



Lancia Fulvia Rallye 1.3 S / Lancia Fulvia 3

Androgynne

Le coupé Fulvia est une auto à deux visages. D'un côté, volontiers féminine, elle impose son élégance latine et sa pureté légère ; de l'autre, plus viril, elle affiche une aptitude sportive fort enviable. Voici donc une double face pour un face à face entre la première et la dernière génération.



Du coupé Lancia Fulvia, la mémoire collective draine deux images, totalement opposées. D'abord celle d'une voiture à l'élégance italienne, c'est-à-dire raffinée, un poil racoleuse. Une voiture de dames, tantôt bourgeoise, tantôt d'une profession non reconnue par les pouvoirs publics et tarifiée à discrétion. Ensuite, celle d'une bête de rallyes avec la 1600 HF de Sandro Munari pourfendant les congères de neige du Monte-Carlo. Entre ces deux images "extrêmes", que reste-t-il ? La réalité, dirons-nous. Soit, un beau petit coupé aux solutions techniques modernes et à la ligne ravageuse, voiture de Madame la semaine, de Monsieur (loin d'égaliser ce cher Sandro) le week-end. A son lancement en 1965, le coupé Lancia Fulvia dérive directement de la berline éponyme lancée deux ans plus tôt. Il s'agit alors d'une traction dotée d'un 4 cylindres en V à 45°, avec culasse en aluminium et double arbre à cames en tête. Un petit bijou de raffinement dû à l'équipe de l'ingé-

Le coupé Fulvia séduit de plus en plus de collectionneurs. Normal, c'est une bonne voiture ! Mais reste à choisir la version qui vous conviendra le mieux.

nier Antonio Fessia. A noter encore sur le plan technique, une suspension à roues indépendantes à l'avant et des disques de freins sur les quatre roues.

Reste à habiller le tout. La berline n'a pas marqué les foules avec son style cubique (qui préfigure sans doute la Fiat 124) sans grand charme. Le styliste Piero Castagnero et le chef du département des structures Aldo Castagno ont évidemment la consigne, concernant l'élaboration du coupé, de reprendre l'ensemble des soubassements de la berline. Leur dessin sera exemplaire. Tendue, épurée, à la fois agressive et élégante, d'une finesse toute italienne, le coupé Fulvia est une réussite totale. D'abord proposé avec l'évolution 1 216 cm³ 80 ch du V4, ce dernier se transforme vite en un 1 298 cm³ qui, en revanche, ne connaîtra plus guère d'évolution, hormis une extrapolation

en 1 584 cm³ sur la puissante (115 ch) et exclusive 1600 HF de 1969/1970, pratiquement réservée aux compétiteurs. De fait, entre la première >

Série 1 ou série 3, même combat ? Dans le détail, on note quand même les pare-chocs, les jantes...



BIEN ACHETER UNE LANCIA FULVIA SÉRIE 1



Caractéristiques techniques

LANCIA FULVIA RALLYE 1300 S, 1970

- **Moteur** 4 cylindres en V, 1 298 cm³ (77x69,7 mm), 87 ch DIN à 6 000 tr/mn, 11,8 mkg à 5 100 tr/mn, rapport volumétrique 9,5:1, culasse alu, soupapes en tête, double arbre à cames en tête, vilebrequin 3 paliers, deux carburateurs à double corps Solex C35 PHH 10, radiateur d'huile.

- **Transmission** aux roues avant, embrayage monodisque sec, boîte 4 vitesses entièrement synchronisée.

- **Direction** à vis et galet.

- **Freins** assistés, disques sur les 4 roues.

- **Suspensions** AV à roues indépendantes avec leviers triang. en trapèze transv. et ressorts transv. à lames, barre stabilisatrice, amort. télesc. ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et barre Panhard, barre stabilisatrice, amort. télesc.

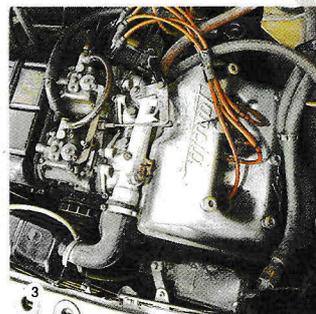
- **Structure-carrosserie** coque autoporteuse acier, berceau auxiliaire avant, ouvrants en aluminium, coupé 2+2 places.

- **Dimensions** longueur 3,97 m, largeur 1,55 m, hauteur 1,30 m, empattement 2,33 m, voies AV/AR 1,30/1,28 m.

- **Pneus** 145x14.

- **Poids** 930 kg.

- **Performances (usine)** : vitesse maxi 173 km/h, 0 à 100 km/h 13,5 sec., km D.A. 35,4 sec.

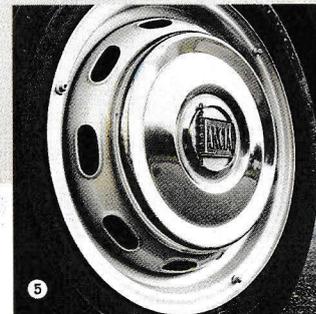
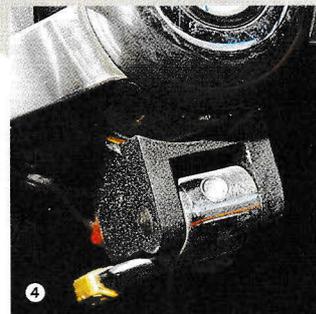


Que vérifier ?

Avec une expérience du moteur V4 remontant aux années 20, Lancia maîtrise le sujet concernant la Fulvia et la réputation de fiabilité de ce bloc n'est pas usurpée. Du reste, la Lancia Fulvia de première génération est une voiture bien née qui ne cause guère de soucis. Certes, comme toutes les voitures de cette époque, la corrosion sera l'ennemi n°1, à traquer avant l'achat. Attention, les parties ouvrantes de la carrosserie sont en aluminium, donc guère faciles à restaurer si elles sont attaquées. La seule faiblesse notoire que l'on pourrait évoquer reste le système de freinage Dunlop, compliqué et coûteux à réparer. A noter que concernant les pièces et l'entretien, un petit réseau de professionnels bien connus des Lancistes s'est organisé et permet de répondre à la plupart des demandes, même si le recours à l'occasion est encore courant.

Combien ?

La Fulvia de première génération est à la fois rare en France et relativement recherchée (première génération, éligibilité en rallyes historiques...). Cela n'en fait pas une auto onéreuse pour autant, même si l'on peut constater une cote à la hausse ces derniers temps (remarque valable pour toutes les Fulvias). Hormis les rares et puissantes Fulvia HF (collectors depuis longtemps), la Fulvia série 1 s'échange entre 6 000 et 7 000 € suivant qu'elle soit S ou non, 1,2 l ou 1,3 l, pour un exemplaire en parfait état (cas rare).



1 D'emblée, la Fulvia affiche une élégante finition et une instrumentation complète.

2 Sous la planche de bois et ses mignons contacteurs noir et blanc, la partie "noire" est moins jolie et cache un joyeux fouillis !

3 Le V4 n'évoluera guère.

4 L'antivol de direction, spécifique à la série 1.

5 Les petits enjoliveurs ne virilisent pas les frêles jantes tôle.



DANIEL POTTIER : « UNE BONNE AFFAIRE. »



C'est tout simplement dans le bulletin du Lancia club France (tél. 01 45 08 15 01), dont il est Président, que Daniel Pottier a découvert il y a cinq ans son coupé Fulvia de première génération : « Une dame à la retraite vendait cette Fulvia qu'elle avait achetée neuve en 1970. » Comme au club personne ne s'y intéresse, Daniel s'en porte acquéreur : « Le prix était très raisonnable et le moteur refait peu de kilomètres auparavant. En revanche, la carrosserie, saine, avait des bosses partout ! Mais c'était une bonne affaire. Après une grosse révision et un passage en cabine de peinture, la voilà redevenue présentable. »



> version (1965/1970) et la dernière (1974/1976), il semble qu'il n'y ait pas grandes différences. C'est oublier ces détails qui changent tout...

Sophia Loren

Notre coupé Fulvia série 1 du jour est une version Rallye 1.3 S, une des dernières produits puisque datant de 1970. Sa puissance est donc de 87 ch DIN, soit quasiment la puissance de la Fulvia 3, ultime avatar. Cependant, cette première Fulvia 1,3 l est encore dotée de la boîte à quatre vitesses et de ses petits pneus de 145. Mais c'est essentiellement sur le plan esthétique que l'on note les traits les plus spécifiques. Ainsi, la face avant apparaît particulièrement dépouillée, avec sa petite grille centrale trapézoïdale et ses quatre gros phares ronds, exorbités, sortant d'un mufle pointu. On relève encore quelques gimmicks symptomatiques de la fin des sixties : les fines lames de pare-chocs en aluminium poli (non, ce n'est pas du chrome), les petits enjoliveurs de roues habillant de frêles jantes en tôle, la barrette de capot... Tout cela contribue à rendre la Fulvia première série gracile et féminine. Effectivement, on imagine davantage Sophia Loren au volant qu'un routier moustachu d'un quintal ! Justement, assis au volant, on fait connaissance avec l'univers intérieur. A l'image de l'extérieur, même raffinement latin, Lancia ayant un certain savoir-faire (vivre ?) en ce domaine. Non, tous les tableaux de bord bois (ou simili) ne sont pas anglais ! Celui de la Fulvia est assez réussi, amé-

**ON IMAGINE
DAVANTAGE
SOPHIA LOREN AU
VOLANT QU'UN
ROUTIER
MOUSTACHU
D'UN QUINTAL !**

nageant de l'espace pour nombre de compteurs sans qu'on s'y perde, et faisant oublier les basculeurs en bakélite, pourtant eux aussi traités avec élégance, minoir, mi-blanc. Tout à droite, la belle rappelle son nom en belles lettres chromées. Sous le tableau, en revanche, cela devient plus quelconque,

avec un levier de vitesses planté en biais dans le tablier, surmontant une vague console sans charme. Mais tout cela étant noir, on ne le voit pas. L'assise est confortable, mais d'emblée manque de maintien.

Mise en route de la *macchina*. Le V4 s'ébroue sans caprice. Du fait des origines italiennes, on porte une oreille attentive sur les premiers kilomètres au feulement du moteur. La sonorité du Lancia n'est pas désagréable, loin de là : assez grave, même en montant dans les tours. Il demeure en revanche peu musical, comme peut l'être — évidemment, on pense tous à lui — *il famoso* double arbre Alfa Romeo contemporain. Même si on est loin de la linéarité allemande ou de la crécelle française, on reste donc un peu sur sa faim sur ce point. Cela ne retire rien en revanche des qualités de la mécanique. Vive, alerte, elle répond instantanément aux sollicitations du pied droit. Dans la limite de ses capacités. Avec 87 ch DIN pour 930 kg, la Fulvia n'a rien d'un avion de chasse. Heureusement, parfaitement secondée par une boîte 4 rapide dans son manie-

Les grandes dates de la Fulvia



1963 : présentation de la berline Fulvia, moteur V4 (2 ACT, culasse alu, 1 091 cm³, 58 ch), 138 km/h.

1964 : nouvelle version 2C (pour 2 Carburateurs, 71 ch), 145 km/h.

1965 : lancement du coupé Fulvia (empattement raccourci de 15 cm, 1 216 cm³, puis 1 231 cm³, 2 carburateurs, 80 ch), 160 km/h. Coupé Fulvia Sport, carrossé par Zagato (avec carrosserie aluminium).



1966 : nouvelle version coupé 1.2 HF (présentation sportive, absence de pare-chocs, vitres latérales en plexi, portes et ailes en aluminium, 88 ch), 161 km/h.



1967 : nouveau coupé Rallye (1 298 cm³, 87 ch, portes et capots aluminium), 168 km/h. Nouvelle 1.3 HF (101 ch), 174 km/h. Nouvelle berline GT (1,2 l, 80 ch).

BIEN ACHETER UNE LANCIA FULVIA 3



Que vérifier ?

Ultime coupé Fulvia, la troisième série est évidemment la plus "solide", dans la mesure où les rares défauts de jeunesse ont pu être corrigés (système de freinage Girling en remplacement du Dunlop, par exemple...). Encore une fois, seule la corrosion (et l'absence de tel ou tel accessoire introuvable) sera à traquer au moment de l'achat, avec circonspection. Plus que jamais, cette Lancia Fulvia est une voiture sur laquelle on peut compter, sans angoisse particulière : une utilisation quotidienne est plus que jamais envisageable (même s'il faudra prendre garde à l'endroit où on la stationne), et la présence de plus en plus forte de ce modèle sur les épreuves de régularité atteste de son excellent rapport fiabilité/coût d'entretien. Finalement, la laisser immobilisée de manière prolongée est la seule manière de lui nuire.

Caractéristiques techniques

LANCIA FULVIA 3, 1973

- **Moteur** 4 cylindres en V, 1 298 cm³ (77x69,7 mm), 90 ch DIN à 6 000 tr/mn, 11,6 mkg à 5 000 tr/mn, rapport volumétrique 9,5:1, culasse alu, soupapes en tête, double arbre à cames en tête, vilebrequin 3 paliers, deux carburateurs à double corps Solex C35 PHH-E/2, radiateur d'huile.

- **Transmission** aux roues avant, embrayage monodisque sec, boîte 5 vitesses entièrement synchronisée.

- **Direction** à vis et galet.

- **Freins** assistés, disques sur les 4 roues.

- **Suspensions** AV à roues indépendantes avec leviers triang. en trapèze transv.

et ressorts transv. à lames, barre stabilisatrice, amort. télesc. ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et barre Panhard, barre stabilisatrice, amort. télesc.

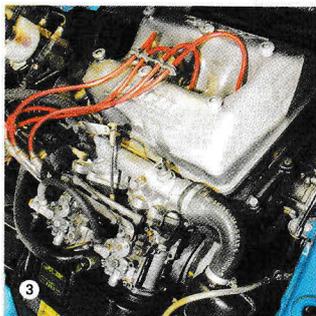
- **Structure-carrosserie** coque autoportante acier, berceau auxiliaire avant, ouvrants en acier, coupé 2+2 places.

- **Dimensions** longueur 3,97 m, largeur 1,55 m, hauteur 1,32 m, empattement 2,33 m, voies AV/AR 1,30/1,28 m.

- **Pneus** 165x14.

- **Poids** 960 kg.

- **Performances (usine)** : vitesse maxi + de 170 km/h, 0 à 100 km/h 13,1 sec., km D.A. 33,5 sec.



Combien ?

La Fulvia 3 n'est pas la plus "recherchée" des coupés Fulvia (calandre noire peu appréciée), mais elle a ses amateurs, généralement ceux qui roulent souvent, comme nous venons de l'évoquer. Par ailleurs, ce sont les versions 1300 les plus performantes, toutes générations confondues (si l'on exclut les HF bien sûr). Il n'y a donc pas un grand écart de cote avec la série 1 ou 2, et les tarifs sont à peu près alignés, soit environ 6 000 € pour un très bel exemplaire (rare). D'une manière générale, c'est davantage l'état que le millésime qui influe sur la cote des coupés Fulvia.



- 1 Avec le temps, l'habitacle de la Fulvia est devenu plus raffiné encore.
- 2 Sous le tableau de bord de la série 3, une console permet de cacher les fils électriques.
- 3 Le V4 1,3 n'a gagné que 3 ch...
- 4 Les appuie-tête sont arrivés à l'hiver 1973.
- 5 Un peu plus larges sur la S3, les jantes ont une allure aussi plus sportive.



ETIENNE BERNARD : « JE L'AI ACHETÉE NEUVE ! »



Au début de sa carrière, au milieu des années 60, Etienne Bernard travaille à l'UTAC et a l'occasion de conduire une Fulvia HF. Et le voilà mordu ! S'il ne peut alors se porter acquéreur du fleuron de la gamme, il se reporte en 1970 sur un modèle d'occasion. Il le revend pour une Alfa Romeo 1750 GTV qu'il n'apprécie guère. La Fulvia lui manque... Présentant qu'il ne pourrait pas de sitôt se racheter une « belle auto » (achat d'un pavillon, vie de famille...), Etienne acquiert neuve en décembre 1973 cette Fulvia 3. « Je l'ai utilisée jusqu'à 1982 avec parcimonie, puis l'ai remise pour un problème de fuite d'huile que je n'avais pas le temps de réparer. En 1993, j'ai pris une adhésion au club Lancia. Mais ce n'est qu'en 1999 que j'ai remis en route ma Fulvia. Aujourd'hui, elle n'affiche que 41 300 km et tout est d'origine, y compris la peinture ! »



> loupée (on ne parle pas des HF, entendons-nous bien), celle du grand tourisme est bien négociée. D'autant que le comportement est à l'avenant : une direction douce, légère, presque précise pour un boîtier, des freins très efficaces et, surtout, une tenue de route extraordinaire. Avec la DS et la Mini, on ne connaît pas d'autres tractions avant anciennes de ce type, capables d'avaler les virages aussi vite avec autant de sécurité. Ce ne sont plus des pneus mais bien plutôt du scotch !

ENFILER LES MITAINES CUIR À TROU-TROUS POUR PRENDRE LE VOLANT N'APPARAÎT PLUS ANACHRONIQUE.

Squadra corse *

Passer de la Fulvia Rallye 1.3 S à la Fulvia 3 (nouvelle dénomination pour la fin de carrière) ne provoque pas un dépaysement radical. On retrouve ses marques. Et pourtant, l'ambiance n'est pas la même. Enfin, pas tout à fait. Tout cela est devenu avec les ans un peu plus viril. La nouvelle calandre n'y est pas pour rien. La modification n'a pourtant pas obligé Lancia à de grosses transformations. La grille est désormais en plastique noire et s'étend jusqu'aux phares, pour les entourer. Cela confère de l'agressivité à la Fulvia, tout en lui faisant perdre de son élégance naturelle. Les pare-chocs également se sont adaptés à leur époque et présentent un bourrelet de caoutchouc noir. Les jantes ont fait de la musculation (165 au lieu de 145) et leur dessin gagne aussi en aspect sportif, tout comme le capot qui a perdu sa baguette centrale. Enfiler les mitaines cuir à trou-

trous pour prendre en main la fine jante en bois n'apparaît donc plus anachronique.

À l'intérieur, ça devient aussi un peu plus sport. Les sièges offrent des appuie-tête, les compteurs sont devenus blancs, et, planté dans le plancher, le levier de la boîte 5 vitesses appelle à essayer tout cela en se disant qu'il s'agit peut-être d'une voiture

différente. Avec seulement 3 ch de plus au programme, la fiche technique ne l'entend pourtant pas de cette oreille. De même, on aurait pu croire que cette boîte 5 allait changer notablement la conduite de l'auto. Un étagement étudié (ni court, ni long) empêche ainsi de différencier les deux modèles, dont les accélérations et la vitesse de pointe sont quasi identiques. De fait, c'est réellement sur l'esthétique que se fera le choix de rouler en Fulvia première ou dernière série. Tout dépend de l'image que vous voulez y retrouver, de l'élégance ou du pseudo sport, en sachant que, de toutes façons, sous le plumage, le ramage est identique...

* *Ecurie de course*

TEXTE THIBAUT AMANT, PHOTOS GILLES LABROUCHE

EN SAVOIR PLUS...

Magazines : Dans le hors-série d'*Autoretro spécial coupés*, on trouve l'essai complet d'une 1.6 HF. Dans le n°249 d'*Autoretro*, le Vrai Prix est consacré aux coupés Fulvia. Dans son n°215, *Rétroviseur* revient sur l'épopée Lancia en rallyes.

Internet www.viva-lancia.com

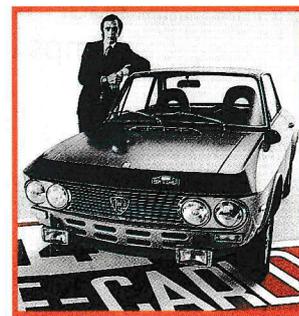
1968 : version coupé Rallye 1.3 S (87 ch, servofrein, radiateur d'huile), 173 km/h. Nouvelle 1.6 HF (voies élargies, extensions d'ailes, jantes alu, pneus 175x13, autobloquant, éléments de carrosserie en polyester, gros réservoir, 1 584 cm³, 115 ch, boîte 5 vitesses), 180 km/h. Moteur S sur coupé Sport et berline GTE.

1970 : coupé série 2 (carrosserie tout acier, calandre avec grille large chromée, pare-chocs rehaussés, pneus 165x14, boîte 5 vitesses, 1,3 l 90 ch). La 1.6 HF se dédouble d'une version Lusso avec pare-chocs et moquette. Le coupé Sport est également tout acier (moteurs 1,3 l 90 ch et 1,6 l 115 ch).



1972 : fin de production des berlines et coupés Sport.

1973 : troisième série du coupé, baptisée Fulvia 3 (grille de calandre noire, sièges avec appuie-tête, lunette dégivrante, montre...). Fin de production des 1.6 HF.



1976 : fin de production de la Fulvia 3.



Production :

20 436	coupés 1,2 l
17 850	Rallye 1.3
16 827	Rallye 1.3 S
49 656	Rallye 1.3 S série 2
28 763	Fulvia 3
435	coupés HF 1,2 l
882	Rallye 1.3 HF
1 278	Rallye 1.6 HF
3 690	1.6 HF Lusso