

EUROPE AUTO

LE PÉRIODIQUE AUTOMOBILE EUROPÉEN

13^e ANNEE - FEVRIER 70
N° 35 NOUVELLE SERIE

3 F

MATCH des 3/4 CV françaises

DYANE 6 contre RENAULT 4 et SIM'4

Prix de revient kilométriques 1970 • Expérience de l'usager : les voitures Diesel



Essai international : Coupé LANCIA 2000

Banc d'essai
international **EUROPE
AUTO**



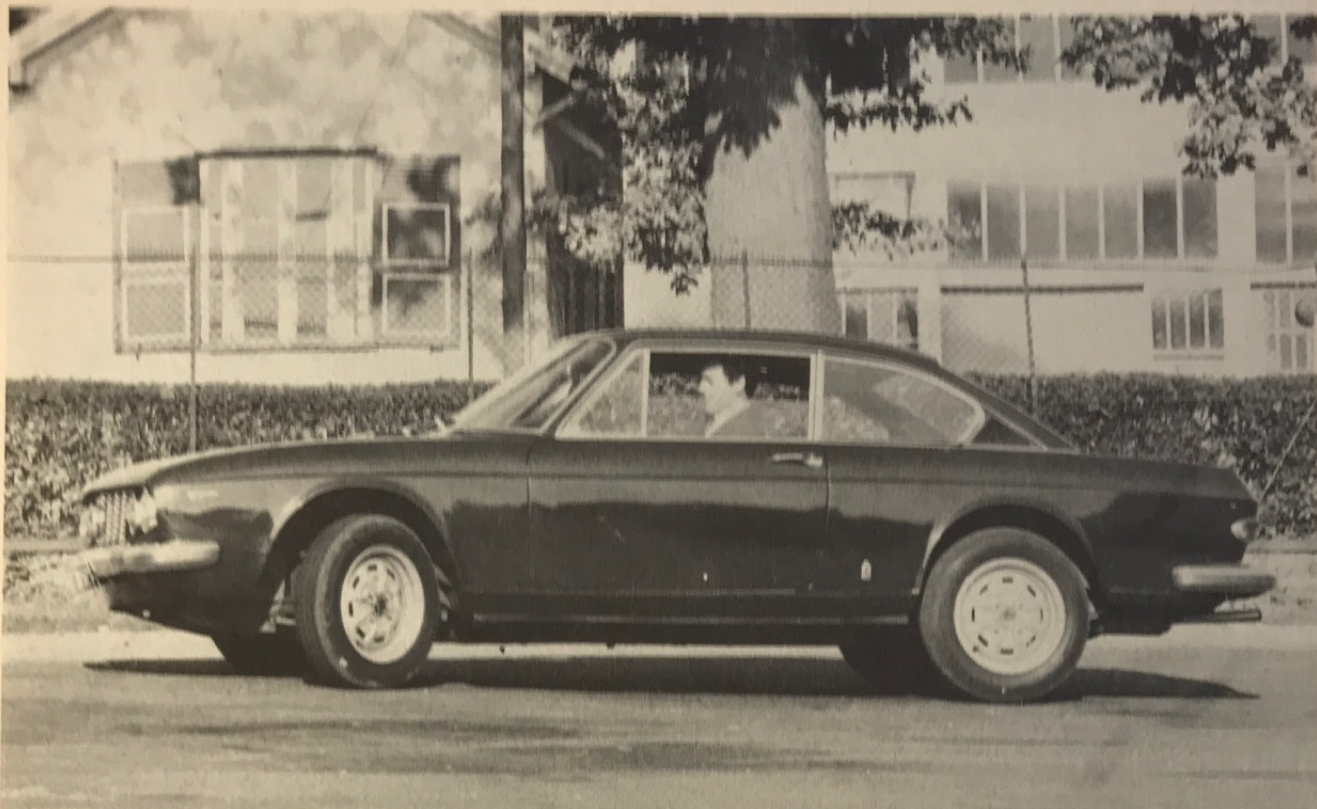
LANCIA COUPÉ FLAVIA 2000

EN 1951, Lancia adopte la formule «Gran Turismo» avec l'Aurelia B 20, modèle particulièrement brillant en compétition. Dix ans plus tard apparaissait le coupé Flavia proposé en deux versions, 1 500 et 1 800 cm³. Ces modèles sont aujourd'hui remplacés par le coupé Flavia 2000, héritier d'un style et d'une tradition sportive affirmée.

Cette riche héritière ne veut pourtant pas se contenter d'un passé. Elle souhaite aussi un présent et un avenir que favoriseront ses indéniables attraits. Pourtant, son existence même repose désormais entre les mains de la toute puissante Fiat, libre de l'abrèger ou de la prolonger.

En attendant cette décision ultime, l'ensemble des spécialistes de la table ronde d'Europe Auto fait ici le point au terme d'un long essai appréciant au passage d'intéressants arguments ou regrettant certaines faiblesses.





Itinéraires de l'essai

I. CONSOMMATION A VITESSE TOURISTIQUE SUR ROUTE PLATE :

Etampes-Paris.

Moyenne : 60 km/h.

Consommation : 7,2 litres aux 100 km.

II. CONSOMMATION A VITESSE SOUTENUE :

Avallon-Mâcon.

Moyenne : 97,5 km/h.

Consommation : 11,60 litres aux 100 km.

III. CONSOMMATION A GRANDE VITESSE SUR GRANDE ROUTE ET AUTOROUTE :

Mâcon-Paris.

Moyenne : 120,2 km/h.

Consommation : 14,5 litres aux 100 km.

IV. CONSOMMATION A TRÈS GRANDE VITESSE SUR AUTOROUTE :

Paris-Avallon.

Moyenne : 152 km/h.

Consommation : 16,8 litres aux 100 km.

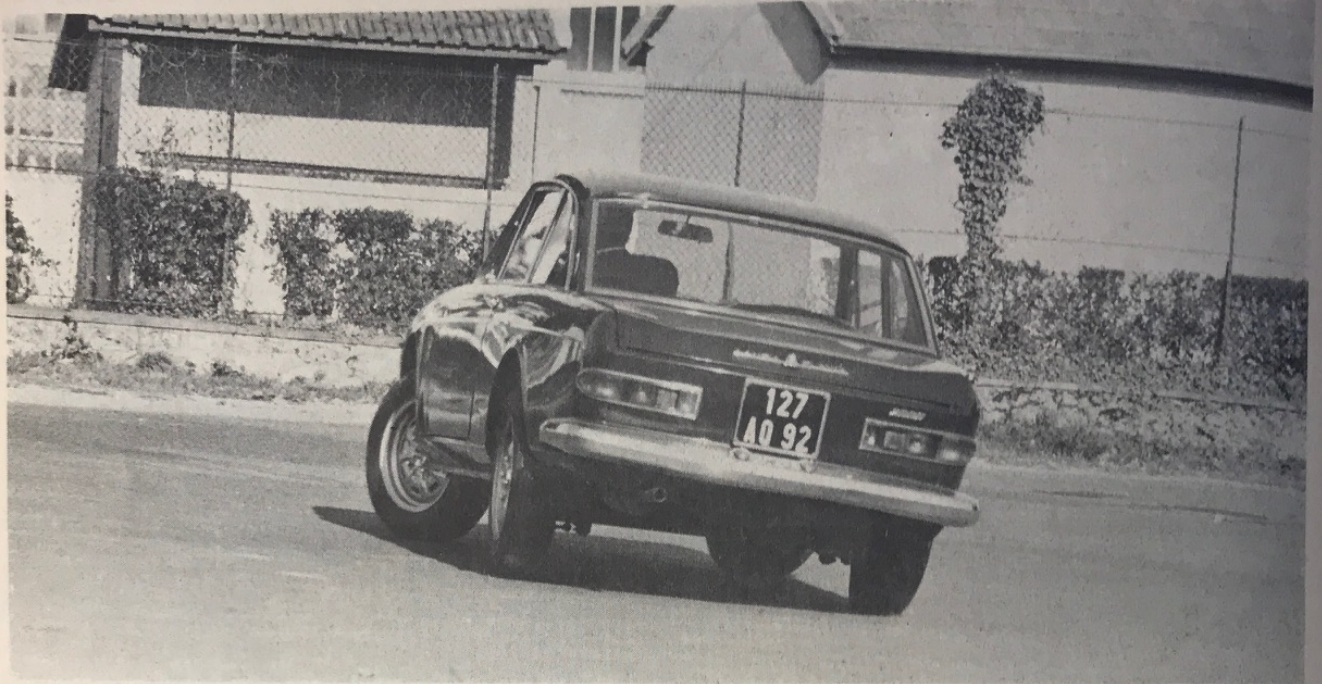
V. CONSOMMATION EN VILLE :

Dans Paris (conduite nerveuse).

Consommation : de 11 à 14 litres aux 100 km.

COUPÉ FLAVIA 2000

Signe extérieur
d'aristocratie



LA TABLE RONDE D'EUROPE- AUTO

avec
Didier MERLIN
Joachim
SCHAUFUSS
et
Paolo ROMANI

Dessiné par Pininfarina,
le coupé Flavia 2000
reçoit une robe dans
la tradition Lancia. Qu'en
pensez-vous ?

PAOLO ROMANI. — C'est en effet de robe qu'il faut parler. Avec Pininfarina, Lancia s'est spécialisé dans la haute-couture et refuse, à tous points de vue, la confection. L'habillage, comme l'équipement intérieur, démontre un souci constant de distinction et de discrétion.

DIDIER MERLIN. — Lancia nous a depuis longtemps habitués à ce souci du raffinement et le coupé Flavia 2000 constitue une parfaite image de la marque. Pourtant, cette ligne basse et volontiers anguleuse me paraît maintenant un peu vieillotte, presque dépassée.

JOACHIM SCHAUFUSS. — Acheter un coupé Flavia 2000, c'est adopter un style. En fait, cette voiture apparaît à mes yeux comme un signe extérieur d'aristocratie, comme l'argument complémentaire d'une situation sociale. Son aspect même la désigne à une catégorie (d'ailleurs limitée) d'acheteurs et c'est pour cette raison sans doute que le coupé 2000 n'intéresse pas les jeunes. Enfin, son prix opère déjà une sélection sévère.

PAOLO ROMANI. — Je voudrais ajouter que Lancia a créé un style de

coupé qui sait ne pas être efféminé. C'est assez rare et si un tel modèle convient parfaitement à une femme, il faut bien reconnaître qu'un homme y conserve tout son prestige... ce qui n'est pas toujours le cas avec d'autres modèles.

DIDIER MERLIN. — Enfin, le coupé Flavia 2000 est parfaitement conçu sous l'angle de la sécurité passive avec ses parties déformables avant et arrière et son habitacle indéformable.

L'aménagement intérieur
confirme-t-il cette im-
pression de sécurité
alliée à l'élégance ?

DIDIER MERLIN. — Sans aucun doute. J'ai été immédiatement séduit par le luxe des éclairages : plafonniers discrets et efficaces, boîte à gants éclairée, planche de bord à intensité réglable par rhéostat, éclairage du coffre à bagages, voyants lumineux sur feuillures de portes, etc. Cette débauche de lumières est à la fois agréable et utile et provoque d'emblée une impression favorable.

JOACHIM SCHAUFUSS. — ... impression complétée d'ailleurs par la qualité des revêtements. Du cuir sur le modèle dont nous disposons, un tableau très lisible, joliment présenté et surtout très complet : compteurs totalisateur et journalier, compte-



tours, thermomètre d'eau, manomètre de pression d'huile, montre électronique, etc.

Ajoutez à cela une position de conduite intelligente et vous conclurez avec moi que le bilan est très favorable.

PAOLO ROMANI. — Pourtant, le volant qui est assez proche de la verticale m'a paru un peu bas. Cette disposition convient à des «gabarits moyens» mais peut être gênante pour des conducteurs plus forts qui se retrouvent immanquablement avec les cuisses coincées entre le volant et le bord du siège.

DIDIER MERLIN. — Dans le même esprit, le conducteur manque de dégagement sur la gauche et en conduite normale son coude vient souvent heurter les garnitures des portières. J'ajouterai cependant que la solution des commandes essentielles groupées immédiatement derrière le volant contribue de façon intéressante à la sécurité de la conduite. Pratiquement, on ne lâche son volant que pour utiliser l'allume-cigare (de sécurité également puisqu'il fournit directement la cigarette allumée), ou pour passer les vitesses.

JOACHIM SCHAUFUSS. — Signalons à ce propos la présence d'un levier court monté sur la console centrale qui change des leviers à longue tige et fortement inclinés auxquels Lancia nous avait jusqu'alors habitués.

PAOLO ROMANI. — Je voudrais dire enfin un mot des sièges. Le coupé Flavia 2000, par son aspect, invite à la conduite sportive. Les sièges eux ne s'y prêtent pas. Ils sont bien dessinés, confortables. Presque trop, et les dossiers ne sont pas suffisamment incurvés. Le dos n'est pas soutenu latéralement et je pense que des sièges plus proches du «baquet» seraient souhaitables.

DIDIER MERLIN. — Je crois qu'en ce domaine il ne faut pas trop se fier aux apparences. Le coupé Flavia 2000 n'est pas un modèle à tendance sportive. C'est un coupé quatre places presque familial et c'est sous cet angle qu'il convient, je crois, de l'observer.

La mécanique vous a-t-elle paru familiale ou sportive ?

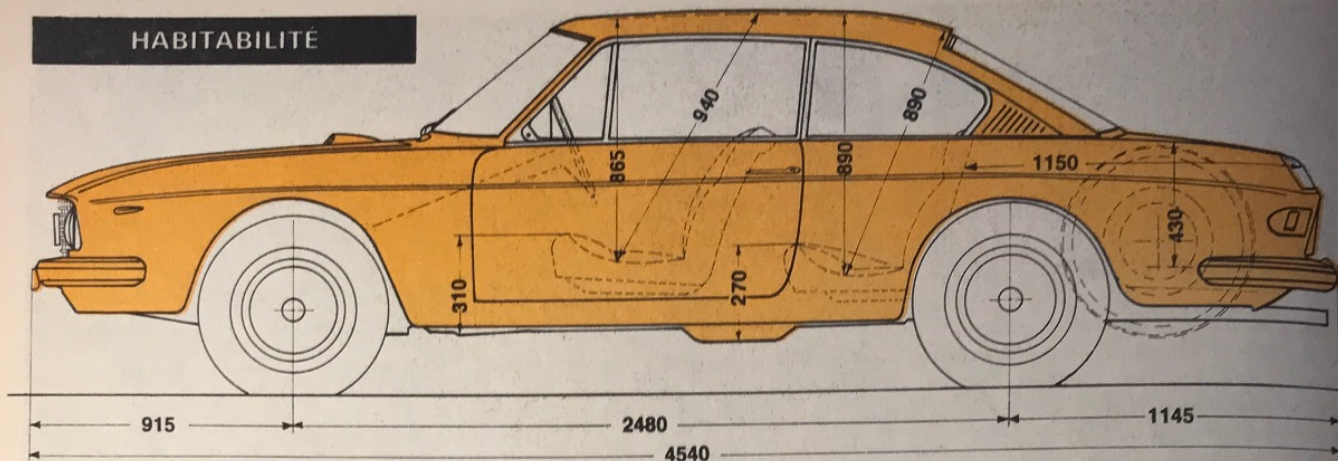
JOACHIM SCHAUFUSS. — La question étant ainsi posée appelle deux réponses. Le coupé Flavia 2000 reçoit une mécanique noble : quatre cylindres opposés 2 à 2 autorisant un faible encombrement et un abaissement intéressant du centre de gravité, deux arbres à cames latéraux entraînés par chaîne double, carburateur double corps à ouverture décalée, etc... C'est le côté sportif de ce moteur et le premier coup d'œil ne décevra pas le connaisseur. Pourtant, les performances m'ont semblé insuffisantes et les montées en régime assez laborieuses. C'est là son aspect familial.

PAOLO ROMANI. — Ce côté familial se traduit d'ailleurs très simplement à l'aide de quelques chiffres. La puissance maxi s'établit à 131 ch (SAE) à 5 400 tr/mn pour une cylindrée de 1 991 cm³. C'est un résultat relativement satisfaisant mais insuffisant en raison du poids élevé de la voiture : 1 190 kg en ordre de marche. D'autre part, le couple maxi de 18,3 Mkg n'est obtenu qu'à partir de 4 200 tr/mn ce qui est très haut en régime.

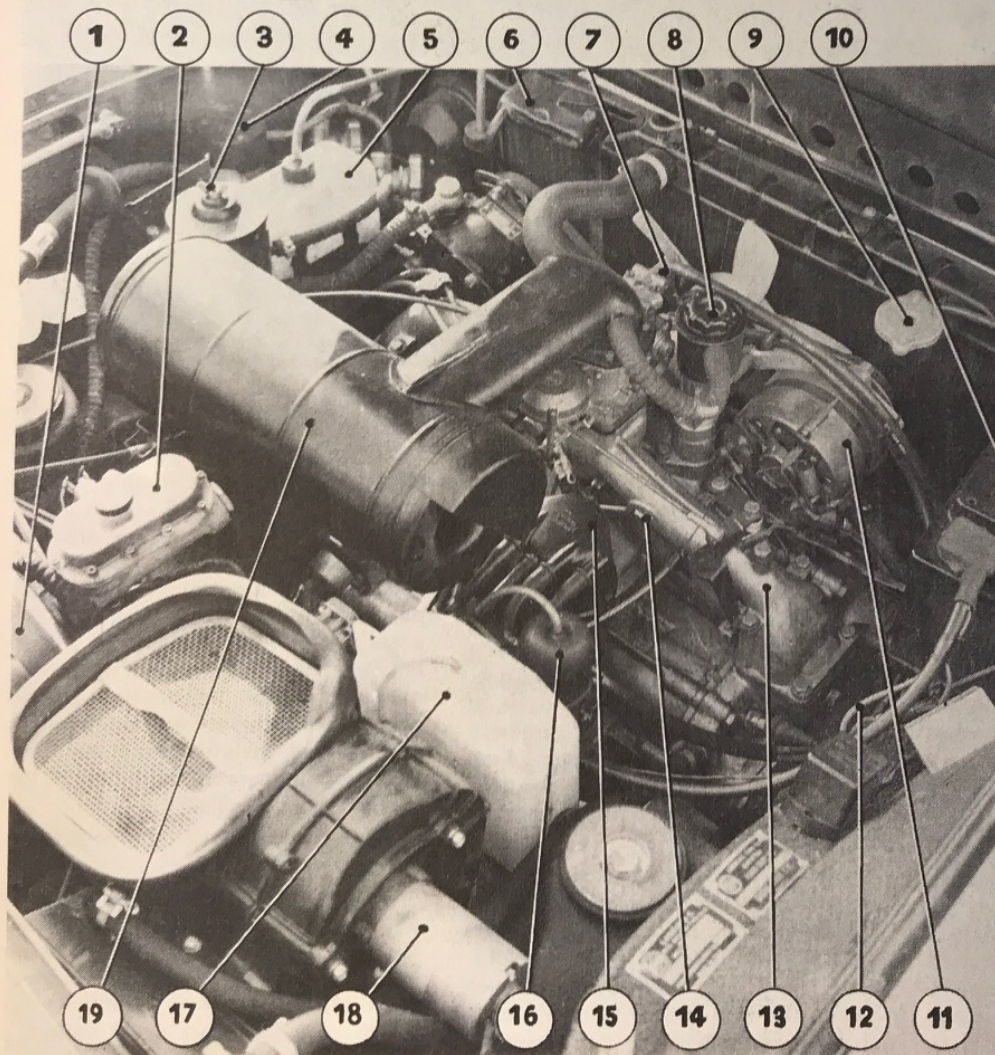
DIDIER MERLIN. — Ces chiffres trouvent leur confirmation dans la →

ESSAI

HABITABILITÉ



MOTEUR



- 1. Servo-frein à dépression -
- 2. Réservoir et maître-cylindre, commande freins hydrauliques -
- 3. Réservoir huile direction hydraulique (montée sur demande) -
- 4. Bouchon pour trou graissage électrocompresseur -
- 5. Récupérateur liquide réfrigérant -
- 6. Radiateur huile -
- 7. Carburateur -
- 8. Bouchon pour goulotte remplissage huile moteur -
- 9. Bouchon pour goulotte remplissage liquide réfrigérant -
- 10. Batterie -
- 11. Alternateur -
- 12. Fusible protection moteur ventilateur électromécanique -
- 13. Régulateur électronique de tension -
- 14. Jauge d'huile -
- 15. Allumeur -
- 16. Bobine d'allumage -
- 17. Réservoir lave-glace -
- 18. Manomètre pour électroventilateur climatisation air -
- 19. Filtre à air.



ESSAIS EFFECTUES AU SUPERCARBURANT BP



LA TABLE RONDE D'EUROPE- AUTO

conduite. J'ai eu beaucoup de plaisir à conduire ce coupé, mais il n'est réellement amusant que dans la mesure où on ne laisse jamais l'aiguille du compte-tours tomber au-dessous de 4 000 tr/mn. Le poids important, le couple placé trop haut rendent les démarrages laborieux et, en ville, il est sage de se présenter aux feux rouges sans prétentions excessives.

PAOLO ROMANI. — Je voudrais parler encore un peu de technique. Cette mécanique présente en effet bien des solutions intéressantes. Je pense aux systèmes de refroidissement, aussi bien pour l'huile que pour l'eau. Pour l'huile, le circuit comporte un radiateur auxiliaire commandé par soupape thermostatique. Celle-ci n'autorise la circulation dans le radiateur qu'à partir du moment où la température de l'huile atteint 70 °C, l'ouverture totale se produisant à 85 °C. Pour l'eau, le ventilateur est doté d'une commande thermo-électromécanique. C'est un terme barbare qui recouvre une astuce excellente. Quand la température du moteur dépasse 80 °C, l'entraînement du ventilateur est assuré par un moteur électrique... si le régime est inférieur à 2 200 tr/mn et par le moteur si le régime est supérieur à 2 200 tr/mn. Cela permet d'assurer toujours un refroidissement efficace en économisant la puissance à bas régime.

JOACHIM SCHAUFUSS. — C'est presque un aveu. Il confirme en tout cas une impression générale que je voudrais cependant nuancer. Les performances sont en effet un peu faibles, mais elles le sont surtout en raison du prix et aussi de la réputation de la marque : 185 km/h de vitesse maxi, c'est bien, mais 185 km/h pour 35 000 F, c'est un peu juste.

Et la boîte de vitesses ?

JOACHIM SCHAUFUSS. — J'ai déjà dit combien j'avais apprécié son maniement. Le petit levier court se



Performances vérifiées

VITESSE MAXIMALE : 180,583 km/h.

Anneau de vitesse de l'autodrome de Montlhéry.

(Equivalence sur route : plus de 186 km/h.)

Pilote : Jacques Foulon.

ACCÉLÉRATIONS EN FONCTION DE LA DISTANCE :

400 mètres départ arrêté : 17" 5/10.

1 000 mètres départ arrêté : 33" 1/10.

ACCÉLÉRATIONS EN FONCTION DE LA VITESSE :

de 0 à 100 km/h : 11" 1/10.

de 0 à 120 km/h : 16" 1/10.

de 0 à 140 km/h : 22".

de 0 à 160 km/h : 33" 1/10.

VITESSE MAXIMALE AU COMPTEUR POUR CHAQUE RAPPORT :

1^{re} : 60 km/h.

2^e : 100 km/h.

3^e : 140 km/h.

4^e : 200 km/h.

APTITUDE AUX DÉPASSEMENTS :

	en 2 ^e , 3 ^e et 4 ^e	en 4 ^e
de 80 à 100 km/h :	3" 2/10	6" 7/10
de 80 à 120 km/h :	8" 2/10	14" 8/10
de 80 à 140 km/h :	13" 3/10	23" 2/10
de 80 à 160 km/h :	24"	35" 1/10
de 80 à 180 km/h :	37" 6/10	48"

VITESSE SUR LE CIRCUIT ROUTIER DE MONTLHÉRY (9,181 km) :

Temps : 4' 40" 8/10.

Moyenne : 117,709 km/h.

CES PERFORMANCES ONT ÉTÉ ENREGISTRÉES AVEC DES COMPTEURS DE HAUTE PRÉCISION LONGINES.

Carte d'identité

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉ.

Empattement : 2,480 m.
 Voie des essieux AV : 1,320 m.
 Voie des essieux AR : 1,280 m.
 Longueur : 4,540 m.
 Largeur : 1,605 m.
 Poids en ordre de marche : 1 190 kg.
 Poids en pleine charge : 1 510 kg.
 Charge utile : 320 kg.
 Capacité du réservoir d'essence : 55 litres.
 Huile moteur : 8,80 litres.
 Huile mécanisme (boîte et différentiel) : 2,40 litres.
 Pneumatiques : 165 x 15 - Michelin X AS.
 Volume du coffre à bagages : 450 dm³.

CARROSSERIE

Coupé 2 portes, 4 places.

TRANSMISSION DU MOUVEMENT.

Aux roues avant par joints homocinétiques; embrayage monodisque à sec; boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés.

RAPPORTS DE DÉMULTIPLICATION.

- 1^{re} vitesse : 3,315.
- 2^e vitesse : 1,960.
- 3^e vitesse : 1,359.
- 4^e vitesse : 1.
- Marche arrière : 3,851.

DIRECTION.

Genre : à vis globique et galet.
 Rapport de démultiplication : 1/19,1.

SUSPENSION.

AV : Roues indépendantes; ressort transversal à lames; barre stabilisatrice.
 AR : Essieu rigide tubulaire; ressorts longitudinaux à lames; barre stabilisatrice et barre de réaction transversale.

FREINAGE.

Hydraulique, à disques, assisté sur les quatre roues.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE.

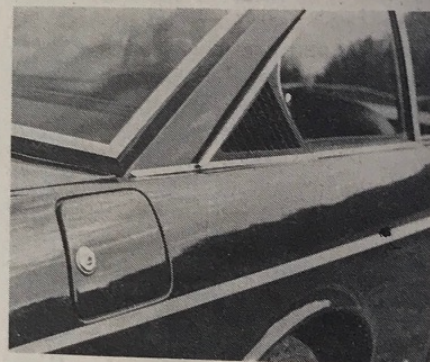
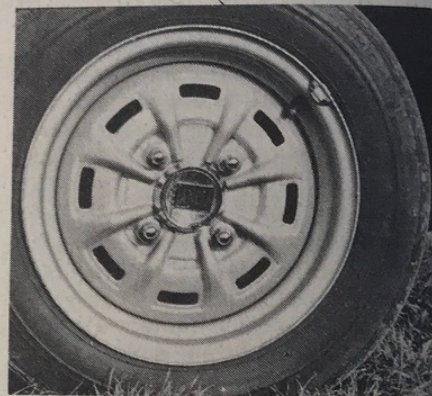
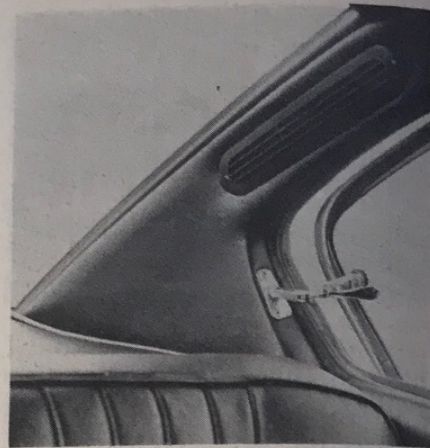
Batterie : 12 volts.
 Capacité : 45 AH.
 Alternateur : 500 watts.

MOTEUR.

Généralités : 4 temps; 4 cylindres opposés à plat; refroidissement par mélange eau-antigel sous circuit étanche.
 Graissage : sous pression.
 Alésage-course : 89 x 80 mm.
 Cylindrée : 1 991 cm³.
 Puissance administrative : 11 CV.
 Puissance maximum (SAE) : 131 ch à 5 400 tr/mn.
 Couple maximum (SAE) : 18,3 Mkg à 4 200 tr/mn.
 Rapport de compression : 9 à 1.

APTITUDE A TRACTER LES CARAVANES.

Nous conseillons au maximum un poids réel de 1 000 kg remorqué. Toutefois ce véhicule n'a pas été conçu pour la traction.



LA TABLE RONDE D'EUROPE- AUTO



déplace dans une grille étroite à faible débattement. Les verrouillages sont fermes sans être durs et la boîte de vitesses participe pour une grande part au plaisir de la conduite.

DIDIER MERLIN. — Les rapports sont parfaitement étagés en dépit d'une première extrêmement courte qui ne parvient pas à compenser la mollesse du moteur au-dessous de 4 000 tr/mn.

PAOLO ROMANI. — La grille est très précise et la commande agréable. Pourtant, il convient de surveiller l'engagement du premier rapport, surtout à froid. Il arrive parfois que la vitesse ne soit pas totalement engagée et saute au démarrage. Je crois d'ailleurs que c'est plus une question de réglage qu'un défaut technique.

Les Lancia sont, d'une façon générale, dotées d'une excellente tenue de route ; celle du coupé 2000 confirme-t-elle la règle ?

DIDIER MERLIN. — Oui. Le coupé Flavia 2000 est très fidèle dans son comportement et aucune mauvaise surprise n'est à redouter. Le poids supporté par l'essieu avant étant assez important, le caractère est nettement sous-vireur.

PAOLO ROMANI. — Ce caractère est d'autant plus accentué sur revêtement humide et il convient de ne pas entrer trop vite dans des courbes serrées, l'avant ayant une tendance très nette à refuser la trajectoire imposée.

JOACHIM SCHAUFUSS. — C'est dans de telles conditions que se révèle le caractère très sain du coupé 2000. En cas de sous-virage excessif, il suffit de lever le pied pour que tout rentre immédiatement dans l'ordre, sans

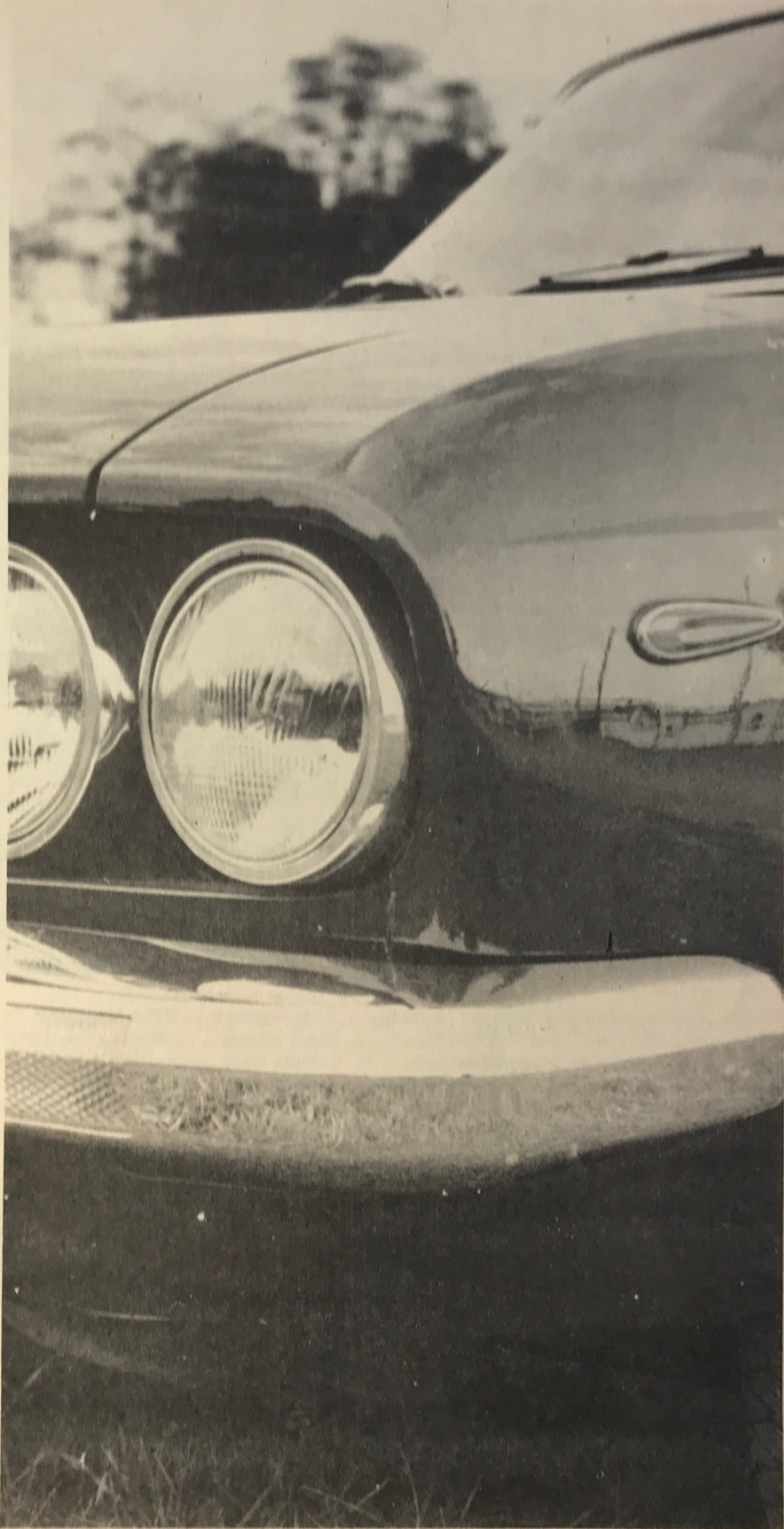
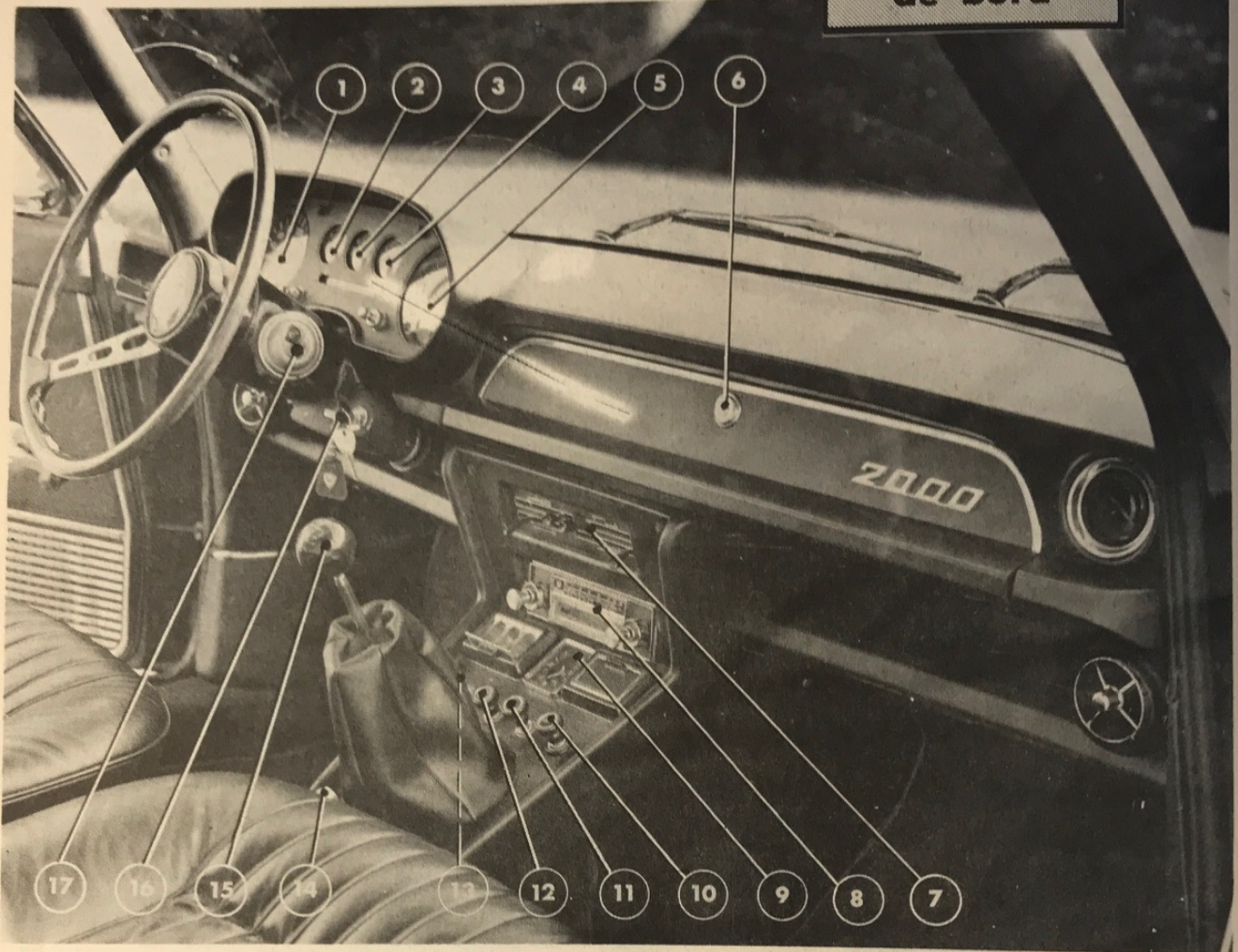


Tableau de bord



1. Compteur kilométrique total et journalier - 2. Indicateur niveau carburant avec voyant de la réserve - 3. Thermomètre liquide réfrigérant - 4. Manomètre huile - 5. Compte-tours moteur avec voyant feux de position - 6. Serrure de boîte à gants - 7. Commandes climatisation air - 8. Emplacement radio - 9. Montre électronique - 10. Commande de dégi-

vrage électrique de la lunette arrière - 11. Interrupteur disponible - 12. Interrupteur pour électroventilateur de climatisation à deux vitesses - 13. Allume-cigare - 14. Frein à main - 15. Levier de vitesses - 16. Contact à clé et antivol - 17. Levier commande essuie-glace à deux vitesses et lave-glace.

Prix

Prix catalogue.....	31 000 F
Carte grise	220 F
Vignette	240 F
Total	31 460 F

Concurrence

Volvo 164.....	28 000	B.M.W. 2500	32 900
Opel Diplomat	29 975	Mercedes 250 coupé Inj.	32 900
Rover 3500 aut.	29 990	Jaguar X J 6	34 460
Alpine 1300 S.....	32 000	Porsche 914/6	34 900



ESSAIS EFFECTUES AU SUPERCARBURANT BP





→ aucun problème. On peut même «caresser» le frein sans risques.

DIDIER MERLIN. — C'est là un des arguments majeurs de la traction avant. Pourtant, je crois que si cette technique pardonne volontiers la faute il est sage de ne pas vouloir aller au-delà de ses possibilités car la conduite sur route impose un respect absolu de la trajectoire, ce qui n'est pas le cas à Montlhéry où l'on utilise toute la largeur du revêtement.

Que faut-il penser de la direction et du freinage ?

JOACHIM SCHAUFUSS. — Quatre disques et un servo à dépression suffisent à définir le freinage. Très progressif en circulation lente, il est également très efficace à grande vitesse. Quant au répartiteur de freinage limitant la pression sur les roues arrière, il se révèle bien équilibré et je n'ai jamais enregistré de départs même sur sol mouillé.

DIDIER MERLIN. — Tout à fait d'accord. J'ajouterai toutefois que le

poinds important à l'avant provoque un «salut» assez marqué. Pour la direction, si j'ai apprécié sa précision, j'ai enregistré des vibrations désagréables sur mauvais revêtement. Le «filtrage» est sans aucun doute insuffisant.

PAOLO ROMANI. — Dans un même ordre d'idées, le jeu au point milieu m'a semblé excessif et ce temps mort m'a gêné lors des premiers kilomètres. Ensuite, on s'habitue.

En définitive, quelles sont les chances du coupé Lancia Flavia 2000 ?

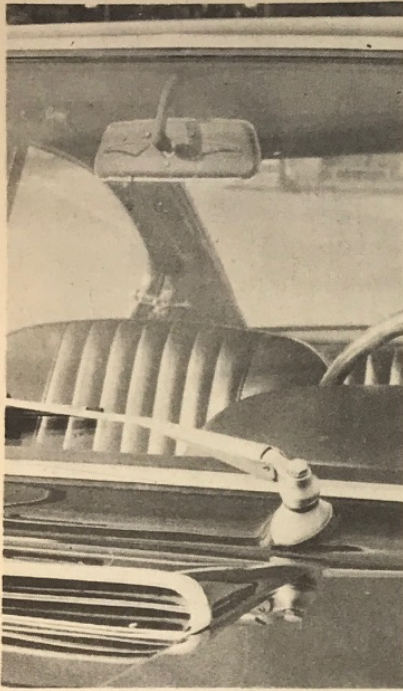
DIDIER MERLIN. — En France, elles sont, bien sûr, assez limitées. A prix égal ou même inférieur, la clientèle des jeunes cadres choisit une voiture d'un caractère sportif plus affirmé. Les moins jeunes préfèrent un modèle plus prestigieux et d'un confort plus grand. En France, l'avenir du coupé 2000 est désormais entre les mains de Fiat. Des séries plus importantes permettraient d'en abaisser le prix et

c'est en ce domaine que se trouvent les meilleures chances du coupé Flavia 2000.

PAOLO ROMANI. — En Italie, l'avenir du coupé 2000 dépend, comme en France, de la volonté de Fiat. Celui-ci a récemment remanié ses coupés 124 et Dino et le coupé Lancia pourrait s'inscrire parfaitement entre ces deux modèles. Il faudrait pour cela l'améliorer encore, ne serait-ce qu'en le dotant d'une vitesse de pointe plus élevée (le coupé Fiat 124 S atteint désormais 180 km/h avec une boîte à 5 rapports).

Dans tous les cas, et même si l'avenir du coupé 2000 doit être limité, il existe en Italie une petite clientèle fidèle à Lancia et qui n'envisage en aucun cas de changer de marque.

JOACHIM SCHAUFUSS. — En Allemagne, les Lancia ne figurent que pour mémoire et le marché est très limité, surtout en raison des prix qui sont comparativement très élevés. Je dirai simplement qu'une Porsche est moins chère qu'un coupé Lancia 2000 et que si les arguments proposés ne sont pas identiques, le choix de l'utilisateur allemand se porte le plus souvent sur le modèle national.



COUPÉ LANCIA FLAVIA 2000

CONCLUSIONS

ASPECT EXTÉRIEUR

Style particulier à la marque, manquant un peu de simplicité.

ASPECT INTÉRIEUR

Equipement très complet. Aménagement élégant et très soigné.

COMMANDES

Bien placées, alliant la facilité d'accès à la sécurité.

CONFORT

Satisfaisant à l'avant, plus discutable aux places arrière.

VISIBILITÉ

Bonne.

FREINAGE

Assisté, à disques. Progressif, efficace, endurant.

MOTEUR

Technique sans reproche mais manque de puissance à bas régime.

BOÎTE DE VITESSES

Commande agréable, bonne synchronisation et étagement parfait.

TENUE DE ROUTE

Sans problème en dépit d'un poids relativement important à l'avant.

PERFORMANCES

Insuffisantes en raison du prix et de la réputation de la marque.

Les essais internationaux d'Europe Auto

Audi Super 90	N° 2
Daf 44	N° 4
Volvo 144 S	N° 6
Citroën Dyane	N° 10
Simca 1100	N° 12
Mercedes 220	N° 15
Renault 8 S	N° 18
Daf 55	N° 20
Triumph 2500 PI	N° 21
Renault 6	N° 22
Ford Capri 2300 GT	N° 24
Fiat 124 S et 125 S	N° 25
VW 411	N° 26
Opel 1900 GT	N° 27
Citroën Ami 8	N° 28
B.M.W. 2500	N° 29
Renault 16 TA	N° 30
Autobianchi A 111	N° 31
Citroën DS injection	N° 32
Austin Maxi 1500	N° 33
Citroën prototype M 35	N° 34

Les demander à nos bureaux ou écrire 16, rue Etienne-Marcel (joindre, par numéro, 3 F en timbres-poste et 2,50 F pour les exemplaires antérieurs au numéro 22 inclus).

Prière de bien indiquer nom et adresse pour chaque demande d'envoi.

Aucun envoi n'est effectué contre remboursement.



ESSAIS EFFECTUES AU SUPERCARBURANT BP

