

RETROSCOPIE

Nom : LANCIA
Prénom : FULVIA COUPÉ et SPORT ZAGATO
Date de naissance : Coupé 1965 - Sport 1966
Date de mise à la retraite : Coupé 1976 - Sport : 1974
Signes particuliers : discrétion et efficacité



GÉNÉALOGIE

J'en connais qui pensent que l'Appia n'est pas allée jusqu'au bout de sa logique (les gens sont méchants). Construite dans le respect des traditions, cette Lancia de bas de gamme (mais certainement pas populaire), accusa toujours un poids trop élevé pour pouvoir prétendre jouer les trouble-fête dans les grandes épreuves sportives internationales (ce rôle fut d'ailleurs dévolu à l'« Aurélia » durant une bonne partie des années cinquante).

Il y eut bien quelques berlinettes « Zagato » sur base Appia, mais le moins qu'on puisse dire est que leur palmarès n'a jamais empêché les Giulietta Sprint de trouver le sommeil...

Et pourtant ! Sur le plan technique, cette petite berline aux formes molles (sinon anodines) révélait une grande sophistication digne d'éloges qui permettait d'envisager bien d'autres développements. Jouant davantage la carte de la fiabilité que celle des performances, la firme résolut cependant de maintenir son évolution dans des limites étroites, contrairement à l'« Aurélia » régulièrement améliorée au fil des ans.

Le début des années 60 favorisa toutefois un certain retour à l'optimisme chez les « Lancistes » les plus amers. Passant par le Salon de Turin 1960, ils purent notamment examiner à loisir la nouvelle berline « Flavia » pleine de surprises et de bonnes choses inédites, à commencer par son moteur Flat-four, sa transmission à traction avant, et ses quatre freins à disque. Première traction avant italienne de grande série, conçue selon les préceptes du grand ingénieur Antonio Fessia (qui fut sans nul doute influencé par le prototype (« EMSA Caproni » de 1948), cette nouvelle Lancia, à l'esthétique ultra discrète, laissait augurer bien des changements dans la politique de la marque, à nouveau installée à l'avant-garde pour la plus grande satisfaction de ses défenseurs. Proposée initialement en 1.500 cm³, la première berline Flavia revendiquait des performances plutôt moyennes, peu en rapport avec son raffinement mécanique. Mais, là encore, la patience s'imposait. Les fidèles de la marque savaient, par expérience, que le plus intéressant restait ne furent pas déçus... Deux ans plus tard était présenté un coupé dérivé, magistralement carrossé par Pininfarina, et doté de performances beaucoup plus enthousiasmantes ; il fut suivi par un cabriolet très soigné, signé Vignale.

L'augmentation souhaitée de la cylindrée intervint en 1963 (elle passa à 1800 cm³), garantissant désormais aux différentes Flavia un rendement enfin au niveau de leur fiche technique...

L'Appia, entre-temps, s'acheminait lentement mais sûrement vers une fin de carrière bien méritée (elle avait tenu dix ans au catalogue). La troisième série, lancée en 1959, se prolongea jusqu'en avril 1963, date à laquelle sortit de la chaîne de Via Monginevro, l'ultime rejeton de cette lignée historique.

La relève avait été prévue depuis longtemps. Elle se fit sans douleur, mais non sans panache. La première présentation publique de la nouvelle venue (baptisée « Fulvia ») eut lieu au printemps de la même année. De son ancêtre, elle reprenait la cylindrée (1100 cm³ environ) et la disposition en « V » des cylindres. Le reste de sa conception était sensiblement inspiré de la Flavia, de la Traction avant au système de freinage, en passant par la structure des suspensions, et les voies (identiques), ce qui avait permis de standardiser certains organes mécaniques comme les joints homocinétiques, les arbres de roue, et l'essieu arrière.

Le moteur, quant à lui, était donc un V4 en alliage léger, pourvu de deux arbres à cames en tête (un par rangée de cylindres), entraînés par chaîne.

Dans son configuration initiale, il développait 58 ch (CUNA) à 5.800 tr/mn, un rendement tout à fait satisfaisant pour l'époque considérée, dans cette catégorie de cylindrée. Par rapport à l'ancienne « Appia », 10 ch avaient ainsi été gagnés, sans conséquences fâcheuses pour la fiabilité, ce moteur ayant été lui aussi étudié, en vue de garantir un long service. Comme c'est la règle chez Lancia, la berline fut la première de la nouvelle série à être révélée au public. Relativement proche de la « Flavia » sur le plan esthétique, elle arborait un design moderne et très fonctionnel, qui ne fit pas vraiment l'unanimité. Très compacte, elle offrait une bonne habitabilité pour 4 à 5 personnes, et sa finition avait fait l'objet d'une attention toute particulière. Donnée pour 138 km/h, elle se plaça, d'emblée, parmi les plus rapides 6 cv du marché, sinon les plus nerveuses. Les premiers essayeurs notèrent avec intérêt, qu'elle possédait le même comportement dynamique que sa sœur aînée, et ils ne tardèrent pas à réclamer un surcroît de puissance, tout en sachant que la firme avait d'ores et déjà prévu de lancer, dans un avenir proche, des versions plus mus-

clés. Ils n'eurent pas à se languir trop longtemps. Dès le mois de septembre 1964, apparut ainsi une variante « 2C » à 2 carburateurs double corps, très améliorée par rapport à la berline de base.

Dotée de nouveaux rapports de boîte plus longs, d'une commande d'embrayage modifiée, d'une direction plus discrète, et de freins plus efficace, cette « Fulvia » vitaminée proposait 71 ch (CUNA), et revendiquait plus de 145 km/h en pointe, une performance comparable à bien des 1500 cm³ de l'époque.

Moins d'un an plus tard, le coupé usine dérivé faisait une apparition remarquée. D'une grande simplicité de lignes, il offrait un habitacle très soigné, pouvant accueillir 2 personnes dans de bonnes conditions de confort (plus deux passagers occasionnels pour de courts trajets).

Réalisé à 1216 cm³, le V4 affichait désormais 80 ch à 6.200 tr/mn, avec un couple de 10,6 Mkg à 4.000 tr/mn, la vitesse maximum étant donnée pour plus de 160 km/h.

Sous son apparence très discrète, ce petit coupé raffiné cachait un tempérament et un potentiel exceptionnels qui n'échappèrent pas à l'attention des observateurs. Dès 1966, leurs pronostics se trouvèrent confirmés : coup sur coup, Lancia leva le voile sur deux nouvelles « Fulvia » aux ambitions démesurées : le coupé « HF », allégé et poussé à 88 ch, et le berlinette « Sport » carrossée avec talent par le grand maître Zagato. Le « bon temps » était revenu, en somme. La gamme « Fulvia » était définitivement constituée (seul manquait à l'appel un cabriolet qui ne vit jamais le jour, hélas !); la « HF » allait désormais se charger de convaincre les rallyemen (amateurs et professionnels), qu'elle pouvait être une arme absolue dans sa catégorie, laissant aux autres variantes « civiles » le soin de séduire une large clientèle internationale...

PHYSIQUE

Celui du coupé « usine » ne suscite guère de commentaires. Harmonieux, équilibré, doté de lignes nettes et sans fioritures, il paraît peut-être moins typé que le très beau coupé « Flavia » dû à Pininfarina. Certains jugent même sa silhouette trop « féminine » pour leur goût, mais les apparences sont parfois trompeuses. Plus fonctionnel que réellement séduisant, le coupé Fulvia s'adresse à des « Lancistes » convaincus, qui ne se laissent pas facilement prendre aux charmes d'une esthétique



Le premier coupé Fulvia (ici un type 1300S 1949): l'essentiel des modifications esthétiques a porté sur la proue et la pompe, ainsi que le dessin et la largeur des jantes



La Fulvia Sport Zagato : une ligne très personnelle bien dans la tradition du grand spécialiste italien de la légèreté sportive...



trop « suggestive ». A défaut d'être particulièrement aguicheur, son profil a néanmoins traversé les années (il va sur ses 20 ans d'âge) sans trop accuser de rides. A tel point qu'on éprouve quelque difficulté à le dater précisément.

Le coupé « Bêta » qui lui a succédé, possède un classicisme comparable, mais les stylistes de l'usine ont eu la main plus lourde, cette fois.

Moins « radicale », la variante Zagato présente une apparence résolument sportive et très personnelle. Avec ses ailes renflées, sa calandre inclinée, son arrière « fast-back » elle reste bien dans l'esprit des œuvres anciennes de ce grand spécialiste de la légèreté et de la haute couture aérodyna-

mique. Aussi insolites (sans être comparables) que celles de la Flaminia ou de la Flavia du même auteur, ses formes pures n'ont pas qu'une fonction esthétique. A l'épreuve des faits, elles revèlent aussi leur grande efficacité, dès lors qu'il s'agit de pénétrer dans l'air, sans déranger le moins du monde. Là se situe sans doute toute la différence...

VIE PROFESSIONNELLE

Très appréciée sur de nombreux marchés, la gamme « Fulvia » n'a cessé d'évoluer dans le bon

sens, au contact d'une concurrence à la fois pléthorique et ambitieuse. Dans cette catégorie très fournie, elle a longtemps figuré parmi les propositions les plus valables, même si son prix élevé (conséquence d'une finition poussée), a constitué un handicap certain à son essor. Le coupé « usine » et la variante « Sport » Zagato, initialement disponibles en 1200 cm³, reçurent un moteur 1,3 litre plus puissant dès 1967 (87 ch CUNA au lieu de 80) ; la version « HF », quant à elle, suivit cette escalade, tout en offrant quelques chevaux supplémentaires.

Au Salon de Turin 1968, cette dernière bénéficia d'un développement plus conséquent encore : sa

cyindrée passa à 1,6 litre, et sa puissance à 114 ch DIN (contre 100 précédemment).

Ainsi armée, la Fulvia « HF » devint une des plus redoutables montures de rallye de sa génération, (la 1300 HF précédente avait déjà posé les jalons de cette extraordinaire carrière sportive).

Certaines versions, spécialement préparées à l'usine, ont ainsi revendiqué jusqu'à 160 ch, ce qui leur a permis de se mêler à de nombreuses reprises à la lutte au sommet dans les épreuves les plus en vue du championnat du monde, du « RAC » à la Targa Florio, en passant par le Monte-Carlo et le Tour de Sicile. La 1,6 l HF, olympienne, a cédé sa place à la « Stratos » en 1973, après avoir définitivement installé Lancia au sommet.

Depuis, la firme n'a cessé de se maintenir en très bonne place dans le championnat du Monde des rallyes. Après le règne de la « Stratos », est venu celui du coupé « Monte-Carlo » auquel succède aujourd'hui la « Delta » Turbo, dans une version pleine de promesses, qui pourrait bien venir piétiner sous peu les plates-bandes de l'Audi Quattro et de la Peugeot 205. Qui vivra verra !

Plus calmes et plus civilisées, les coupés Fulvia 1,3 l et Sport Zagato n'en ont pas moins progressé au fil des ans, bénéficiant d'un accroissement de puissance en 1969 (90 ch DIN) ainsi que d'une refonte esthétique partielle (face avant).

La troisième série fut enfin présentée en 1971, dotée de nombreuses améliorations, concernant autant la carrosserie (proue et poupe modifiées, nouvelles jantes), que la mécanique (boîte à 5 rapports). A la même époque, le coupé Sport fut proposé, sur demande, avec le moteur 1600 de la « HF », portant sa vitesse de pointe à plus de 190 km/h. Cette ultime version Zagato fut retirée de production en 1974, tandis que le coupé 1,3 S était maintenu au catalogue jusqu'en 1976, date à laquelle il fut définitivement remplacé par le coupé « Bêta » 1300 (moins rapide et moins puissant convient-il de préciser...).

On le voit donc, l'évolution de cette lignée fut aussi constante que résolue. Du début à la fin de leur carrière, les coupés Fulvia et Sport Zagato ont toujours opposé à leurs concurrents les mieux armés des arguments qui aujourd'hui encore apparaissent convaincants dans cette catégorie de cylindrée. « Sortir » 90 ch DIN d'un moteur de 1,3 l seulement n'était pas chose courante en 1970. Ça ne l'est pas davantage en 1985...

CARACTÈRE

Si les coupés 1200 manquent peut-être un peu de piment, tel n'est pas le cas des versions 1300, très homogènes, qui apparaissent comme un heureux aboutissement. A égalité de prix (ou à peu de choses près), nous ne saurions trop recommander les modèles de la troisième série qui, outre leur esthétique plus plaisante, proposent une transmission à 5 rapports, autorisant une meilleure exploitation des possibilités du moteur. Quelle que soit la version, la position de conduite apparaît excellente. Les sièges avant offrent un bon maintien, et la visibilité se révèle très bonne sous tous les angles. Le petit volant, au dessin agréable, tombe bien en mains, de même que le levier de vitesses, quelque peu surélevé. Le tableau de bord, recouvert de bois, présente une disposition pratique des diverses commandes et compteurs (en nombre conséquent) et son esthétique n'a guère vieilli.

L'habitacle relativement spacieux à l'avant (la banquette arrière ne peut accueillir deux adultes que pour un très court trajet, la place pour les jambes s'avérant très limitée), paraît correctement fini,

mais une garniture cuir aurait avantageusement remplacé le skaï des sièges et des contre-portes. Très méditerranéenne de caractère, la Fulvia s'accommode mal des climats rigoureux. Par temps froid, elle démarre difficilement et il en est de même si le climat est humide. Certains prennent leur mal en patience, et connaissent le remède approprié qui consiste en un démontage - nettoyage méthodique des bougies, comme au bon vieux temps... Sous la canicule, en revanche, le moteur s'active généralement au premier coup de démarreur, dispensant une sonorité métallique très agréable à l'oreille, sans être pour autant envahissante.

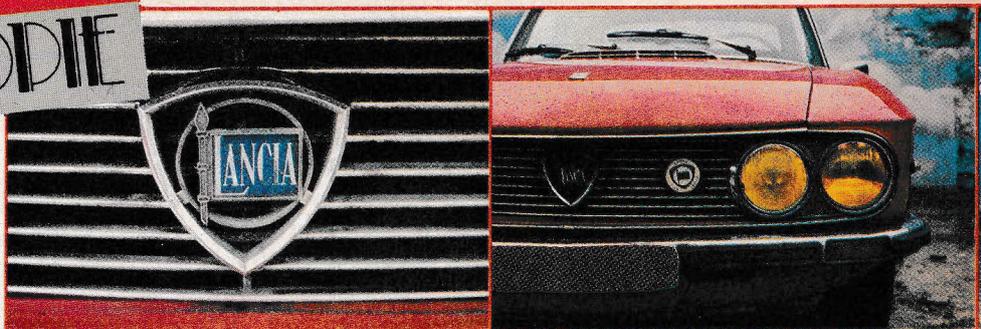
Les vitesses s'enclenchent avec netteté et précision, et procurent un étagement satisfaisant. Très pointu, le 1300 cm³ demande à être cravaché dans les hauts régimes, sa plage vraiment utilisable se situant entre 4 et 6.000 tours.

Plafonnant rapidement sur autoroute, le coupé Fulvia semble nettement privilégier les petites routes où sa maniabilité et sa relative légèreté font merveille. Très accrocheur, et doté d'un excellent guidage, il se laisse balancer d'un virage à l'autre, sans

dévier de la trajectoire.

D'une neutralité surprenante, il devient progressivement survireur au fur et à mesure que sa vitesse de passage augmente. En tout état de cause, il apparaît bien difficile de déceler ses limites, le coupé « Fulvia » s'exprime en toute franchise sur les parcours de montagne les plus sinueux, et peut tenir tête à bien des Relativement nerveux pour un 1300 il incite à tirer sur les intermédiaires et ne paraît jamais vraiment à courts d'arguments. A l'arrivée (devrait-on dire : à « l'étape » ?), on s'étonne toujours des moyennes réalisées.

Dans ces conditions idéales, on peut compter sur près de 175 chrono, la vitesse de croisière se situant au delà des 150. A ces allures, le moteur devient quelque peu bruyant, et décourage toute conversation suivie. En toutes occasions, les 4 disques s'exécutent avec une louable efficacité, et les distances de ralentissement demeurent tout à fait satisfaisantes, même selon nos standards actuels. Quant à la direction, elle participe pleinement à l'agrément de conduite, et sa précision est à l'égal de sa légèreté.





AVENIR

Loïn des « grandes valeurs » consacrées par la majorité des collectionneurs (mais la majorité a-t-elle toujours raison ?...), les Lancia évoluent dans des univers parallèles, sans chercher à prouver quoique ce soit. L'histoire leur a rendu hommage à maintes reprises, et les fidèles Lancistes savent à quoi s'en tenir. Les coupés Fulvia ne font pas exception à la règle. Peu démonstratifs, ils ont laissé à d'autres les « Spotlights » et les premières pages des magazines pour s'en tenir à un rôle discret en collection.

De fait, leur valeur actuelle demeure des plus raisonnables : pour 15.000 F, un très beau coupé « 1,3 S » se laisse encore emporter sans autre forme de procès. Une 1300 Sport Zagato tourne aujourd'hui autour des 20/25.000 F, bien peu de choses en somme, quand on songe à leur rareté et à leur caractère. La rarissime 1600 Sport se révèle à peine plus exigeante : 25 à 30.000 F suffisent généralement pour négocier l'acquisition d'un bel exemplaire. Encore convient-il d'en trouver...

Autre point fort : la consommation. En conduite économique, le coupé Fulvia se contente généralement de 8 litres aux 100, sur route. Même en lui demandant beaucoup, il s'avère difficile de dépasser les 12 litres, une valeur que l'on retrouve également en usage urbain. Au chapitre des défauts, nous observerons que la suspension ne ménage guère les passagers, et qu'elle devient franchement éprouvante sur des routes très accidentées. Mais l'efficacité sportive a ses raisons que la raison ignore, bien évidemment...

La variante « Sport » Zagato, plus légère et plus rapide, propose un plaisir de conduite comparable, dans une toute autre ambiance, où le compromis n'a plus de raisons d'être. Il n'est même plus question de confort ici, et l'habitabilité, autant que la visibilité, ont été délibérément sacrifiées aux lois de l'aérodynamisme. Mais qu'importe...

Conduire une Fulvia Zagato, constitue un authentique privilège, et suppose un certain sens des « valeurs ». Ceux qui la méritent savent, mieux qu'un long discours, vous la faire découvrir. Lancia et Zagato ont toujours fait bon ménage, il est vrai...

En règle générale, la mécanique de ces modèles se révèle fiable à l'usage ; la boîte autant que le moteur supportent des kilométrages élevés, sans faiblir. Il est à noter cependant que les pièces sont chères, et qu'elles se font rares par les temps qui courent...

La carrosserie, en revanche, semble vieillir beaucoup plus mal. Très sensible à la corrosion, elle se laisse attaquer en de nombreux endroits et peut littéralement pourrir en l'espace de quelques saisons. Il importe donc de faire preuve de vigilance et de considérer les peintures trop fraîches avec la plus grande circonspection.

Les variantes Sport, Zagato réalisées en aluminium, résistent évidemment mieux aux atteintes de la rouille, mais elles ont aussi leurs points faibles : avec le temps, les supports de carrosserie (à l'avant) révèlent parfois un certain jeu, qui peut affecter la rigidité de la caisse. En tout état de cause, l'alliage léger qui les habille doit être traité avec le plus grand respect, ce qui sous-entend éventuellement, l'intervention experte d'un « spécialiste »... C.Q.F.D. |



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES LANCIA COUPÉ FULVIA 1,3 L S (3^e serie)

MOTEUR : 4 cyl. en V (à 60°). 1.298 cm³ (77x69,7). Comp. 9,5 : 1. 90 ch (DIN) ou 103 ch (SAE) à 6.000 tr/mn. 11,6 Mkg à 5.000 tr/mn (DIN). Soupapes en tête. 2 arbres à cames en tête. Culasse en alliage léger. Villebrequin à 3 paliers. 2 carburateurs horizontaux double corps Solex. Refroidissement par eau.

TRANSMISSION : Traction avant. Boîte à 4 ou 5 vitesses toutes synchronisées (levier central).

STRUCTURE : carrosserie autoporteuse et berceau auxiliaire AV. Susp. AV : leviers triangulaires en trapèze transversaux et ressorts transversaux à lames. Susp. AR : essieu rigide avec

ressorts semi-elliptiques et barre Panhard. Stabilisateurs transversaux AV et AR. Amortisseurs télescopiques.

FREINS : à disque sur les 4 roues à double circuit avec servi et régulateur de freinage.

DIRECTION : à vis et galet.

DIMENSIONS : Empattement : 2,33 m. Voies : 1,30/1,28 m. Coupé : 3,97 m. Largeur : 1,55 m. Hauteur : 1,32 m. Poids : 970 kg. Sport : Longueur : 4,09 m. Largeur : 1,57 m. Hauteur : 1,28 m. Poids : 960 kg.

PERFORMANCES : Vit. maxi : plus de 170 km/h. Sport : plus de 180 km/h. 0/100 : 13 sec env. Km d.a. : 33,5 sec env. Rapport

poids/puissance : 10,8kg/ch. Consommation moyenne : 8/10 l/100.

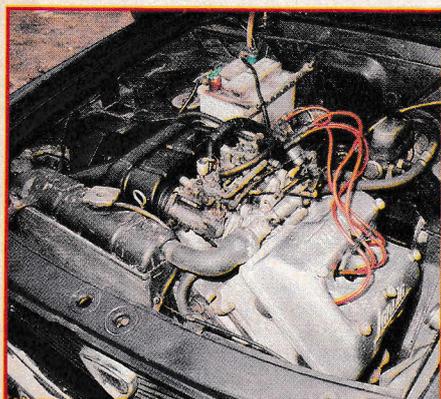
COUPÉ SPORT 1600 différences

MOTEUR : V4. 1.584 cm³. Comp. : 10,5 : 1. 114 ch DIN à 6.000 tr/mn. 15,6 Mkg DIN à 4.500 tr/mn. 2 carburateurs horizontaux double corps Solex.

DIMENSIONS : Longueur : 4,14 m.

PERFORMANCES : 190 km/h. 0/100 : 9,5 sec. env. Km d.a. : 31,5 sec. env. Rapport poids/puissance : 8,3 kg/ch (DIN).

CONSOMMATION : 10 à 12 l/100 env.



LE COUPÉ FULVIA FACE A LA CONCURRENCE (1969)

MODÈLE	CYLINDRÉE	PUISSANCE	VIT. MAXI.	PRIX
Lancia Fulvia Coupé 1,3l Rallye S	1,3 l	90 ch (DIN)	+ 170 km/h	16.950 F
Lancia Fulvia Sport 1,3S	1,3 l	90 ch (DIN)	180 km/h	20.000 F
Alfa Roméo 1300GT Junior	1,3 l	90 ch (DIN)	170 km/h	17.900 F
Alfa Roméo GTA 1300 Junior	1,3 l	110 ch (SAE)	180 km/h	25.500 F
Fiat 124 Sport Coupé	1,4 l	90 ch (DIN)	170 km/h	15.800 F
MGB GT 1800	1,8 l	96 ch (DIN)	170 km/h	20.390 F
Triumph GT6 MK2	2 l	105 ch (DIN)	180 km/h	16.990 F
Opel GT 1900	1,9 l	90 ch (DIN)	180 km/h	18.000 F
Simca 1200S Coupé	1,2 l	85 ch (DIN)	175 km/h	15.260 F
Matra 530	1,7 l	75 ch (DIN)	175 km/h	18.500 F
CG 1200S	1,2 l	85 ch (DIN)	185 km/h	22.700 F