'un marché assez confidentiel, ces prix

ne sont donnés qu'à titre indicatif. Selon la disponibilité du moment, un professionnel peut en effet vous proposer de la refabrication, de l'occasion voire du "neuf en boîte". Ces valeurs constituent donc une moyenne entre les différentes séries, le neuf et l'occasion.

Aile AV env. 2 500 F - Capot moteur 2 500 F - Portière 1 750 F - Pare-brise 1 225 F - Calandre 825 F - Pare-chocs AV/AR 1 850 F - Optique de phare 375 F - Feu AR 350 F - Disques de freins 400 F - Plaquettes 325 F - - Maître-cylindre 1 350 F - Rupteur/condensateur 100 F - Réfection moteur 13 500 F - Pochette de joints 550 F - Pompe à eau 650 F - Pompe à essence 250 F - Réfection boîte de vitesses 4 500 F - Cardan 1 250 F.

Moyenne de prix aimablement communiqués par le garage REVE, BP 18, 89150 Saint-Valérien, tél. 03 86 88 66 84, Fax 03 86 88 66 67, E-mail : atelier.reve@wanadoo.fr



Ci-dessus, notez la disposition peu commune du... V4 Lancia ! Un bien beau double arbre comme les italiens savent les faire...

D'un style moins "viril" que sa concurrente Alfa, alias le "coupé Bertone", la Fulvia offre en revanche une finesse incomparable.



ENTRETIEN ET BUDGET

Moins complexe qu'il n'y paraît, la conception de la Fulvia ne nécessite pas un entretien du niveau des grandes GT italiennes. Vidanges à l'heure et réglages scrupuleux constituent l'entretien de base pour garantir sa longévité.

CONSOMMATION : un des gros atouts des Fulvia et un indice sur la qualité des réglages est la consommation. Un moteur 1.3 l ne doit pas dépasser 8,5 l/100 km. Et comptez entre 10 et 12 l/100 km pour une 1.6 l HF.

VIDANGE-GRAISSAGE : moteur (entre 4,3 l et 5,3 l) tous les 5 000 km. Le changement du filtre (125 F) une vidange sur deux suffit. Pour ceux qui roulent peu, une vidange par an est obli-

gatoire quand même. Viscosité : 15 ou 20W50 en semi-synthèse. Boîte de vitesses (2,5 l) tous les 20 000 km avec de l'huile SAE 90. Enfin, seules les S1 nécessitent un graissage du train avant.

DISTRIBUTION : la chaîne est maintenue sous tension par un tendeur semi-hydraulique avec patin de friction. Cela évite théoriquement toute intervention. Le remplacement de la chaîne tous les 60 000 km est toutefois jugé plus prudent par certains propriétaires. Ne pas oublier que la culasse double arbre du V4 a la particularité de comporter des culbuteurs... Au contact des tiges de soupapes, les portées des culbuteurs se creusent et faussent la mesure du jeu.

Une rectification est alors nécessaire.

ALLUMAGE-CARBURATION : vérification des rupteurs et des carburateurs Solex ou Weber tous les 10 000 km. À noter que les Solex réclament doigté et minutie pour un réglage optimum. Bougies Champion ou NGK, 27,50 F pièce. Attention, les bougies pour le moteur 1.6 l HF sont spécifiques (puits plus étroit). Utilisez alors les NGK D8ES.

EMBRAYAGE : en moyenne, 1 175 F le mécanisme complet. La commande est à câble.

AMORTISSEURS : en raison d'un usage généralement sportif, de nombreux propriétaires installent des modèles Koni (575 F pièce). Pour préserver le

confort, on peut aussi monter des De Carbon à l'arrière, ceux-ci compensant la sécheresse de l'essieu arrière.

PNEUMATIQUES : il existe, d'origine, plusieurs montes, allant du 145x14 au 175x14 (environ 475 F pièce). Certains utilisateurs conseillent du 165/75x14, plus actuel.

ECHAPPEMENT : 1 500 F la ligne complète. **CARTE GRISE** : ex. en Ile-de-France, 96,50 F par cheval fiscal, soit de 675,50 F à 868,50 F (7 à 9 CV).

ASSURANCE COLLECTION : responsabilité civile, usage promenade, à partir de 300 F/an. Contrat tous risques, environ 3 000 F/an, selon la valeur d'expertise du véhicule.

LE VRAI PRIX

Le coffre serait suffisamment vaste pour un coupé... si seulement la roue de secours nichait ailleurs !

BIBLIOGRAPHIE

Là aussi, le manque de popularité des Fulvia se fait sentir ! Le minimum est assuré, mais guère plus...

GÉNÉRALITÉS : *Lancia Catalogue Raisonné 1907-1990*, collège d'auteurs, Automobilia, 640 F.

COMPILATION D'ARTICLES D'ÉPOQUE : *Lancia Fulvia Gold Portfolio 1963-1976*, Brooklands Books, 170 F.

Ouvrages disponibles par correspondance auprès de La Boutique du Collectionneur (BP 417, 77309 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 39 69 32).



Une ligne originale, une mécanique qui ne l'est pas moins, du brio et une tenue de route époustouflante d'efficacité, le coupé Fulvia a ce que l'on appelle des "arguments convainquants". Pourtant, sa cote demeure toujours étonnamment basse... Profitez-en !

NOS CONSEILS

Compromis entre une certaine image de la voiture ancienne et la possibilité d'une utilisation moderne, les coupés Fulvia représentent une alternative à la fois efficace et pleine de charme. Seule ombre au tableau, la difficulté de dénicher un exemplaire "prêt à l'emploi", les beaux modèles étant aussi rares que recherchés. A fortiori, si vous craquez pour le must de la gamme, la 1.6 I HF, la route risque d'être longue... Aussi est-il plus sage de chercher un coupé 1.3 I série 2 ou 3. Plus courants et moins exigeants dans leur conduite, ces modèles sont aussi plus polyvalents. Attention, très sensibles à la corrosion, les coupés Fulvia sont souvent aujourd'hui dans des états moyens et, les éléments de carrosserie étant assez rares, mieux vaut être patient... Heureusement, le plaisir et la robustesse dont ces autos savent faire preuve méritent bien quelques mois d'attente. Du reste, votre plaisir n'en sera que mieux récompensé !



DUO

Une femme passionnée de voitures anciennes, ça existe ! Mireille Haasser, 42 ans, pratique les Fulvia depuis vingt ans en compagnie de son mari, Nicolas. «Au départ, c'est lui qui avait la passion. Encore étudiant, il possédait déjà un coupé Fulvia 1.6 I HF Lusso. Pendant un an, nous avons ainsi travaillé dessus tous les week-end... pour partir en vacances en Sicile !» L'expérience est concluante : peu après, Mireille achète dans une casse une épave de Fulvia série 3 de 1976. «La caisse était très saine mais le moteur HS. Comme il était trop cher à faire refaire, il nous a fallu le restaurer nous-mêmes

en s'aidant des manuels d'époque.» Plus de quinze ans après, l'auto que vous avez sous les yeux roule toujours... rejointe par une troisième Fulvia dont Mireille souhaiterait voir la carrosserie enfin terminée ! Pourquoi cet amour des coupés Fulvia ? «J'aime ces autos parce qu'elles sont "féminines" et pas prétentieuses.» Une passion qu'elle partage au sein du club national, où, estime-t-elle, «on peut aussi parler d'autres choses que de voitures anciennes !»

ÉVOLUTION

1963 : présentation de la nouvelle berline Fulvia, en remplacement de l'Appia (V4 incliné à 45° et ouvert à 13°, 1 091 cm³, 72x67 mm, culasse alu, 2 ACT, 58 ch à 5 800 tr/mn, traction AV, disques AV/AR, 138 km/h).

1964 : berline 2 C (2 carburus Solex, 71 ch à 6 000 tr/mn, 145 km/h).

1965 : présentation du coupé Fulvia à empattement raccourci de 15 cm (1 216 cm³, 76x67 mm, puis 1 231 cm³, 75x67,9 mm, 2 carburus Solex ou Weber, 80 ch à 6 000 tr/mn, 160 km/h). Zagato présente le coupé Fulvia Sport Zagato (coque alu et même moteur que coupé).

1966 : coupé Fulvia 1.2 I HF (version sport dépourvue de pare-chocs et d'insonorisant, vitres latérales en plexi, portes et ailes alu, arbres à cames plus pointus, carburus plus gros, 88 ch à 6 200 tr/mn, 161 km/h).

1967 : coupé Rallye (1 298 cm³, 77x69,7 mm, 87 ch à 6 000 tr/mn, poids allégé de 35 kg avec portes et capots alu, 168 km/h). Au printemps, HF 1.3 I (101 ch à 6 400 tr/mn, 174 km/h). Moteur 1.2 I de 80 ch sur berline GT.

1968 : version Rallye 1.3 I S (90 ch, servo-frein et radiateur d'huile, 173 km/h). Au salon de Turin, présen-

tation de la 1.6 I HF (modèle de base pour préparation en compétition, 1 584 cm³, 82x75 mm, 115 ch à 6 200 tr/mn, boîte 5, 180 km/h, voiles élargies avec extensions d'ailes, jantes alu et pneus 175x13, autobloquant, éléments polyester et réservoir grande capacité en option. Moteur "S" sur Zagato et berline GTE (1 298 cm³, 87 ch).

1970 : introduction des coupés série 2 (carrosserie tout acier, calandre avec grille élargie, pare-chocs rehaussés, pneus 165 au lieu de 145x14, boîte 5). 1.6 I HF série 2 et version Lusso disponibles avec pare-chocs et moquette. Sport Zagato tout acier avec deux mo-

teurs au choix (1,3 I 90 ch ou 1,6 I 114 ch).

1972 : arrêt des berlines et Sport Zagato.

1973 : apparition de la Fulvia série 3 en fin d'année (grille de calandre noir mat, sièges avec appui-tête, lunette arrière dégivrante, montre à quartz...). Arrêt des 1.6 I HF.

1976 : arrêt de production des coupés Fulvia.

Production : 20 436 coupés 1200 ; 17 850 Rallye 1.3 I ; 16 827 Rallye 1.3 I S ; 49 656 Rallye 1.3 I S série 2 ; 28 763 Fulvia série 3 ; 435 coupés HF 1.2 I ; 882 Rallye 1.3 I HF ; 1 278 Rallye 1.6 I HF ; 3 690 1600 HF Lusso.



Ci-dessus, dans la plus pure tradition Lancia, l'accueillant habitacle est traité avec soin.

En haut à droite, la planche de bord bois participe au charme de l'auto.

Le fond blanc des compteurs devrait faire l'unanimité auprès des actuels amateurs de tuning !

SUPER !

- ▲ Style élégant et raffiné
- ▲ Mécanique brillante
- ▲ Tenue de route étonnante
- ▲ Performances
- ▲ Freinage

QUOIQUE...

- ▼ Corrosion
- ▼ Rare en bon état
- ▼ Disponibilité de certaines pièces
- ▼ Image confuse



Ci-dessous, notez les montants d'une très grande finesse et une garde au toit conséquente, gages d'un habitacle fort lumineux. Masquez ces montants et imaginez une séduisante version cabriolet : dommage, non ?

LE VRAI PRIX



Belle découverte en 1987 pour Bertrand Girard avec cette 1600 HF Lusso série 2 arrêtée depuis 10 ans ! Il n'en deviendra propriétaire qu'en 1995 et se lancera alors dans une restauration complète.

Lecteur belge, Michael Demortier est l'heureux propriétaire depuis avril dernier de cette craquante Fulvia série spéciale "Monte Carlo" de 1974 et préparée pour les rallyes FIVA. Son auto lui revient à 65 000 F dont 25 000 F de pièces pour sa "prépa".



Achetée 11 500 F en 1991, cette Fulvia 1.3 S de 1972 appartenant à Bruno Debove sera alors entièrement restaurée pour un coût de 21 000 F. Notez le traitement fort élégant de l'habitacle.



Fidèle lecteur (rappelez-vous notre Vrai prix Peugeot 403), Nicolas Bourgeois a aussi utilisé cette Fulvia 1.3 S durant six mois. Echangée initialement contre une Triumph Spitfire 1500, la Lancia sera ensuite vendue 10 000 F seulement en 1991.



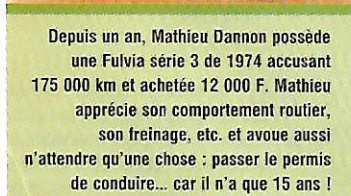
Depuis de nombreuses années, Daniel Thomas ne roule qu'en Lancia. Il a ainsi possédé trois Fulvia : une berline de 1970, un coupé Rallye 1.3 S de 1970 et un coupé S3 de 1976. Aujourd'hui, il est par ailleurs à la recherche d'une 1600 HF...



Alors étudiant, Laurent Martin achètera pour 7 000 F une 1.3 S de 1971 en 1981. Il récidivera en 1986 avec une 1600 HF série 2 de 1971 qu'il utilise encore, notamment lors d'épreuves historiques. Notez l'absence de pare-chocs, rendant l'auto plus agressive.



Autre fidèle lecteur, Pascal Curt a possédé ce coupé série 3 de 1974, photographié ici en Italie devant une berline Fulvia.



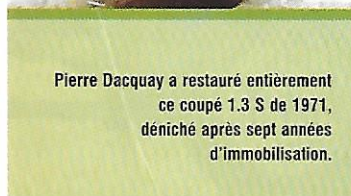
Depuis un an, Mathieu Dannon possède une Fulvia série 3 de 1974 accusant 175 000 km et achetée 12 000 F. Mathieu apprécie son comportement routier, son freinage, etc. et avoue aussi n'attendre qu'une chose : passer le permis de conduire... car il n'a que 15 ans !



Benoît Guyot utilise au quotidien cette Fulvia série 3 de 1976, acquise pour 20 000 F. Passionné par ce modèle, il a créé un site internet : <http://www.chez.com/tisucp/benoit/ben-fulvia.htm>. Bonne visite !



Lecteur luxembourgeois, Germain Wagener est "depuis 2000, l'heureux propriétaire de cette Lancia Fulvia 1.3 S de 1972 achetée 27 000 F. Quelques petits travaux étaient toutefois nécessaires pour sa mise en circulation en mai de cette année."



Pierre Dacquay a restauré entièrement ce coupé 1.3 S de 1971, déniché après sept années d'immobilisation.



En 1980, à 19 ans, Frédéric Ferrino va recevoir de son père un beau cadeau : une Fulvia Série 3 ! Accidentée en 1983, Frédéric partira à la recherche d'un modèle similaire. Il trouvera enfin son bonheur en 1999 avec cette autre Série 3 proposée à 17 000 F.

