



# LANCIA FLAVIA COUPE

## Le juste équilibre

D'une remarquable diversité, l'industrie automobile italienne a excellé dans presque tous les styles, de la petite voiture économique et populaire, à la berlinette de Grand Tourisme en passant par la voiture de sport de moyenne cylindrée, ou la berline de prestige. Dédaignant la spécialisation prônée par d'autres, la firme Lancia s'est essayée à bien des genres, sans jamais dévoyer son image. Mais c'est peut-être dans le domaine de la voiture moyenne de qualité qu'elle a donné le meilleur d'elle-même. Il suffit de prendre le volant d'un coupé Flavia pour s'en convaincre...

**D**évoilée en 1960, la berline Flavia a marqué une étape importante dans l'histoire de Lancia. D'une esthétique discutable avec ses quatre phares proéminents juxtaposés deux par deux, cette berline de classe moyenne offrait, à défaut, de nombreuses innovations techniques ; à commencer par son moteur à quatre cylindres horizontaux, entièrement en alliage léger (bloc et culasse). Premier du genre dans l'histoire de la marque, ce "Flat-Four" succédait à une longue dynastie de moteurs en "V" déclinés en 4 et 6 cylindres.

Mais la Flavia allait être aussi la première Lancia à traction avant, inaugurant ainsi une implantation mécanique systématiquement reprise par la firme de Chivasso depuis lors.





Le modèle devait encore profiter d'un système de freinage particulièrement sophistiqué pour son époque : confié à quatre disques, celui-ci disposait d'un double circuit d'assistance, le système commandant les roues avant étant indépendant du second, agissant sur les roues arrière. La suspension du train avant moteur était, quant à elle, confiée à des quadrilatères transversaux à bras oscillants et à des ressorts à lames longitudinales, l'essieu arrière rigide étant, pour sa part, combiné à des ressorts à lames semi-elliptiques.

### **Déclinaison**

Comme ses devancières, la nouvelle berline Lancia suscitera l'intérêt des connaisseurs par sa conception technique

avancée ; son esthétique, en revanche, aura de quoi refréner les enthousiasmes. Tout à la fois déséquilibrée et plutôt mièvre, sa silhouette s'accordait mal avec les promesses de sa fiche technique, en effet.

Dès l'année suivante, la firme saura heureusement corriger le tir en présentant un très élégant coupé dérivé. Etablie sur la plate-forme de la berline mais dotée d'un empattement raccourci, cette version évoquera, non sans raisons, les lignes très réussies de la Ferrari 250 GTE " 2+2 ", lancée un an plus tôt. Et pour cause, puisque les deux modèles portent la griffe d'un seul et même carrossier PininFarina, en l'occurrence.

Outre sa ligne sobre et racée, incomparablement plus légè-

re à l'œil que celle de la berline, le coupé Flavia bénéficiera d'une mécanique sensiblement plus poussée : son 4 cylindres affiche en effet 90 chevaux (au lieu de 78), pour une cylindrée inchangée, (1,5 litre) ce qui lui garantit une vitesse de pointe proche des 170 km/h (la berline, quant à elle, ne dépasse pas les 150 km/h).

Cette version de caractère entrera en production à partir du mois de juillet 1962, mais elle ne conservera pas longtemps sa motorisation d'origine.

Au mois de septembre 1963, à l'occasion du Salon de Francfort, le coupé recevra ainsi (en même temps que la berline) un moteur réalesé à 1.800 cm<sup>3</sup> (88 x 74 mm au lieu de 80 x 74 mm pour l'ancien 1.500 cm<sup>3</sup>) et développant 92





**Le coupé 1,8 litres injection revendique 100 chevaux DIN et peut prétendre à plus de 175 km/h. Ci-contre, les coupés 1800 profitent d'une finition soignée et d'un équipement en rapport avec leur prix.**



chevaux à 5.200 t/mn.

Seul un discret sigle " 1,8 l " apposé sur le couvercle de malle permet d'identifier cette nouvelle version.

Fin 1965, à la faveur du Salon de Turin, le coupé Flavia sera encore proposé dans une variante plus puissante équipée d'un système d'injection indirecte Kugelfischer qui porte la puissance disponible à 102 chevaux à 5.200 t/mn.

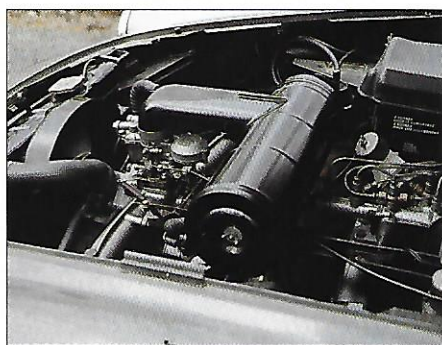
Simultanément, le modèle profitera d'un tableau de bord redessiné, l'ancien tachymètre à lecture horizontale avec compte-tours intégré faisant place à des cadrans circulaires plus classiques disposés sous les yeux du conducteur. Une montre électrique viendra en outre prendre place au centre de la planche de bord, désormais habillée de bois verni. Le coupé Flavia ne changera plus gère jusqu'en 1969, date à laquelle il fera l'objet d'une refonte esthétique complète, deux ans après la berline, elle aussi redessinée (à son avantage) en 1967.

Ce restylage, marqué pour l'essentiel par un allongement de la carrosserie et par l'adoption d'une calandre élargie intégrant les phares, s'accompagnera d'une nouvelle motorisation : le modèle adopte en effet le 4 cylindres 2 litres (1.991 cm<sup>3</sup> exactement) également proposé sur la berline depuis 1968.

Développant 115 chevaux DIN dans sa configuration standard, ce groupe est donné pour 125 chevaux avec l'injection, ce qui permet au coupé de dépasser aisément les 190 km/h. Ces deux variantes demeureront inscrites au catalogue jusqu'en 1974, le modèle injection prenant, quant à lui, l'appellation " HF " à partir de 1972 (cette dénomination s'accompagnant de quelques améliorations portant sur l'équipement).



**Coupé Flavia 1,8 litre (carbu) :**  
**comme un faux air de Ferrari 250 GTE.**  
**Il ne s'agit évidemment pas d'un hasard.**  
**Dessous : le 4 cylindres à plat de la**  
**Flavia 1800 se distingue davantage par**  
**sa souplesse que par sa fougue.**



## A l'épreuve du chrono

Comme nombre de ses illustres prédécesseurs, le coupé Flavia démontrera le bien-fondé de sa conception technique en compétition, en remportant notamment le Rallye des Fleurs (ancêtre du Rallye de San Remo) en 1963, le Critérium Alpine et le Rallye de Lorraine en 1964, outre une brillante deuxième place au Rallye de Monte Carlo en 1966.

### TECHNIQUE

#### LANCIA FLAVIA COUPE 1800 & 1800 INJECTION

**MOTEUR :** 4 cylindres à plat opposés ; alésage / course : 88 x 74 mm ; cylindrée : 1.800 cm<sup>3</sup> ; compression : 9/1 ; puissance : 92 ch (DIN) à 5.200 T/mn (1800), 102 ch (DIN) à 5.200 t/mn (1800 Injection) ; couple maxi : 14,9 Mkg à 3.000 t/mn ; alimentation : un carburateur Weber double corps (1800) injection Kugelfischer (1800 Injection).

**TRANSMISSION :** aux roues avant ; embrayage : monodisque à sec ; boîte : 4 vitesses, toutes synchronisées.

**CHASSIS :** caisse autoporteuse avec faux châssis démontable à l'avant. Suspension avant : roues indépendantes par quadrilatère transversal à bras oscillants et ressorts à lames longitudinales, amortisseurs télescopiques. Suspension arrière : essieu rigide, barre Panhard, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques.

**FREINS :** à disque sur les 4 roues, avec servo.

**DIRECTION :** à vis et galet.

**PNEUMATIQUES :** Michelin "X" 165 x 15.

**DIMENSIONS :** longueur : 4,485 m ; largeur : 1,610 m ; hauteur : 1,350 m ; empattement : 2,48 m ; voie avant : 1,30 m ; voie arrière : 1,28 m ; poids : 1.150 kg.

**PERFORMANCES :** 1.000 m départ arrêté : 35" 6/10 (1800), 34" (1800 Injection). Vitesse maximale : 173,5 km/h (1800), 182 km/h (1800 Injection).

**PRODUCTION :** Flavia coupé 1500 : 3.897 exemplaires ; Flavia coupé 1800 : 9.554 exemplaires (dont environ 2.145 coupés injection).

Quant à la version Flavia Sport carrossée par Zagato - et produite à 726 exemplaires seulement entre 1963 et 1966 - elle laissera son empreinte dans la légende du sport automobile grâce à René Trautman, inoubliable vainqueur de la Coupe des Alpes en 1965. Par la suite, c'est au coupé Fulvia HF, plus léger et plus maniable encore, que reviendra la difficile mission de porter les couleurs de la firme en rallyes avec le succès que l'on sait...

## Revue de détail

Grâce à l'efficace collaboration du Club Lancia France, nous avons pu disposer pour cet essai de trois coupés Flavia : un modèle 1,8 l à carburateur de 1965, une version 1,8 l à injection de 1967 et enfin, un coupé 2000 à carburateur sorti en 1971.

Les deux premières cités disposent du même habitacle doté d'une présentation luxueuse mais nullement ostentatoire. Derrière le volant agrémenté d'une jante en bois verni et de branches d'aluminium brossé, on découvre cinq cadrans idéalement regroupés sous une visière : unique : à gauche, le tachymètre, gradué jusqu'à 200 km/h ; au centre, trois petits cadrans contrôlant le niveau d'essence (avec témoin lumineux de réserve), la température d'eau et la pression d'huile ; à droite, le compte-tours, dont la zone rouge s'échelonne entre 5.600 et 7.000 tours/minute.

Sur le côté gauche de la colonne de direction, un clavier regroupe les commandes - par basculeurs - de lave-glace, de désembuage de la lunette arrière, de phares, de ventilation et des feux de position.

L'avertisseur est actionné au centre du volant.

Sur la partie droite de la planche de bord, prennent place une montre électrique et deux cendriers, l'un d'eux intégrant un allume-cigares.

Face à lui, le passager découvre encore un vaste vide-poche situé sous la planche.

Les portières, abondamment garnies de baguettes chro-

mées comportent un témoin lumineux d'ouverture.

Les dossiers des sièges avant tendus de cuir (une garniture proposée en option), basculent facilement, pour donner accès à une banquette arrière susceptible d'accueillir confortablement deux adultes de taille moyenne.

Sur le coupé 2000, on retrouve la même présentation, à ceci près, qu'une console centrale, a pris place dans le prolongement de la transmission, tandis que le vide-poche accueille maintenant une boîte à fusibles.

Comme les premiers coupés Flavia, la version 2000 était offerte en série avec un intérieur en simili (ou en tissu), une sellerie en cuir figurant toujours au titre des options. Compte tenu du prix de vente élevé du modèle, à l'époque, cette " formule " pouvait sembler quelque peu mesquine, mais la clientèle de la marque en avait cependant vu d'autres avec le coupé Aurelia, d'une austérité de traitement quasiment légendaire...

## Confort et sécurité

Nous avons débuté cet essai - chronologie oblige - avec le coupé Flavia 1800 à carburateur, obligeamment prêté par M. Derronne. D'emblée, la position de conduite nous est apparue excellente et le maintien latéral prodigué par les sièges tout à fait convaincant. Les fins montants du pavillon ménagent, pour leur part, une visibilité pratiquement irréprochable sous tous les angles.

Le démarrage s'effectue en faisant pivoter la clé de contact, au tableau de bord, puis en appuyant sur celle-ci.

Le " Flat Four " Lancia émet aussitôt un murmure feutré dont les accents " disciplinés " situent la Flavia dans la catégorie des sportives bien éduquées.

En dépit de son implantation inhabituelle, le long levier de vitesses incliné permet des changements de rapport aisés, malgré des débaitements importants et des verrouillages relativement fermes. Si l'étagement de la boîte ne suscite pas de critique particulière, la démultiplication du rapport





**Imperturbable, même sous la pluie, la Lancia Flavia "enroule" les virages avec une aisance qui ne laisse pas d'étonner (coupé 2000).**

**Ci-contre, la planche de bord des coupés 2000 se différencie de celle des précédentes 1800 par sa console centrale et quelques détails d'aménagement.**

final a de quoi surprendre : à 120 km/h, le 4 cylindres ne tourne qu'à 3.000 tours/minute et, à 150 km/h, le compte-tours n'affiche guère que 1.000 tours de plus...

C'est approximativement à ce régime que s'ouvre le deuxième corps du carburateur Solex, offrant ainsi au conducteur une sorte d'"effet turbo" particulièrement bienvenu lors des dépassements.

La tenue de route générée par la traction avant et l'implantation judicieuse de la mécanique en porte-à-faux se révèle sans faille, quelle que soit la vitesse à laquelle on évolue, donnant ainsi au conducteur une sensation permanente de sécurité.

Le parfait guidage du train avant n'exclut pas une tendance prononcée au sous-virage, laquelle tend à durcir la direction dans les courbes et surtout dans les virages à faible rayon. Sur un tronçon de route rectiligne, la direction retrouve sa légèreté naturelle, laquelle, combinée à une précision honorable, participe pour une bonne part à l'agrément de conduite.

Souples tout en étant dénuées de mollesse, les suspensions procurent aux occupants un confort voisin de celui d'une berline, avec, pour corollaire, une prise de "gite" importante en virage.

Le freinage, quant à lui, apparaît tout à la fois puissant et impeccablement réparti. Au demeurant, le double dispositif d'assistance ne dispense pas d'une pression résolue sur la pédale.

### L'évolution dans la continuité

Délaissant le coupé Flavia à carburateur, nous avons pris ensuite le volant de la version 1800 Injection de M. Jean-Pierre Voisin. Il ne nous a pas fallu longtemps pour retrouver les traits de caractère dominants du modèle à carburateur - moteur nerveux et souple, tournant à régime modéré, tenue de route ultra-sécurisante - avec un soupçon de mordant en plus dans les montées en régime. La différence n'est guère sensible au demeurant et à la consommation d'essence près (elle s'avère légèrement plus favorable dans le cas de la version injection), on a bien affaire à la même voiture.

Concluant cette prise de contact par le coupé 2000, cette ultime variante nous apparaîtra plus "onctueuse" que les précédentes, mais si le surcroît de puissance (près de 15 chevaux par rapport au modèle 1,8 litre à injection) s'avère assez significatif sur le papier, à l'usage, la souplesse et les reprises à bas régime semblent avoir été privilégiées au détriment des accélérations pures, la transmission tirant extrêmement "long" sur chacun des rapports. Plus lourd que ses prédécesseurs de quelque 40 kilos, le coupé 2000 ne manque ni d'allant ni d'agilité, au demeurant, et sa cylindrée supérieure lui confère une plus grande endurance à vitesse élevée. Commandée par un volant à deux branches, d'un diamètre plus réduit que précédemment, la direction a un peu gagné en légèreté et même en précision (une servo-assistance sera proposée en équipement standard sur cette série à partir de

1972).

Quant à la boîte, contrôlée par un levier plus court, elle offre des débrayements plus limités et les passages s'effectuent avec rapidité et précision. Mais à ces quelques détails près, le coupé 2000 ne semble pas avoir fondamentalement évolué par rapport aux versions initiales et l'on retrouve avec le même plaisir cette tenue de route difficile à prendre en défaut, ainsi que cet agrément de conduite spécifique aux Lancia, lequel ne laisse jamais indifférent l'amateur d'automobiles de "caractère". Seule en définitive, l'esthétique de cette version souffre d'un certain affadissement, comparée au style tendu et épuré des versions initiales. Plus de 10 ans après son lancement, le coupé Flavia demeurerait toujours une référence dans sa catégorie. Comme bien d'autres Lancia, elle avait sans conteste une "génération d'avance"...

Capable, quelle que soit la version, de moyennes élevées accomplies dans des conditions de sécurité étonnantes, la Lancia Flavia a préfiguré une nouvelle race de coupés sportifs de moyenne cylindrée conciliant performances et confort, brio et raffinement, sans jamais donner l'impression de dépasser les limites de la formule. Plus séduisante qu'enthousiasmante, cette italienne de caractère se laisse surtout apprécier au second degré. Il faut prendre le temps de la connaître pour en assimiler les qualités essentielles. Sophistiquée et "différente", elle a fait honneur à ses ancêtres. Comme elle a symbolisé avec panache, les dernières années d'indépendance de la firme de Vincenzo Lancia...

BRUNO POIRIER

*Nous adressons nos remerciements les plus chaleureux à MM. Jean-Charles et Jean-Pierre Voisin, François Deronne et Marc Gautron, membres et animateurs du Lancia Club de France (39, bd du Roy, 78000 Versailles, Tél. (1) 30.21.27.12).*

### FLAVIA COUPÉ 2000 (DIFFERENCES)

**MOTEUR :** 4 cylindres à plat opposés ; alésage / course : 89 x 80 mm ; cylindrée : 1.991 cm<sup>3</sup> ; compression : 9/1 ; puissance : Flavia 2000 : 115 ch (DIN) et 131 ch (SAE) ; Flavia 2000 Injection : 125 ch (DIN) et 140 ch (SAE) ; couple maximal : 18,3 Mkg à 4.200 t/mn (Flavia 2000), 19,6 Mkg à 4.000 t/mn (Flavia 2000 Injection) ; alimentation : un carburateur Solex C34 EIES (ou injection Kugelfischer).

**DIRECTION :** servo-assistée en option (standard à partir de 1972).

**DIMENSIONS :** longueur : 4,540 m ; largeur : 1,605 m ; hauteur : 1,330 m ; empattement : 2,48 m ; voie avant : 1,32 m ; voie arrière : 1,28 m ; poids à vide : 1.190 kg.

**PERFORMANCES :** vitesse maximale : 185 km/h (2000), 190 km/h (2000 Injection). 1.000 m d.a. : 34" (2000) ou 33" (2000 Injection).

**PRODUCTION :** 4.161 coupés Flavia 2000, dont 705 "2000 Injection".