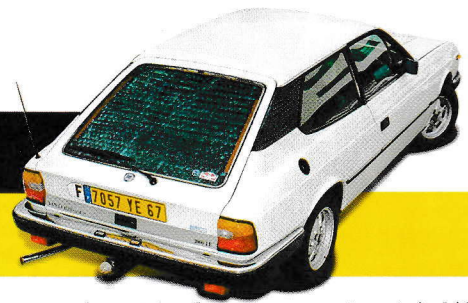


# LANCIA BETA HPEXECUTIVE L'ACHAT MALIN



ÉLÉGANTE, POLYVALENTE, PERFORMANTE, AGILE ET SÛRE, LA LANCIA BETA HPEXECUTIVE 2000 IE POSSÈDE UN ENSEMBLE DE QUALITÉS QUE L'ON RETROUVE RAREMENT SUR UNE SEULE ET MÊME VOITURE. UN BON MOYEN DE ROULER DÉCALÉ AU QUOTIDIEN... SANS SE RUINER !

**A**près son rachat par Fiat en octobre 1969, Lancia va concevoir une nouvelle génération de modèles sous la direction de Sergio Camuffo. La première Lancia de l'ère Fiat est la Beta, traction avant à quatre roues indépendantes, sortie en version berline (1972), avant d'être déclinée en coupé (1973) puis Spyder (1974), sans oublier la berlinette Montecarlo à moteur central (1975). En mars 1975 est présentée la version coupé break, dite HPE (High Performance Estate),

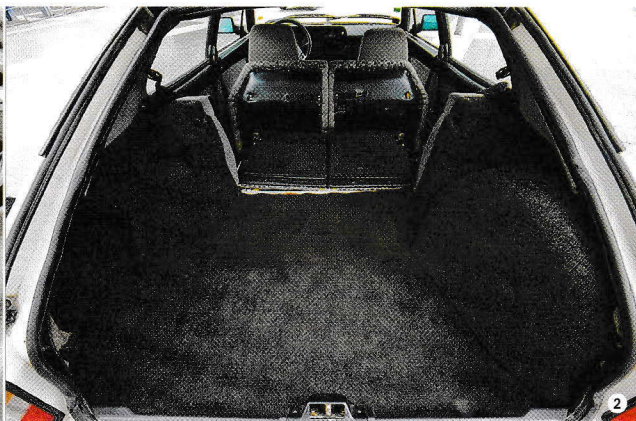
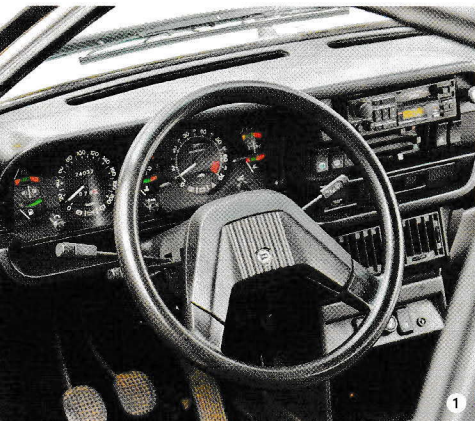
de la quatrième et dernière série, aura une longue carrière qui ne s'achèvera qu'en 1984. Produite à 71 258 exemplaires, cette Lancia a été, de loin, le plus diffusée de nos quatre breaks de chasse.

## Moderne et homogène

La Beta HPE est une voiture à la fois originale, élégante et bien équilibrée, même si on peut lui préférer la silhouette plus ramassée du coupé. Notre voiture d'essai appartient à la quatrième série qui se distingue notam-

ment par son pare-chocs enveloppant, sa calandre reprenant la forme du traditionnel écu Lancia, ses entourages de vitres noir mat et ses rétroviseurs réglables depuis l'intérieur (apparus dès la troisième série). Symptôme d'une finition "à l'italienne", les entourages de vitres s'écaillent : nous sommes ici loin de la qualité Volvo... L'intérieur est sobre, assez neutre et, à défaut d'être vraiment séduisant, a au moins le mérite d'être exempt de fautes de goût, malgré un volant assez disgracieux. L'instrumentation est complète et comprend même une jauge à huile et un thermomètre de température d'huile. La modularité est appréciable, avec une banquette arrière repliable en deux parties, tandis qu'une ingénieuse plage arrière coulissante permet de cacher à la vue des curieux le contenu du coffre, que la banquette soit repliée ou non.

Au volant, la Lancia est la plus moderne de nos quatre voitures du jour. On se retrouve bien installé, la direction assistée facilite les manœuvres, tandis que le moteur à injection se montre d'une grande souplesse, autorisant ainsi de bonnes reprises. Notons cependant une certaine fermeté de la commande



❶ Tout est correctement à sa place. Rien ne manque ? Si, un peu de soleil d'Italie... ❷ Polyvalente, la HPE est aussi à l'aise devant un grand hôtel que sur un parking de supermarché : bagages ou courses, elle accepte tout ! ❸ Voilà un break qui inspire le sport...

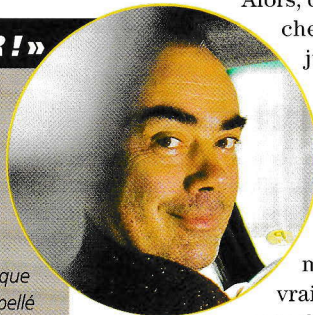
qui possède de nombreux emboutis communs avec le coupé, même si elle est un peu plus haute et repose sur l'empattement plus long de la berline. Initialement disponible en 1600 et 1800, puis 2000 carburateur, 2000 à injection et, enfin, 2000 à compresseur volumétrique Volumex, la HPE, rebaptisée HPEXecutive en 1981 lors de la présentation

ment par ses pare-chocs enveloppants, sa calandre reprenant la forme du traditionnel écu Lancia, ses entourages de vitres noir mat et ses rétroviseurs réglables depuis l'intérieur (apparus dès la troisième série). Symptôme d'une finition "à l'italienne", les entourages de vitres s'écaillent : nous sommes ici loin de la qualité Volvo... L'inté-

rieur est sobre, assez neutre et, à défaut d'être vraiment séduisant, a au moins le mérite d'être exempt de fautes de goût, malgré un volant assez disgracieux. L'instrumentation est complète et comprend même une jauge à huile et un thermomètre de température d'huile. La modularité est appréciable, avec une banquette arrière repliable en deux parties, tandis qu'une ingénieuse plage arrière coulissante permet de cacher à la vue des curieux le contenu du coffre, que la banquette soit repliée ou non.

## THIERRY BANCELIN : « JE N'AI JAMAIS PU M'EN SÉPARER ! »

Après avoir utilisé plusieurs Peugeot 403 — la voiture qu'avait eue son père — Thierry Bancelin s'est découvert une passion pour les italiennes : deux Fiat 127 Sport puis une Lancia HPE 1<sup>re</sup> série : « Je l'ai achetée d'occasion avec une peinture spéciale — bicolore avec double filet au milieu : jaune métallisé et marron métallisé — faite par le concessionnaire et que je trouvais très jolie. » Après avoir parcouru environ 100 000 km, Thierry rachète une seconde HPE, neuve cette fois, en 1983. Il roulera quotidiennement avec jusqu'à ce qu'elle ait 200 000 km : « J'ai alors estimé qu'elle avait mérité sa retraite. Je l'ai mise de côté... mais n'ai jamais pu m'en séparer ! Un jour, je l'ai ressortie, remise en état et depuis, elle roule à nouveau quand il fait beau. Elle totalise 220 000 km d'origine et sa mécanique est irréprochable ». Et Thierry de rajouter : « Pour moi, c'est avant tout une jolie voiture qui m'a interpellé dès que je l'ai regardée. Ça n'a pas changé jusqu'à aujourd'hui. Et elle n'a que des qualités ! »



de boîte. Dotée d'une suspension élaborée comportant un train arrière multibras, la HPE possède une tenue de route très sûre. Elle dispose aussi d'un freinage à la hauteur de ses performances. Résultat, la Lancia est très à l'aise sur autoroute, mais également agile sur les routes secondaires. Bref, il s'agit d'une auto homogène et convaincante.

Alors, que peut-on lui reprocher ? Peut-être d'être justement "trop" moderne. Un comble pour une voiture désormais presque ancienne ! Quant à ceux qui rechercheraient des performances cette fois vraiment décoiffantes et une technologie plus raffinée encore, ils se tourneront naturellement vers une rare version Volumex.



**AU VOLANT, QUE PEUT-ON REPROCHER À LA HPE ? SANS DOUTE D'ÊTRE TROP PARFAITE, UN COMBLE !**

Nous sommes ici au cœur du "charme" des années 80. Une période qui parlera aux plus jeunes d'entre vous, les plus anciens considérant encore une auto de 1983 comme une jeune occasion... de 26 ans !

## Caractéristiques techniques

**LANCIA BETA HPEEXECUTIVE, 1983**

• **Moteur** 4 cylindres en ligne en position transversale AV, bloc fonte, culasse alu, 1 995 cm<sup>3</sup> (84x90 mm), 122 ch DIN à 5 500 tr/mn, 17,9 mkg à 2 800 tr/mn, rap. vol. 8,9 : 1, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, injection électronique Bosch L-Jetronic.

• **Transmission** aux roues AV, embrayage monodisque à sec à commande mécanique, boîte 5 vitesses, rapport de pont 3,786 : 1.

• **Direction** à crémaillère, avec assistance.

• **Freins** assistés, disques AV/AR.

• **Suspension** à 4 roues indépendantes. AV avec jambes élastiques type McPherson, ressorts hélic., amortisseurs hydrauliques télesc., barre stab. ; AR avec jambes élastiques type McPherson, bras transversaux tubulaires, ressorts hélic., amortisseurs hydrauliques télesc., barre stab.

• **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, coupé break 3 portes, 4/5 places.

• **Dimensions** long. 4,285 m, larg. 1,65 m, haut. 1,31 m, empat. 2,54 m, voies AV/AR 1,406/1,392 m.

• **Roues** jantes alu Cromodora ou FDS, pneus 175/70HR14 (Uniroyal 185/65R14 sur modèle essayé).

• **Poids** (à vide) 1 060 kg.

• **Performances** (usine) vitesse maxi 185 km/h, 0 à 100 km/h 10,2 sec.



## ACHETER UNE LANCIA BETA HPE

### Ce qu'il faut savoir

La corrosion est beaucoup moins présente sur la quatrième série que sur les précédentes, en raison de tôles mieux traitées. Cela n'empêche pas de se montrer vigilant. Si la mécanique est très solide, le circuit électrique est en revanche d'une fiabilité douteuse, les mauvais contacts n'étant pas rares...

En très bon état, une HPE Executive 2000 ie se négocie entre 3 500 et 4 000 €. Un excellent plan...

