

C'était comment les petites sportives avant les GTI ? La MGB GT et une rare Lancia Fulvia 1,3 Sport sont là pour vous rafraîchir la mémoire. En rappelant au passage l'époque, pas si lointaine, où les traditions nationales avaient encore un sens.

PAR JEAN-ERIC RAOUL / PHOTOS XAVIER DE NOMBEL





En 1972, on croit avoir tourné la page des années 70. Pourtant, ce n'est qu'un an plus tard, avec le premier choc pétrolier, que l'on y entrera vraiment. Pour l'automobile, cela signifie une mise au pas, l'arrivée des limitations de vitesse, le contrôle des consommations et, surtout, une mise en accusation de la "société de la baignole". Mais en 1972, date de mise en circulation de nos deux coupés, l'idée de rouler vite sur route ouverte, voire de paraître dans une auto d'allure sportive, fait encore partie de l'air du temps.

Bien que de dimensions et de performances très comparables, la MGB GT et la Lancia Fulvia Sport Zagato semblent nées sur deux planètes différentes. Il faut rappeler qu'à cette époque, l'esprit national a encore prise sur la conception et la présentation d'une voiture, à plus forte raison s'il s'agit d'une voiture de sport. Et puis, ces deux autos datent déjà d'un autre temps. Tandis que Lancia et MG sont, en 1972, intégrés à deux grands groupes — Fiat et British Leyland — ces modèles ont été conçus et lancés alors que ces deux marques jouissaient encore de leur propre autonomie. Ce qui ne fait que renforcer leur personnalité, puisée dans les traditions de chaque constructeur.

L'originalité pour héritage

Ainsi, la MG conserve cette simplicité sans fioritures qui fait le charme des petites anglaises : un classique et solide quatre cylindres en fonte culbuté à l'avant, qui transmet sa puissance à un pont arrière rigide suspendu par des ressorts à lames. Avec au milieu, petite pointe supplémentaire d'esprit british, l'inévitable *overdrive Laycock de Normanville* qui vient aider la boîte quatre lors des longs parcours autoroutiers.

Pour la Fulvia, le décor est radicalement différent. Il faut au passage rappeler que l'extrême raffinement technique, allié à une pointe d'originalité, fait partie de l'héritage génétique de Lancia, un peu comme Citroën en France. Nous voici donc en présence d'une traction avant, motorisée par un petit bijou de compacité et d'intelligence : un quatre cylindres en V extrêmement serré — 12° et des poussières — assorti de deux arbres à cames en tête et de chambres de combustion hémisphériques, le tout accouplé à une moderne boîte à cinq rapports.

Il y a un point tout de même où l'histoire de ces deux voitures se rejoint, c'est dans le choix d'un carrossier extérieur à la maison mère — italien de surcroît — pour les habiller : tandis que la Fulvia Sport fait appel aux excentricités de Zagato, la MGB GT doit son allure classique et élégante à Pininfarina.

Le moins que l'on puisse dire est que le physique de la Lancia dérouté. Ce masque avant terriblement agressif, associé à des pans lisses coupés à la ser-

pe, cadre curieusement avec une auto qui semble juchée un peu haut sur ses roues. Pourtant, il y a dans la Fulvia Sport Zagato une brutalité, une compacité qui la rendent attachante, qui donnent envie de voir si le ramage est à la hauteur de ce plumage provocateur. Pour retrouver quelques repères, on s'amusera à remarquer que les optiques et les clignotants avant sont d'origine Renault 12/16, tandis que les feux arrière proviennent des Peugeot 204.

Après un premier tour du propriétaire, j'ai cru bon de faire remarquer que le coffre de la Fulvia était mal fermé. Signe immédiat d'une inculture crasse : la lunette arrière, qui fait également office de porte de coffre, s'entrebâille électriquement pour parfaire la ventilation de l'habitacle. Cela n'empêche pas de constater comme un léger laisser-aller dans l'ajustement des panneaux de tôlerie ce qui, si l'on en croit Daniel Pottier, le propriétaire de ces deux autos, fait partie des habitudes Zagato. L'artisanat, que voulez-vous...

En revanche, l'intérieur surprend agréablement par son élégance et sa finition. Le blond du bois répond au noir plus sportif du reste de l'habitacle, l'instrumentation est généreuse et bien disposée. Quant aux sièges avant, leur excellent maintien laisse deviner qu'il ne s'agit pas d'une sportive d'opérette. Evidemment, leur revêtement 100 % pur skaï ne les rendra pas idéaux par temps chaud si vous décidez de mouiller votre chemise. Ils le feront d'ailleurs très bien pour vous.

Par contraste, l'arrière ressemble fort à une salle de torture moyenâgeuse. Une minuscule assise, qui doit faire moins de 30 cm de long, est surplombée par une barre vaguement rembourrée, censée faire office de dossier. Il paraît que les enfants de Daniel Pottier ont voyagé là durant de nombreuses années. L'inconscient n'a pas dû se rendre compte que, par de telles pratiques, il contribuait incontestablement à forger une jeune génération de franche hostilité à l'égard de l'auto ancienne ! Pour continuer dans les grincements de dents, la visibilité arrière est proche de zéro, le minuscule rétroviseur, fort mal placé, parvenant difficilement à se jouer des pièges dressés par des sièges encombrants et une lunette arrière quasi horizontale.

Rigueur enthousiasmante

Mise en route sans histoire, un petit ronronnement bien sage, on fait attention à la première décalée, en bas à gauche — sinon, boum dans la voiture de derrière... — et c'est parti. Embayage léger, freinage sans histoire, direction douce, vitesses qui passent toutes seules malgré des débattements un peu longs, l'affaire s'annonce bien. La Fulvia se montre même raisonnablement confortable. Evidemment, sur les mauvais raccords ou les petites routes défoncées, cela chahute parfois durement. Mais on n'a pas le sentiment que la voiture va vous désarçonner et, surtout, cette franchise des suspensions n'est pas de leur part un aveu d'impuissance : il faut au contraire y voir un signe de grande rigueur, une enthousiasmante invitation à la conduite sportive.

La fidélité du train avant est remarquable, au point d'oublier qu'il s'agit d'une traction avant. En toutes circonstances, la Fulvia Sport fait preuve d'une impressionnante précision, ne louvoie pas, renonce même au roulis. La direction légère pourrait peut-être se montrer un rien plus directe. Mais c'est déjà un vrai bonheur de maîtriser cette petite auto qui vire d'un bloc sans jamais se désunir, ne pèse pas du tout du nez, sauf dans les courbes très serrées et bosselées, se faufile partout avec vivacité.

Tout cela ne serait rien sans le merveilleux petit moteur qui vrombit à l'extrémité avant du capot. Bon sang, quelle santé, quel appétit à monter en régime ! Bien sûr, en dessous de 3 000 tr/mn, il ne faut pas espérer d'exploit. Mais au-delà, il chante clair, dans un réjouissant petit grondement métallique que rien ne semble arrêter, sinon la sagesse du conducteur en voyant la zone rouge sauter littéralement à l'aiguille du compte-tours. On jurerait bien sans savoir, qu'il s'agit d'un généreux 1800, voire 2 litres, tant sa santé étonne. Mais non, seulement 1300 cm³ sous le capot. Comment diable faisaient-ils, ces satanés Italiens !



Malgré la mode de l'époque, tout n'est pas encore noir à bord de la Lancia : cette élégante touche de bois clair - faux ? - participe grandement au raffinement sportif de l'ambiance à bord, en plus d'une instrumentation ultra complète.

Les sièges, tendus d'un skaï noir un peu désagréable par temps chaud, procurent un maintien remarquable, idéal dans les enchaînements de virages que l'auto incite à avaler sans lever le pied. Ci-dessous, l'assemblage de pans lisses taillés à la serpe est typique de Zagato. Cela donne ici une auto bien compacte, agressive, dont l'allure est un fidèle résumé des impressions ressenties au volant.





MGB GT et Lancia Fulvia Sport Zagato 1972

La MGB, c'est évidemment un autre univers, et on a du mal à croire que ces deux autos soient strictement contemporaines, y compris dans leur conception. Evidemment, il y a cette carrosserie pleine de courbes charmeuses, cet élégant petit hayon encadré des feux verticaux, la calandre chromée — petite entorse à l'origine, car elle n'y a théoriquement plus droit pour le millésime 1972 — ou encore les phares ronds qui sentent bon leurs sixties. Mais s'installer dans l'anglaise, c'est jouer "Mélodie en sous-sol". Je ne me sentais pas particulièrement juché dans la Lancia, mais en me laissant tomber dans le siège de la MG, j'ai l'impression d'avoir les fesses posées directement sur la route, presque sous la voiture !

Ne vous retournez pas

En revanche, pour la présentation intérieure, si la MG n'a pas encore bu toute entière la coupe de la honte, les mauvaises habitudes des années 70 se font déjà sentir : c'est noir partout, le tableau de bord étant moulé dans un mauvais plastique qui fait grimacer en pensant aux touches de chrome et à l'impression de qualité des premières versions. Et, là encore, ne vous retournez pas : vous découvririez une ridicule banquette qui semble issue d'une maquette à l'échelle 1/2. Le sommet du dossier doit vous arriver juste dans le creux des reins mais, j'avoue, je n'ai pas poussé la conscience professionnelle jusqu'à tester moi-même l'endroit : nous n'avions pas la demi-heure qui aurait été nécessaire à une séance de pliage-dépliage dans les règles de ma colonne vertébrale.

Ceci dit, la position de conduite quasi allongée, avec le volant à trois branches bien dans l'axe, le coude droit posé sur l'accoudoir — pourquoi diable n'y en a-t-il pas aussi un à gauche — la paume de la main ve-

nant naturellement envelopper le pommeau du très court levier de vitesses, tout cela conditionne le conducteur : nous voilà à bord d'une voiture de sport, telle en tout cas que se la forgeait l'inconscient collectif des années 60. En plus, pour le paysage, vous avez droit à une vue imprenable sur un joli capot ceinturé par deux ailes gentiment rebondies.

Le grognement du quatre cylindres MG rassure mais n'enthousiasme guère, surtout après le pétilllement joyeux du V4 Lancia. Cela ronronne gentiment, avec un rot d'échappement un peu démonstratif, mais on a fait plus mélodieux. Il est à noter cependant que celui-ci a subi une cure de vitamines, passant par un collecteur d'échappement spécial, de grosses soupapes et toute cette sorte de choses, censées lui offrir une quinzaine de chevaux supplémentaires. Voilà qui nous met très exactement au niveau de la Fulvia...

La direction, curieusement, semble plus lourde que sur la Lancia, plus virile dans son contact. Elle ne se prive pas de gratifier le conducteur de multiples réactions qui renseignent sur l'état de la chaussée, sans pour autant se singulariser par un excès de précision ni de rapidité. C'est franc, rustique, mais beaucoup moins raffiné dans les sensations que la Lancia. Ce sera d'ailleurs la règle générale pour le chapitre comportement du coupé britannique. A commencer par la suspension, d'une fermeté assez insupportable sur les petites routes du Perche, qui sont pourtant un terrain de chasse idéal pour ces deux autos. Cependant, si l'on est chahuté comme à la fête foraine à la moindre bosse, la stabilité de la voiture n'en est guère affectée, à la différence de ce qui peut arriver sur d'autres anglaises de la même époque.

L'alternance de routes sinueuses, enrichies de quelques portions droites absolument désertes de tout trafic, nous a permis de nous livrer à une amicale course poursuite. A ce stade de la journée, j'étais aux commandes

Bien que d'allure sportive, le tableau de bord de la MGB deuxième version déçoit à cause de matériaux très quelconques. En revanche, la position de conduite très basse, avec le volant dans l'axe, vous met immédiatement dans l'ambiance.

L'équilibre élégant de ce coupé l'a rendu indémodable, mais il était bien plus daté "sixties" que la Lancia, pourtant strictement contemporaine. A noter que ce modèle 1972 ne devrait déjà plus porter la jolie calandre chromée. Le propriétaire n'a pas pu résister... Page de gauche, le hayon de la MGB GT était une première en 1965, tandis que la lunette arrière de la Fulvia s'entrebâille électriquement, pour aider à la ventilation.



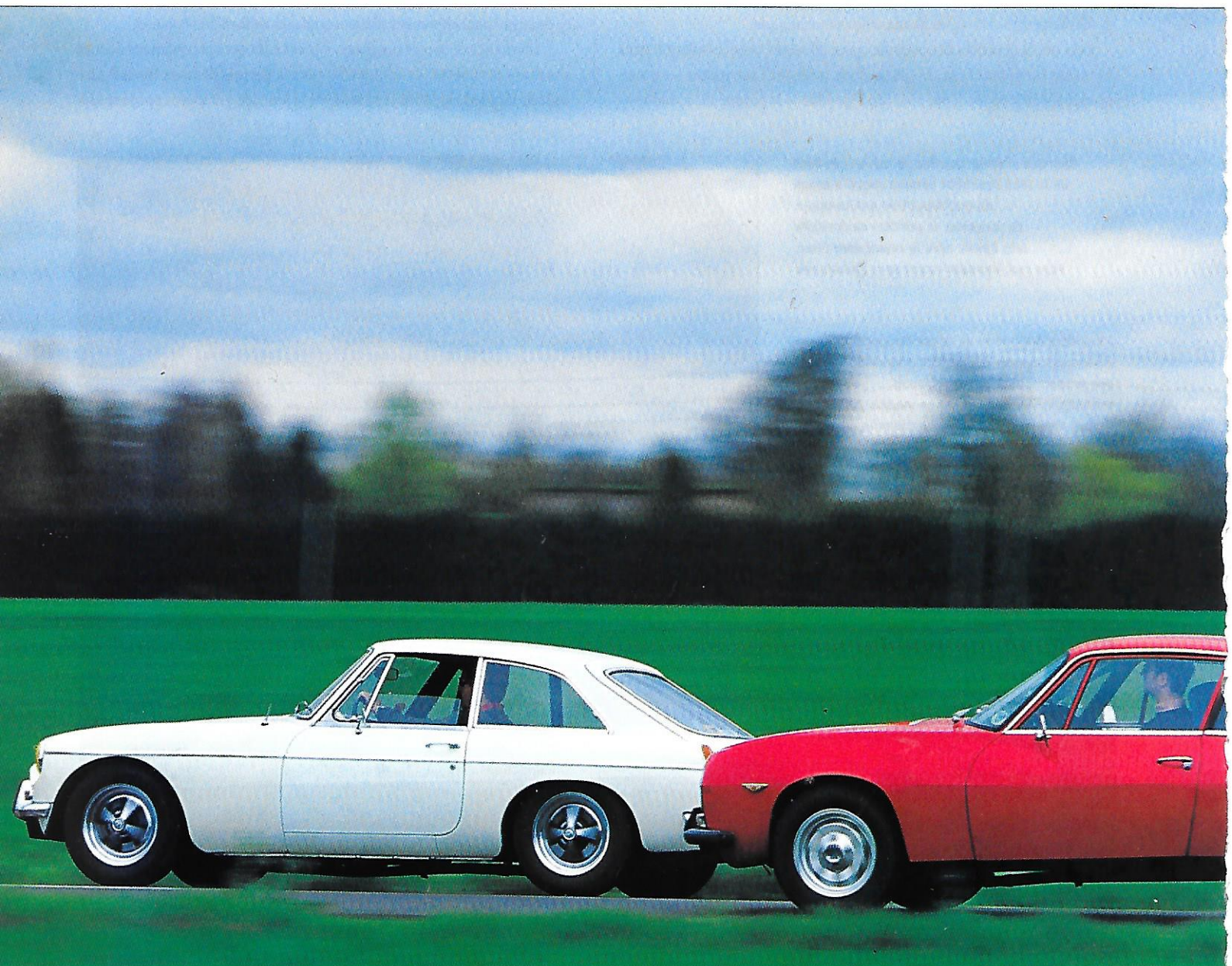
de la MG, dans le sillage de la Lancia et, bien que son tempérament s'exprime différemment, il apparaissait clairement qu'en terme de performances pures, les choses se valaient. Le quatre cylindres britannique travaille entre 1 000 et 4 500 tr/mn, soit. On peut à la rigueur lui demander 5 000 tr/mn, mais on sent bien qu'il n'y tient guère. De toute façon, cela ne sert pas à grand-chose, sinon à rendre l'habitacle, parfaite caisse de résonances, encore un peu plus assourdissant.

En revanche, dès que les virages s'annoncent, le tempérament de la MG marque sa différence. Là où l'on se réjouissait de la rigueur de la Lancia, il faut jouer au dompteur de fauve avec la MG, s'accrochant un peu au volant sur les bosses, laissant au train avant le temps de chercher son chemin, sans trop s'appesantir car il pourrait prendre l'envie à l'essieu arrière de déboîter violemment. Pourtant, en terme de plaisir, personne ne se plaint. Il y a du vrai sport, on éprouve un plaisir fort à maîtriser une voiture différente, un peu brutale, peut-être surnoise à la limite, mais jamais caractérielle au point de vous dégoûter de la conduite sportive. Au contraire, les yeux au ras du capot et les fesses quasi sur le bitume, avec ce volant qui tressaute dans les mains et le petit levier qui vous tend son pommeau, il vous vient des envies d'attaquer, d'enfiler courbe sur courbe, de jouer à faire comme si...

Et, la ligne droite revenue, d'un index négligeant, vous enclenchez l'overdrive et laissez la MG cruiser calmement à 130-140 km/h. Il reste évidemment le ronronnement très présent dans l'habitacle et un confort de suspension plus que précaire. Mais dans ces conditions, on se sent capable d'aligner des kilomètres sans ennui, avec le sourire.

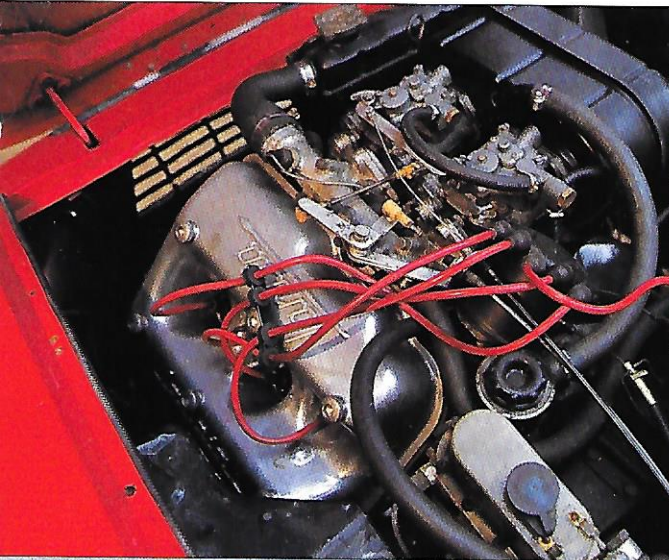
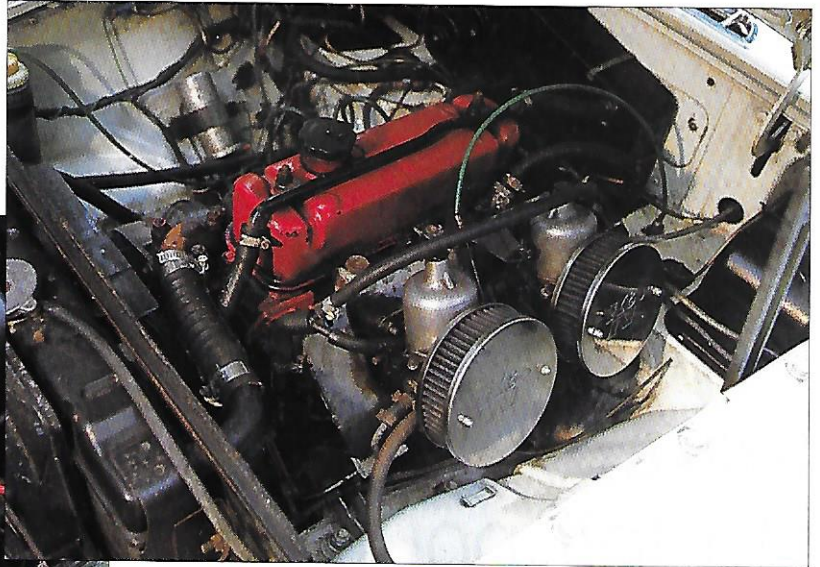
À l'arrivée, il faut bien admettre l'insolente modernité de la Lancia, le raffinement de sa conception qui renvoie la MG à sa rusticité originelle. Pourtant, puisqu'il ne peut être question ici que de dépaysement — n'importe quelle sportive actuelle écrase sans effort l'une comme l'autre — les sensations charmeuses délivrées par l'anglaise la rendent au moins aussi attachante que la virevoltante italienne. Au total, c'est une conception oubliée du sport automobile que l'on redécouvre avec ces deux voitures, celle du vrai coupé sportif des années 60 et 70, avec toutes ses contraintes — en particulier d'habitabilité et de polyvalence, là où les GTI, ces tueuses d'authentiques sportives, seront imbattables — mais aussi un charisme puissant, lié à la réelle sensation de conduire une auto faite d'abord pour le plaisir de son conducteur. ◆

Un grand merci à Daniel Pottier, propriétaire de ces deux autos — mais aussi président du Lancia club de France — qui a eu lui-même l'initiative de ce comparatif et a su se plier à ses contraintes avec une extrême gentillesse.



MGB GT et Lancia Fulvia Sport Zagato 1972

Un gouffre technique sépare les conceptions de ces deux mécaniques : à droite, le classique et robuste bloc fonte culbuté de la MGB et ci-dessous, le très original et compact V4 à double ACT de la Lancia... à peine plus gros que la batterie de carburateurs qui l'alimente !



En bas, tout à fait comparables en terme de performance, ces deux coupés font pourtant preuve de personnalités bien différentes : une finesse et une vivacité de comportement très moderne pour la Lancia, face à un caractère tout aussi sportif mais nettement plus rustique pour la MG.



Caractéristiques techniques

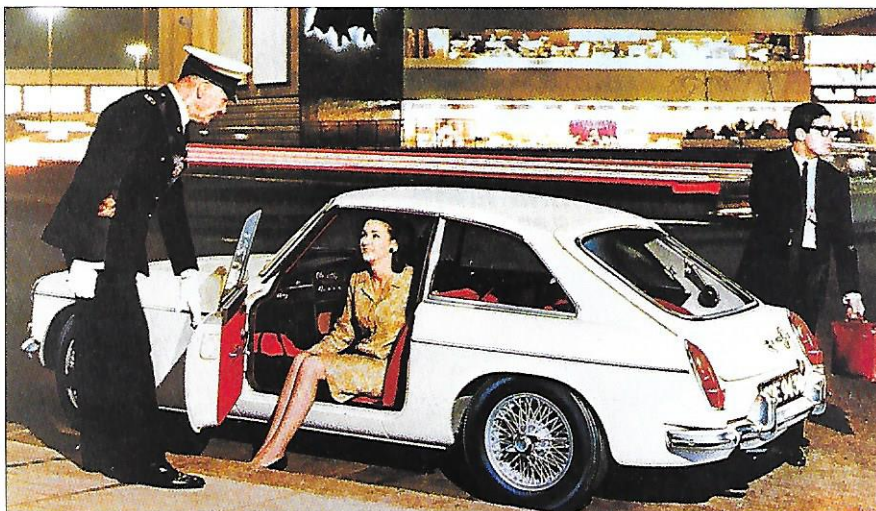
	MGB GT 1972	LANCIA FULVIA SPORT 1,3 S 1972
MOTEUR	4 cylindres en ligne	4 cylindres en V à 12°45'28", culasse commune
Cylindrée	1 798 cm ³	1 298 cm ³
Rapport volumétrique	8,8 à 1	9,5 à 1
Puissance maxi	96 ch SAE à 5 400 tr/mn (environ 105 ch SAE sur le modèle essayé)	103 ch SAE (ou 90 ch DIN) à 6 000 tr/mn
Couple maxi	15,2 m.kg SAE à 3 000 tr/mn	13,2 m.kg SAE à 4 600 tr/mn
Distribution	soupapes en tête, arbre à cames latéral	deux arbres à cames en tête
Bloc/culasse	fonte/fonte	fonte/alliage
Alimentation	2 carburateurs SU HS4	2 carburateurs Solex C 35 PHH 19
Allumage	par batterie 12 volts, bobine et distributeur	par batterie 12 volts, bobine et distributeur
Refroidissement	par eau	par eau
TRANSMISSION	aux roues arrière	aux roues avant
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte de vitesses	à quatre rapports synchronisés, overdrive Laycock de Normanville	mécanique à cinq rapports synchronisés
CHÂSSIS	carrosserie monocoque autoporteuse	carrosserie monocoque autoportante avec berceau avant détachable
Suspension avant	roues indépendantes par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux	roues indépendantes par triangles et ressort à lames transversal
Suspension arrière	essieu rigide suspendu par ressort à lames semi-elliptique.	essieu rigide suspendu par ressorts à lames semi-elliptiques et barre Panhard
PNEUS	155 SR 14	165 SR 14
FREINS	à commande hydraulique (assistance en option)	à commande hydraulique assistée
Avant	à disque	à disque
Arrière	à tambour	à disque
DIRECTION	à crémaillère	à vis et galet
DIMENSIONS		
Longueur/largeur	3,89 m /1,52 m	4,09 m /1,57 m
Voies av/ar	1,24 m/1,25 m	1,30 m/1,28 m
Empattement	2,31 m	2,33 m
Hauteur	1,15 m	1,28 m
Poids à vide	1025 kg	960 kg
Rayon de braquage	4,87 m	5,25 m
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	173 km/h	176 km/h
1000 m. D.A.	34 s	33 s
PRIX		
Prix neuf en France	22 600 F	26 000 F
Cote actuelle (+)	50 000 F	55 000 F

De 1967 à 1969 le coupé pourra aussi recevoir le six cylindres en ligne, devenant MGC GT, reconnaissable à son bossage sur le capot. A droite, le grand hayon permet le chargement de bagages relativement volumineux, une première sur un coupé sportif.



MGB GT

Un toit pour Pininfarina



En coiffant la MGB d'un toit, Pininfarina n'a pas dénaturé la ligne, tout en réalisant un modèle doté de sa propre identité visuelle.

À la fin des années 50, et en dépit de son succès commercial, il devient évident que la MGA doit être remplacée à brève échéance. Malgré sa ligne élégante, elle n'est rien d'autre qu'une "série T" habilement recarrossée. Son lourd châssis séparé pénalise ses performances, tandis que ses équipements de confort se limitent au minimum acceptable. Pour lui succéder, Syd Enever et son équipe étudient donc une monocoque, un choix encore original dans la production des décapotables britanniques de l'époque.

Pour le reste, l'étude de la nouvelle MG de sport ne se signale pas par une grande audace : on reprend le moteur BMC "B", à trois paliers et longue course, porté à 1789 cm³, l'essieu arrière est rigide, tandis que le train avant varie à peine par rapport à celui de la MGA. La recette traditionnelle de la petite voiture de sport anglaise, en somme : une voiture basse et séduisante d'as-

pect, qui dissimule des organes mécaniques empruntés à des berlines plus ordinaires.

Cependant, lors de sa présentation au Salon de Londres en octobre 1962, l'équilibre allure-performances-tenue de route-prix est très apprécié. Pour 1963, les premières modifications ressemblent à des corrections de dernière minute : l'overdrive devient disponible en option, tout comme les roues fil ou, surtout, une capote beaucoup plus simple à manipuler.

L'idée de réaliser un coupé à partir de cette base vient assez vite. Comme le dessin du coupé MGA avait été un peu controversé, on fait carrément appel à Pininfarina — en odeur de sainteté à cette époque du côté de BMC — pour le coupé MGB. Sans vraiment bouleverser la ligne originale du cabriolet, il réussit à intégrer un pare-brise plus haut, qui permet une meilleure habitabilité, et termine par un petit hayon assez original. Deux enfants peuvent prendre place à l'arrière... sur de courtes distances.

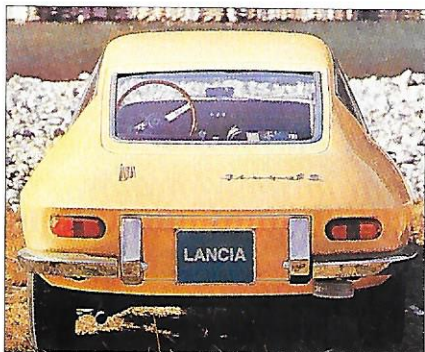
Comme les moyens en outillage sont limités, ce coupé, baptisé MGB GT et présenté en 1965, sera réalisé sur la base intégralement conservée du cabriolet, d'où le maintien de caissons structurels de renforts inutiles et, par conséquent, un poids assez élevé. Cependant, grâce à une aérodynamique plus favorable, le coupé va un peu plus vite que la cabriolet, et ses ventes vont bientôt dépasser celles de la "décapotable" sur le marché britannique. Cette année 1965 marque également le passage à cinq paliers du bloc BMC "B", tandis qu'il faut attendre 1967 (MGB Mk II) pour voir apparaître une boîte à quatre rapports entièrement synchronisés.

En 1967 encore, première tentative de diversification : outre la version quatre cylindres, on installe sous le capot un six cylindres 3 litres Austin. La production de cette MGC, jamais très populaire, ne durera pas plus de deux ans.

La constitution en 1968 du groupe British Leyland ne signifie rien de bon pour MG, car l'état-major a décrété plus ou moins que la priorité ira à Triumph pour les modèles "sport". D'où l'impossibilité d'étudier une remplaçante pour la MGB, d'autant que les incessantes modifications pour coller aux exigences réglementaires du marché américain accaparent le bureau d'études.

En 1973, toujours à la recherche d'une augmentation de performance, sort une version V8 de la MGB GT, avec sous le capot le bloc Rover tout alliage. Le résultat est très séduisant. Trop : la MGB GT V8 fait de l'ombre à la Triumph Stag ! Sa fabrication sera suspendue en 1977 sous de fallacieux prétextes, tandis qu'en 1980 disparaissent à la fois la MGB et l'usine MG d'Abingdon.

Il n'empêche, la MGB, toutes versions confondues, restera la voiture de sport ayant connu la plus forte diffusion dans le monde : en dix-huit ans de carrière, il s'en est vendu 512 874, dont 125 621 coupés GT, l'année 1972 restant la meilleure, aussi bien en cabriolet qu'en coupé. ♦



A gauche, les premières versions de Fulvia Sport arboraient ces petits feux arrière et des pare-chocs entièrement chromés. Ci-contre, la rare version Sport 1600, produite en 1971 et 1972, reconnaissable à sa large bande noire sur le capot.

LANCIA FULVIA SPORT La plus populaire des "Zagato"

O n a un peu tendance à l'oublier aujourd'hui, depuis que, absorbée par Fiat, elle est rentrée dans le rang. Mais jusqu'à une époque récente, la marque Lancia, grâce à son directeur technique Antonio Fessia, était vraiment un symbole d'audace et d'originalité mécanique.

Ouvrir le capot d'une Fulvia suffit à comprendre que, chez ce constructeur, on ne fait rien comme tout le monde : on y découvre un quatre cylindres en V très fermé (12°45'28"), en porte-à-faux avant des roues avant motrices, incliné de 45° et surtout coiffé d'une culasse commune qui supporte deux arbres à cames en tête : un pour l'admission, l'autre pour l'échappement, les longues queues des soupapes se croisant dans la culasse !

Cependant, ce petit bijou d'ingénierie n'est guère servi par ce qui l'habille. Lors de son lancement au Salon de Genève 1963, la berline Fulvia, qui doit succéder au bas de la gamme Lancia à la petite Appia, déçoit par l'inélegance de ses formes très "cubiques". En plus, elle est assez lourde et le petit 1090 cm³ de 58 ch a du mal à la faire passer pour une sportive. Pour couronner le tout, son prix de vente la met en concurrence avec des voitures de cylindrées bien plus élevées.

Heureusement, le coupé viendra bientôt mettre en valeur les grandes qualités de cette base. Sur un empattement raccourci de 15 cm sort donc au Salon de Genève de mars 1965 le coupé dessiné "en interne" par Piero Castagnero, équipé du 1200 dans sa version double carburateur qui donne 80 ch. C'est encore un peu faible pour les vrais sportifs, tandis qu'une clientèle féminine s'affirme pour cette version.

Mais dès le Salon de Turin 1965, le carrossier Zagato, qui travaille de longue date pour Lancia, propose son interprétation du coupé



Eh non, ce n'est pas la Sport Zagato qui s'illustrera en rallye, ici au Tour de Corse 1967, mais les HF à carrosserie "usine". (Photo C. Louis).

Fulvia. Un peu moins excentrique que ses réalisations passées, ce coupé reste néanmoins tout à fait fidèle à la "patte" de ce carrossier avant tout sportif. Equipé initialement du 1200, ce coupé baptisé Fulvia Sport (à ne pas confondre avec les Fulvia "S", qui conservent la carrosserie Lancia) est d'abord habillé entièrement en aluminium.

Devant le succès de cette version, qui va s'intégrer au catalogue du constructeur, Zagato reviendra à l'acier, en même temps qu'il adoptera le moteur 1300. Ensuite, la Fulvia Sport suivra les évolutions mécaniques du coupé Fulvia "normal" : moteur "1,3 S" en 1968, tandis qu'un lifting plus profond interviendra en 1971, avec une nouvelle calandre et de nouveaux feux arrière hérités de la Peugeot 204 et surtout un choix de moteurs qui confèrent au coupé Zagato un statut de gamme à part entière. Le client peut ainsi opter pour le moteur 1300 de 92 ch DIN ou pour le

1600 de 114 ch DIN. En tout, jusqu'à l'arrêt de production de ce modèle en 1972, 7 102 coupés Sport sortiront de chez Zagato, dont seulement 800 en version 1600, reconnaissable à sa large bande noire mat sur le capot. Des chiffres qui permettront à cette petite auto originale de détenir, et de loin, le record de production des établissements Zagato pour une même carrosserie. Cela fera un peu oublier que, pour une fois, l'authentique sportive de la gamme ne venait pas de chez Zagato, mais de chez le constructeur lui-même : c'est en effet la Fulvia Rallye HF, plus légère que la Sport, qui a su s'imposer en compétition, depuis le Tour de Corse 1967 remporté par Sandro Munari jusqu'au Monte-Carlo 1972 en passant par le Rallye du Portugal 1969. Avec, pour récompenses suprêmes, le championnat du monde des marques attribué à Lancia pour 1972 et le championnat d'Europe des rallyes à Sandro Munari, sur Fulvia HF, en 1973. ◆