

Comment j'ai attrapé la fièvre

Le journaliste automobile et auteur Wim Oude Weernink, qui est également un membre fidèle du Lancia Club Belgio depuis de nombreuses années, n'est pas un étranger dans le milieu Lancia. En tant qu'auteur de l'ouvrage de référence "La Lancia", déjà dans sa 3^e édition, mais aussi de livres sur les modèles, Appia, Flaminia, Flavia et les camions Lancia, il est aujourd'hui une référence internationale en matière de Lancia. En 1977, il y a 45 ans déjà, il a publié un article sur sa Fulvia Zagato dans le Lancia Motor Club Journal anglais, que nous pouvons reproduire ici avec sa permission.

En plus de ma fidèle Aurelia B 20 bleu foncé, j'avais une Ferrari 250 GTE. Voiture incroyable, en effet, mais elle m'a rendu nerveux et ma femme aussi. Elle était dans un état impeccable et avait ce son désormais rare typique du moteur Ferrari grâce à un tout nouveau moteur. C'était un foudre de guerre, pour ainsi dire, mais il manquait cette sensation Lancia. J'ai donc commencé à penser à la vendre. Et bien sûr j'ai essayé de trouver une/des Lancia en remplacement. Eddie Gee, de Southampton, m'en a donné (je veux dire vendu) une: sa rare Astura 2^e série Pininfarina 2+2 de 1933. Mais cette voiture avait besoin d'une restauration complète de plusieurs années. Ou même plus! Pour un usage quotidien, je voulais une Lancia plus moderne. Mais après avoir essayé l'une de ces fantastiques berlines 2000, mon cœur pleurerait pour une autre voiture qui pourrait correspondre au caractère sauvage de Ferrari. Je penchais pour une Fulvia Sport Zagato. Bientôt, j'ai vu que seulement 20 ou 30 étaient vendues aux Pays-Bas, probablement même 40, mais certainement pas plus. Et comme notre temps est aussi mauvais qu'en Angleterre, l'espoir de trouver un exemple fiable était presque inexistant! Jusqu'au jour où M. Henk de Koogel - ancien directeur commercial de l'importateur Lancia en Hollande Itola - m'a parlé d'une Fulvia Zagato 1600 qu'il avait vendue par l'intermédiaire d'un garage d'Amsterdam. C'était l'une des quatre Zagato Sport 1600 jamais vendues

aux Pays-Bas. Après quelques appels téléphoniques, j'ai trouvé le propriétaire, un Italien, le gérant du seul pub et restaurant anglais d'Amsterdam, appelé "O'Henry's" au Rokin à Amsterdam. Une affaire évidente, puisqu'il a épousé une Anglaise.

Il voulait vendre sa voiture et après réflexion elle avait un aspect typique de la circulation urbaine, c'est-à-dire des bosses et de la saleté dessus - j'ai décidé de l'acheter. Pas une mauvaise voiture étant donné qu'elle n'avait parcouru que 30 000 kilomètres. Et même si je n'avais pas encore écrit mon chapitre sur la Fulvia pour le prochain livre Lancia, je savais que c'était une 1600 d'après le couvre-culasse jaune. Pourtant, j'étais un homme heureux. Je connaissais déjà les particularités de la carrosserie Zagato: son look agressif mais distinctif et les bruits typiques non identifiés de la carrosserie Zagato en font une voiture unique. Hormis le cache-culbuteurs jaune et le fait que le moteur de 1584 cm³ produit environ 114 ch à 6000 tr/min, je ne connaissais pas les détails de la mécanique.

J'ai d'abord passé du temps à essayer de retirer les bougies d'allumage avant de découvrir que cette petite machine utilisait des bougies de 12 mm. Champion R 61, pour être précis. Selon un ancien pilote, ce sont des bougies froides plutôt du type course. Cela expliquait donc l'encrassement rapide des bougies, même dans une circulation fluide. Ce n'est pas le profil de l'arbre à ca-

mes qui semble influencer ce comportement. En fait, ce sont les mêmes que ceux du moteur 1300. Les gros carburateurs Solex de 42 mm associés au taux de compression extrêmement élevé de 10,5: 1 rendent le mélange air/essence au ralenti et ce jusqu'à 3000 tr / min si riche que les bougies d'allumage s'encrassent. Soit dit en passant - mis à part le problème d'obtention de pièces pour ces carburateurs Solex de fabrication italienne - je suis vraiment inquiet pour l'utilisation obligée d'essence sans plomb dans un futur proche.

Vous pouvez imaginer qu'après toutes ces différences de conception, j'étais intéressé de savoir ce qui était différent par rapport à une Fulvia 1300. Eh bien, nous y voilà. Soupapes: diamètre beaucoup plus grand et avec des tiges de soupapes d'apparence fragile, d'où les différents guides de soupapes. Bien sûr des pistons plus gros, des bielles, un vilebrequin, un carter cylindres, etc. Mais aussi une chaîne de distribution plus longue (118 maillons au lieu de 116) qui, du fait du caractère beaucoup plus nerveux du moteur, s'use deux fois plus vite sur le 1600 que sur le 1300.

Après 30 000 kilomètres, il est préférable de le remplacer et il faut absolument vérifier le calage des soupapes lors du réglage des soupapes après environ 10 000 km. L'allumage est également intéressant: l'arbre tourne sur un minuscule roulement à billes pour éviter tout jeu dans le



re jaune...

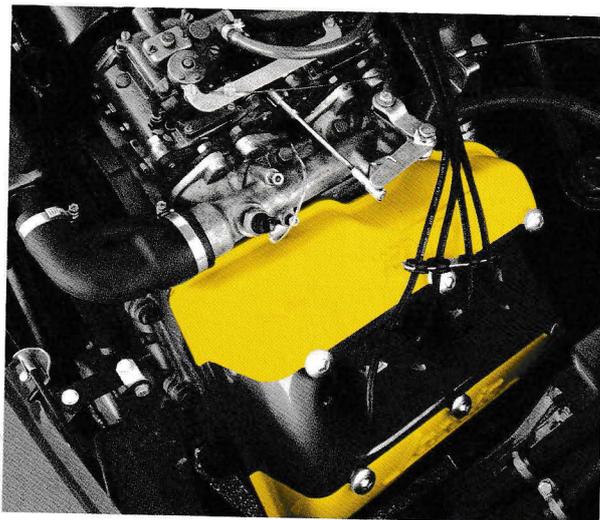
mécanisme. Et enfin, le collecteur d'échappement diffère du 1300.

Outre le moteur, la machine 1600 se distingue également par un certain nombre d'autres aspects. Toutes les 1600 voitures ont une jauge de température d'huile au lieu d'une horloge électrique. Et si vous conduisez vite, cela vaut la peine de l'avoir. Les coupés 1600 HF normaux ont une suspension avant différente avec des triangles plus larges, donnant à la voiture une voie plus large et un carrossage négatif. Curieusement, la Zagato 1600 n'as pas cette suspension ainsi que des belles roues Campagnolo larges (6 pouces).

D'autre part, la Zagato 1600 est la Fulvia de production la plus rapide jamais réalisée avec sa vitesse de pointe de 190 km/h. Cela a été rendu possible en montant la couronne du coupé 2000 dans la boîte de vitesses Fulvia 1300 Zagato normale. Enfin, la Zagato 1600 a des vitres latérales électriques pratiques et une bande noire mate très laide sur le capot.

Après que le caractère paresseux, si typique des citadines, ait disparu et qu'une nouvelle chaîne de distribution ait été installée, ma voiture marche très bien. Cela signifie une accélération et une vitesse de pointe qui peuvent encore correspondre aux voitures modernes d'antan telles que les VW Golf et Scirocco GTI.

Mis à part les bougies d'allumage encrassées dans la circulation - qui peuvent être résolues en installant l'option d'allumage à transistor Marelli d'usine - la machine est probablement aussi souple que la 1300. La seule chose à garder à l'oeil est l'aiguille du compte-tours: tant qu'elle est au-dessus le 2500, le moteur se sent heureux. Mais essayez d'accélérer. A partir de 3500 tr/min, la puissance arrive et à 4500 - puisque le moteur 1300 tourne juste plus vite - le 1600 commence à rugir, et le couple énorme (15,6 au lieu de 11,6 kgm) entre en jeu. On a l'impression que le système d'échappement va exploser! Soyez prudent et faites attention au compte tours: il n'a pas de ligne rouge, et le moteur prend facilement 6500 t/m (le maximum) ou 7000 (non recommandé, mais cela ne détruira pas le moteur). Une fois que vous avez entendu le son furieux de la 1600 (les 1600 sont vraiment bruyants) ou que vous avez senti la puissance, vous n'oublierez plus jamais cette voiture. C'est une petite bombe italienne que certains vont adorer et ren-



dre d'autres nerveux. Personnellement, j'aime bien et c'est un vrai plaisir de piloter la Zagato 1600 sur des parcours rapides avec beaucoup de virages, ce qui oblige à changer de vitesse et permet de faire grimper le moteur en tours à chaque reprise. Cela vous coûtera plus d'essence que le 1300, mais le 1600 a vraiment ce que vous appelez la performance. Après tout, les "Testa Rossas" de Ferrari pourraient donner à la Lancia Fulvia 1600 une "fièvre jaune" dont elle ne se remettra pas de si tôt.

Après toute cette prose, je veux donner quelques conseils et astuces à tous les propriétaires de Zagato. Ce ne sont là que quelques-unes de mes propres expériences, mais elles peuvent aider. Certains accessoires de la carrosserie ne sont pas aussi rares qu'ils le paraissent. Les phares sont de Cibié et sont interchangeable avec les blocs des modèles Renault. Essayez-les! Les clignoteurs sont également de type Renault 16 et les feux arrière sont issus de la Peugeot 204. Le plus intéressant est l'éclairage de la plaque minéralogique des dernières Zagato (sans boîtier de roue de secours): il est exactement le même que sur la...camionnette Mercedes Hanomag!

Le moteur du couvercle de coffre est similaire aux moteurs de lève-vitres électriques de Ducelier, mais d'un type différent. Ils sont interchangeables avec ceux de certains modèles Peugeot, Renault ou Citroën équipés de vitres électriques. Mais vérifiez les numéros de pièces car tous ces moteurs Ducelier se ressemblent mais diffèrent parfois.

Le remplacement le plus intéressant concerne les micro-interrupteurs pour l'arrêt automatique du couvercle de coffre électrique. Vous ne pouvez les trouver que chez un revendeur Daf. Ces interrupteurs

sont les mêmes que ceux utilisés par Daf pour faire fonctionner le mécanisme de "kick down" dans la transmission Variomatic. Inutile de dire que des trous de drainage efficaces dans les seuils de porte et les portes sont essentiels, mais notez également la ferronnerie sous les pare-chocs arrière. Il peut y avoir beaucoup d'eau derrière. Les tuyaux d'eau bouchés pour le système de vidange autour du couvercle du coffre doivent également être contrôlés.

L'entretien mécanique du moteur est bien sûr très important. Il faut être très prudent lorsque le moteur

est encore froid. Dans ce contexte, surveillez la jauge de température d'huile et n'appuyez pas sur l'accélérateur tant que la température d'huile n'a pas dépassé 60°C. Les bougies d'allumage R 61 de Champion peuvent être remplacées par le type R 6 plus doux (ou l'équivalent NGK) utilisé pour la voiture de sport Honda S 800. Mais l'amélioration (démarrage et bougies grasses en circulation urbaine) n'est pas grande, alors que le risque de brûler un trou dans un piston en roulant très vite est bien présent. Mieux vaut garder l'allumage entièrement d'origine et faire un entretien correcte ou mettre un allumage transistorisé. Dans ce cas, vérifiez le timing et évitez trop de précombustion. L'allumage électronique soulagera non seulement un peu la bougie d'allumage de devenir grasse, mais améliorera le démarrage du moteur 1600. C'est terriblement difficile de la faire démarrer après que la voiture soit restée au gerge pendant plus de trois ou quatre semaines.

Enfin, gardez les carburateurs correctement réglés avec le bon niveau de flotteur et le réglage du ralenti, bien que les moteurs 1600 ne tournent jamais bien au ralenti. Souvent, les arbres des papillons s'usent après 50 000 km, ce qui entraîne une marche au ralenti encore pire et une consommation d'essence plus faible. Ces papillons surdimensionnés sont disponibles au moins à Turin.

Et si votre moteur a parcouru environ 100 000 km, soyez prudent. Il vaut mieux ne pas faire tourner le moteur trop vite, car le risque de casser une tige de soupape est plus élevé qu'avec les moteurs 1300 et surtout lorsque les guides de soupape sont un peu usés.

Wim Oude Weernink