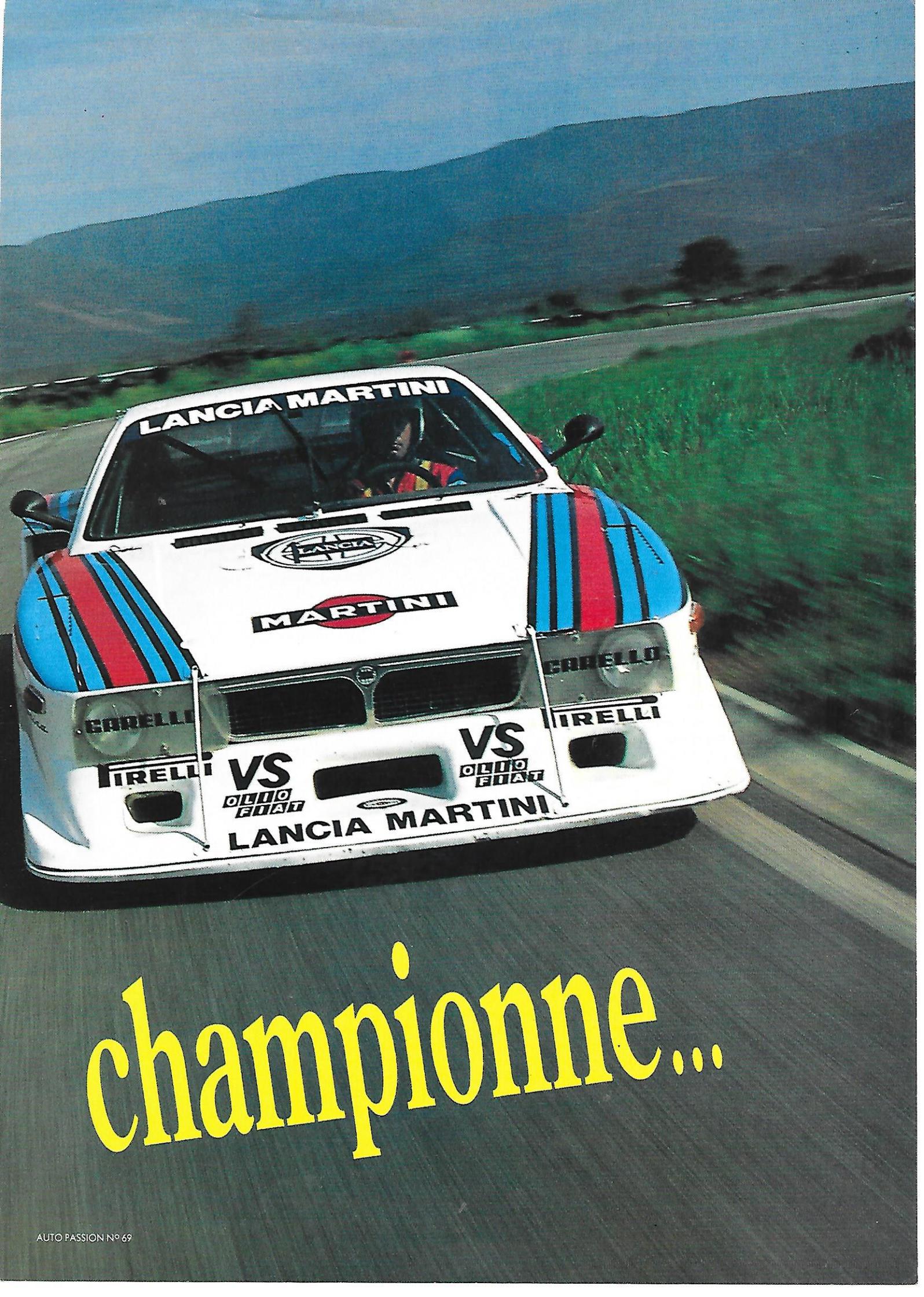


LANCIA Beta Monte Carlo



la civile ... et la

Prévu pour compléter la gamme Fiat, le coupé Monte-Carlo est arrivé presque accidentellement chez Lancia alors en pleine effervescence. La petite sportive, à moteur central, a redonné de la vitalité à la tradition sportive et a, de plus, apporté de beaux lauriers à la maison turinoise, grâce aux dérivés pour la course : un titre mondial en rallyes avec la 037 et pas moins de trois couronnes successives en groupe 5, sur les pistes, avec la Turbo. Sur le circuit du Luc, *Auto Passion* a essayé la civile et la pistarde, la belle et le monstre...



championne...

Cette fois, il n'est pas question de match, ni même de confrontation. Comment voulez-vous comparer deux voitures aux vocations aussi diamétralement opposées? Bien que possédant un même nom de baptême, nos deux Lancia n'ont que peu en commun, si ce n'est l'architecture générale. L'une défendait très pacifiquement l'image de la routière sportive, confortable, civilisée et moderne, pendant que l'autre, agressive et bestiale, luttait bec et ongles sur les pistes pour décrocher le titre suprême. Pourtant, au grand dam des « lancistes », les deux versions ont presque sombré dans l'oubli. De l'histoire Lancia, on retient d'abord la Lambda, à la rigueur l'Aprilia, puis les D 24 et D 50, les Aurelia B 20, les Flaminia, Fulvia et, enfin, les Stratos, 037 et Delta diverses, S4 ou Integrale... Mais qui donc citerait, dans la foulée, la Monte-Carlo? Il en est ainsi de toutes les marques : quelques modèles passent, comme ça, injustement à la trappe. Et pourtant, la Monte-Carlo n'est pas, et de loin, la moins glorieuse des Lancia!

FIAT OU LANCIA ?

La Beta Monte-Carlo a bien failli naître avec l'écusson Fiat. En effet, les premiers coups de crayon du coupé sont ébauchés par Pininfarina, en 1972, pour remplacer la Fiat 124 Sport. Reprenant le principe de base de la petite X 1/9 née en 1971, la future sportive est dessinée autour d'un moteur central transversal dont l'implantation découle d'une étude réalisée dans les ateliers Abarth. Quelques mois auparavant, le styliste italien a dévoilé la Ferrari 512 BB aux lignes anguleuses, « taillées à coups de serpe », dont il s'inspire pour la robe de celle qui ne deviendra pas une Fiat.

Une première présentation a lieu lors du Salon de Turin 1974. Pour ce prototype, frappé de la marque Fiat, un quatre cylindres de 124 Abarth, un 1800 double arbre, est adopté. Mais, au Salon de Genève de mars 1975, coup de théâtre : la voiture réapparaît dotée, cette fois, d'un moteur de deux litres, également d'origine Fiat puisque équipant les 132 mais aussi les Trevi et Beta, portant fièrement la griffe Lancia... Que s'est-il passé pour en arriver à un tel retournement de situation? En fait, la réponse est toute simple : Fiat s'est rendu compte qu'il ne fallait pas grand chose pour adapter son spider 124 au marché américain et renonçait, par la même occasion, à produire la nouvelle sportive. Du coup, Lancia, le nouveau venu (en 1969) dans le giron du géant turinois, hérite et adopte le coupé à moteur central. Ce n'est pas un mal car, si la firme de Vincenzo brille de mille feux en compétition routière grâce à la formidable Stratos (Championne de Monde dès 1974 pour trois années consécutives!), la gamme, pourtant récemment renouvelée, ne comporte que des voitures assez



« pépères ». La plus sportive, le Spyder Beta produit par Zagato, ne peut prétendre enflammer les passionnés alors que la diffusion de la Stratos reste plus que confidentielle. Baptisée « Monte-Carlo » en raison des trois victoires (1954 : l'Aurelia de Chiron-Basadonna; 1972 : Fulvia HF de Munari-Manucci et 1975 : Stratos de Munari-Manucci) acquises par la marque à ce jour (Lancia en signera encore neuf autres jusqu'à l'édition 1992...), l'ex-future Fiat tombe à point nommé pour prolonger la glorieuse lignée des Aurelia, Flaminia et Fulvia. Et, comme l'affirment les dépliants publicitaires, « ses solutions technologiques d'avant-garde et ses performances sensationnelles s'accordent magnifiquement avec la tradition et l'image Lancia ». Il est vrai que la marque a imposé le moteur central en rallye avec la Stratos, même si Porsche (avec la 904 dès 1965 puis la 914) ainsi que les petites CG françaises avaient déjà montré la voie.





La Stratos a complètement modifié l'approche et la philosophie des épreuves routières en révolutionnant incontestablement le rallye. Il est donc normal que Lancia exploite commercialement les retombées du moteur central avec une voiture civile, possibilité désormais permise par Fiat.

Malheureusement très chère — en 1976, elle coûtait 54 880 francs alors qu'une Porsche 924 ne valait « que » 51 900 francs —, la Monte-Carlo ne connaît pas un immense succès, même aux Etats-Unis, où elle est vendue sous le nom de « Scorpion ». Modernisée en 1980 (voir encadré « évolution »), elle disparaîtra du catalogue en 1985, après avoir été produite en 7 595 exemplaires. Si le côté commercial n'a guère remonté la trésorerie de la marque, la Monte-Carlo (sans tenir compte du paradoxe dû à son nom) a permis à Lancia, et ce n'est pas rien, de renouer avec la piste. Car, à quelques exceptions marginales près, Lancia n'a pas construit de

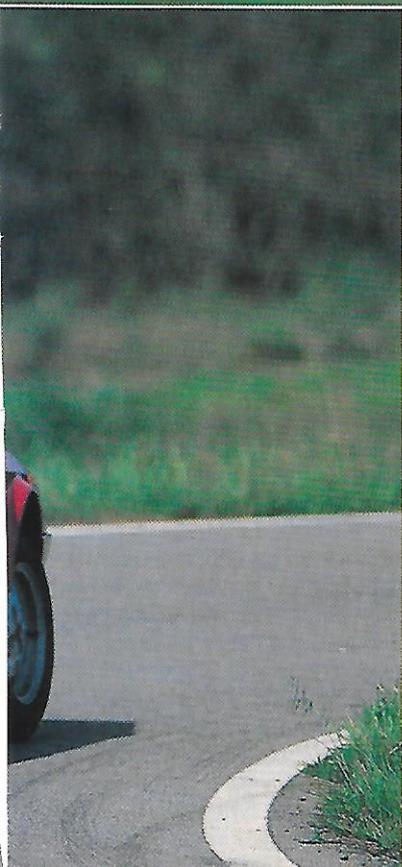
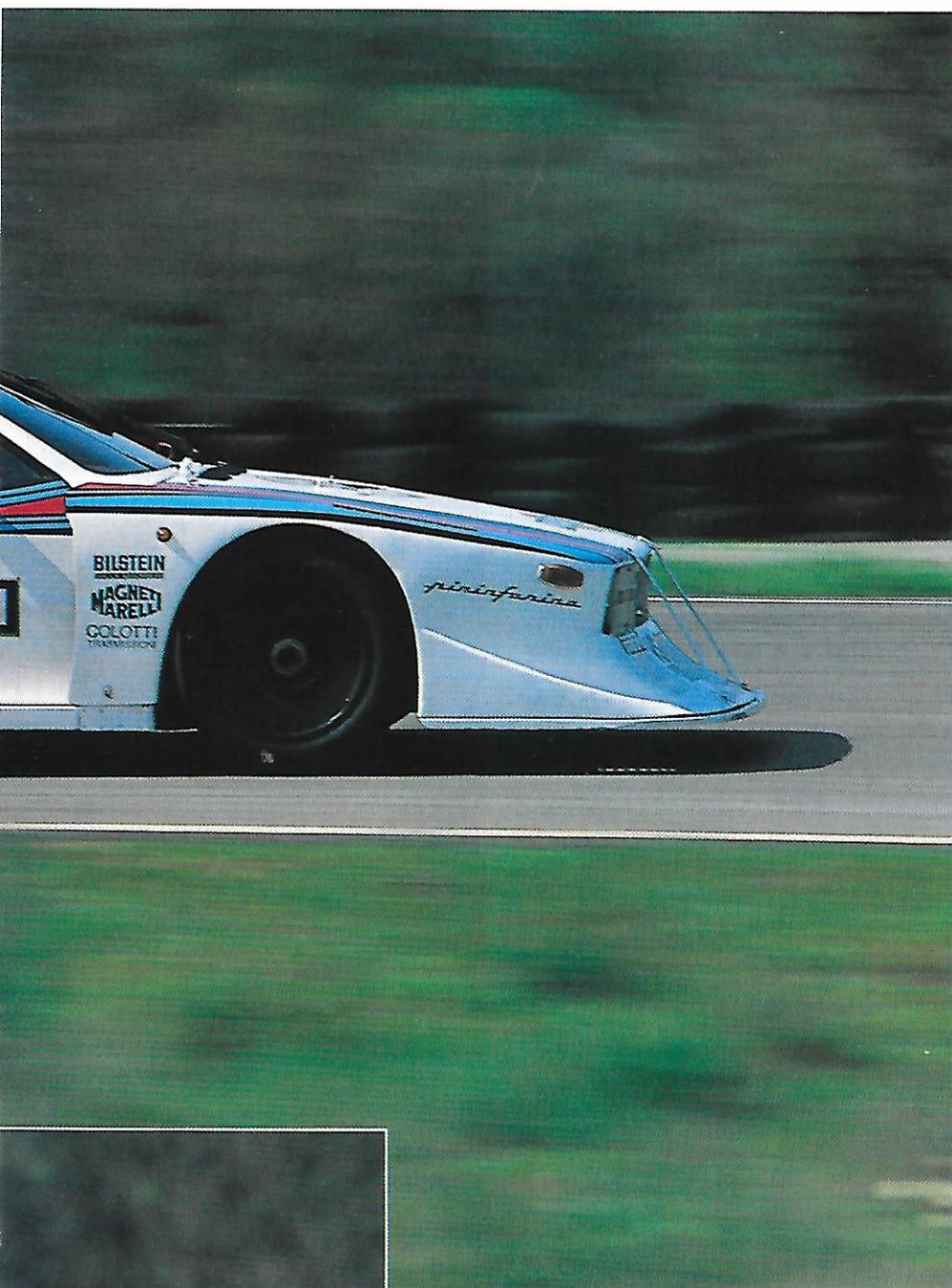


voitures spécifiques au circuit depuis la D 24 de sport et la D 50 de Formule 1 (qui deviendra Ferrari en 1955!) de 1954...

UNE MONTE-CARLO « SILHOUETTE »

Le 6 mai 1979 aux 6 Heures de Silverstone, soit vingt-six années après la victoire de Fangio à la Carrera Panaméricaine et vingt-cinq après celle d'Ascari aux Mille Miglia, sur D 24, une Lancia biplace remet les roues dans une épreuve sur piste du Championnat du Monde. La Beta Monte-Carlo Turbo est baptisée par Riccardo Patrese et Walter Röhrl. La belle Italienne, malheureusement, abandonne au quatrième tour : les mécaniciens constatent une banale perte du bouchon de radiateur d'eau... Ce faux pas n'empêchera pas Lancia d'enlever, dès la première saison de la Monte-Carlo, le titre de Champion du Monde des Marques en moins de 2 litres ! Et ce n'est qu'un début. Pourtant,





sa proposition au «comitato corse» du groupe Fiat. Le comité approuve et, immédiatement, une course contre la montre est engagée. Abarth étant surchargé par le programme rallye, un nouveau service course est créé. Le projet va prendre forme avec l'étroite collaboration du Centre de Recherches Fiat. Gianni Tonti est chargé de la coordination de l'élaboration du propulseur. Le chantier débute dès le mois d'août 1978.

Dans un premier temps, l'Annexe J, qui régit le sport automobile, est attentivement examinée pour assimiler tous les aspects de la réglementation. Premier point, et capital, « aucune modification ne peut être apportée à la coque de série », sinon un allègement et un renforcement par une structure tubulaire. La cellule de la Beta Monte-Carlo de production, bien conçue à la base, semble parfaitement appropriée. En revanche, toute liberté est laissée quant aux ailes et capots, que ce soit pour la forme ou les matériaux. Seule contrainte, les vitres de portières « doivent être du matériau d'origine homologué et l'ouverture d'origine de ces vitres doit être conservée ». Le moteur, lui, est quasiment libre à condition de conserver l'aspect de série... Et encore ! « Le bloc moteur d'origine sur la voiture de base devra être conservé. La cylindrée sera libre et pourra être obtenue par un changement de la course et/ou de l'alésage. Les chemisages sont libres ». Même régime pour la boîte de vitesses qui est laissée à l'imagination du constructeur pour autant que les carters ressemblent à ceux de série. Mais l'architecture générale ne doit pas être modifiée : « Le moteur doit être placé dans le compartiment d'origine et l'orientation du vilebrequin d'origine doit être conservée. De même, la boîte de vitesses doit rester à son emplacement d'origine ». Les suspensions conserveront leur principe d'origine alors que les ajouts aérodynamiques (ailerons, becquets...) sont autorisés. Les roues, comme le poids total, doivent respecter un barème imposé.

En septembre, la Monte-Carlo Groupe 5 est presque entièrement dessinée mais le choix du moteur doit être encore défini et il ne reste plus que sept mois avant la première épreuve prévue en mai 1979. Cesare Fiorio souhaite entamer le programme dans la catégorie moins de deux litres. Le moteur, obligatoirement basé sur le quatre cylindres double arbre, positionné transversalement au centre de la voiture, devra être turbocompressé. En tenant compte du coefficient multiplicateur de 1,4 imposé aux mécaniques surcomprimées, la cylindrée géométrique doit être fixée à 1425 cm³ pour frôler la limite de 2 litres. Le rapport alésage x course est figé à 82 x 67,5 mm. Arrivé à ce stade, Gianni Tonti se rend à Weissach, le centre de recherche de Porsche, en octobre 1978, pour « pomper » quelques solutions techniques. A son retour, tout va aller très vite. Le nouveau moteur, qui prend la dénomination de 14.78 T (1,4 litres, 1978 Turbo), est monté.

moins d'une année avant, ces premiers pas sur le circuit anglais, c'est le vide : le service compétition de Lancia, détaché chez Abarth, ne s'occupe que des Stratos et des rallyes, il n'est absolument pas question d'envisager une quelconque participation en circuit. D'ailleurs, le personnel et les structures n'existent pas pour lancer un tel programme. Cela n'arrête pas Cesare Fiorio, patron du service course, qui remarque que la Monte-Carlo se prêterait admirablement à la réglementation Groupe 5 qui vient d'être adoptée pour le Championnat du Monde des Marques. Cette catégorie « voitures de production spéciales », réservée aux voitures de série mais permettant de larges modifications, favorise les autos bien construites. Ce qui est le cas de la Monte-Carlo ! Porsche, Ford et BMW, déjà, ont exploité ces possibilités. Pourquoi pas Lancia ? Une division 2, réservée aux moins de deux litres, permet à un « débutant » de s'exprimer. Fiorio soumet

Il utilise un bloc de Beta 1800 fondu pour les USA, une culasse de Fiat 131 Abarth à quatre soupapes par cylindre, des bielles issues d'un précédent projet de Coupé Beta HF et des pistons Borgo ou Mondial. Ferrari se charge de la fonderie alors que Teksid s'occupe des pièces forgées. Une injection mécanique Bosch Kugelfischer est adoptée et l'on greffe un turbo KKK équipé d'un échangeur Behr et d'une soupape de décharge... Porsche. Naturellement, comme tout vrai moteur de course, la lubrification est assurée par un carter sec avec réservoir d'huile séparé. Les passages au banc se succèdent et la mise au point progresse. Pour les débuts de cette mécanique, on se contente d'une déjà belle puissance de 350 chevaux. Pendant ce temps, Colotti construit une boîte de vitesses dont les pignons (à taille droite) ressembleront, par leurs dimensions (il faut bien passer le couple!), à ceux d'une série poids lourds... Parallèlement, Pininfarina façonne la maquette de la Monte-Carlo de course et affine ses caractéristiques aérodynamiques en soufflerie alors que le châ-

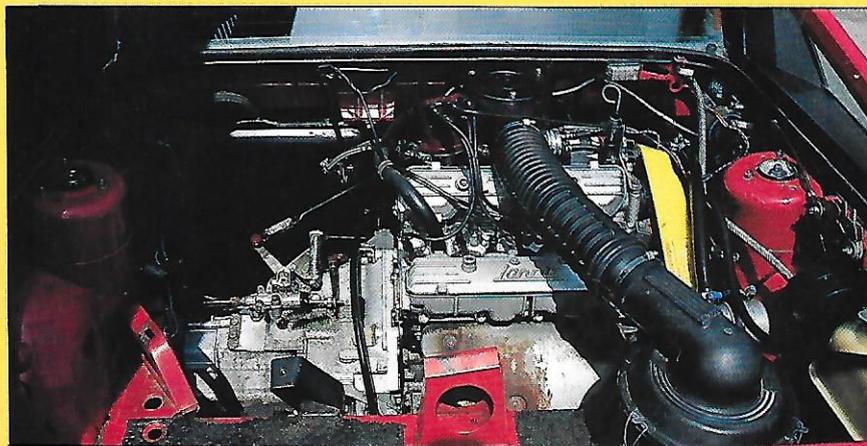
sis et les suspensions sont élaborés à Verano chez Gianpaolo Dallara.

Le 18 décembre 1978, presque pour Noël, la Beta Monte-Carlo Turbo Groupe 5 est dévoilée à la presse. La course contre la montre n'est pourtant pas encore achevée car les essais sur piste n'ont pas encore été effectués et il faudra attendre février pour inaugurer la voiture, sur le petit circuit de Verano, avec Claudio Maglioli à son volant. Pour ces premiers tours de roues, le moteur définitif, pas encore totalement achevé, est remplacé par un 131 Abarth atmosphérique de 220 chevaux. Ces tests se montrent encourageants au point que la Monte-Carlo signe un chrono record pour le Groupe 5! Enfin, le 22 avril 1979, à peine deux semaines avant Silverstone, la première épreuve, Riccardo Patrese baptise la version définitive (pour autant qu'une voiture de course puisse l'être...) sur le circuit de Vallelunga lors du «Fiat day». Cette fois, il utilise le vrai moteur qui, dépassant tous les espoirs, développe 370 chevaux à 8 500 t/mn!

Le 6 mai suivant, l'échéance sera respectée :



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES LANCIA BETA MONTE-CARLO S.2



MOTEUR

TYPE : 4 cylindres en ligne; **EMPLACEMENT** : central transversal, incliné de 20° vers l'avant; **CYLINDREE (cm³)** : 1995; **ALESAGE x COURSE (mm)** : 84 x 90; **CYLINDREE UNITAIRE (cm³)** : 499; **RAPPORT VOLUMETRIQUE** : 8,9 : 1; **REGIME MAXIMUM (t/mn)** : 6000; **PUISSANCE MAXIMUM (ch)** : 120; **PUISSANCE SPECIFIQUE (ch/L)** : 60,15; **COUPLE MAXIMUM (m.kg)** : 17,4 à 3500 t/mn; **COUPLE SPECIFIQUE (m.kg/L)** : 8,7; **VITESSE MOYENNE DU PISTON AU REGIME DE PUISSANCE (m/s)** : 18; **ALIMENTATION** : 1 Weber 34 DATR double corps inversé; **DISTRIBUTION** : 2 arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée, 2 soupapes par cylindre; **VILEBREQUIN** : à 5 paliers; **MATIERE BLOC/CULASSE** : fonte/aluminium; **REFROIDISSEMENT** : par liquide; **LUBRIFICATION** : carter humide; **ALLUMAGE** : électronique Marelli; **EQUIPEMENT ELECTRIQUE** : batterie 12 V. 45 Ah, alternateur 460 W.

TRANSMISSION

MODE : aux roues arrière; **EMBRAYAGE** : monodisque à sec; **NOMBRE DE RAPPORTS** : 5 + MA; **RAPPORTS** : 1 : 3,775; 2 : 2,23; 3 : 1,52; 4 : 1,15; 5 : 0,92;

RAPPORT(S) DE PONT : 14/52; **AUTOBLOQUANT** : sans.

CHASSIS

TYPE ET STRUCTURE : caisse autoporteuse en acier; **TYPE DE CARROSSERIE** : coupé 2 portes, 2 places; **SUSPENSIONS AVANT** : Mc Pherson à triangle inférieur, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques; **ARRIERE** : Mc Pherson à bras inférieur oscillant, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis; **FREINAGE (MODE)** : à commande hydraulique avec servo Hydrovac; **AV** : disques 227 mm; **AR** : disques 227 mm; **DIRECTION** : à crémaillère, 3,5 tours de butée à butée; **JANTES/PNEUMATIQUES** : alliage 5,5 x 14/185/65 x 14";

DIMENSIONS POIDS CAPACITES

LONGUEUR (cm) : 381; **LARGEUR (cm)** : 169; **HAUTEUR (cm)** : 119; **EMPATTEMENT (cm)** : 230; **VOIE AVANT (cm)** : 142,2; **VOIE ARRIERE (cm)** : 146,6; **POIDS ANNONCE (kg)** : 970; **RAPPORT POIDS/PUISSANCE (kg/ch)** : 8,1; **CAPACITE HUILE (L)** : 5; **CAPACITE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT (L)** : 14; **CAPACITE ESSENCE (L)** : 59;

Patrese et Röhrhl seront à Silverstone au volant de la Lancia Beta Monte-Carlo Turbo... Et, à l'arrêt officiel du programme Monte-Carlo, en 1982 pour cause d'avènement du groupe C, le bilan sera brillant. Une deuxième version, utilisant un plus gros moteur la plaçant dans la division 1 des plus de deux litres, sera construite, de nombreux lauriers seront récoltés et Lancia décrochera trois autres titres de Champion du Monde!

EN SOULEVANT LES ROBES

Réunies sur le circuit du Luc, en Provence, nos deux Monte-Carlo, pourtant sœurs jumelles, n'ont guère qu'un air de famille en commun. Côte à côte, elles évoquent presque de manière caricaturale la routière civilisée et le monstre de course. La Monte-Carlo de production, une série 2 de 1981, appartient à Jean-Michel Rodriguez, membre du Lancia Club de France, qui a su conserver son coupé dans un état proche du neuf. En revanche la Turbo Groupe 5 (châssis 1006) dans sa livrée Martini, qui nous a été prêtée avec enthousiasme et avec une grande confiance par le garage Cavallino de Nice, est extérieurement telle qu'elle a achevé sa dernière épreuve, les 6 Heures de Kyalami 1981, à la quatrième place pilotée par Michele Alboreto et Emanuele Pirro. Cependant, si la car-



rosserie conserve l'aspect un peu défraîchi typique des autos de course, sa mécanique a été amoureusement remise en état. Bref, les deux sœurs sont exactement comme nous aimons : juste la patine qu'il faut, tout en étant mécaniquement irréprochables.

La civile, nous l'avons vu, possède une ligne anguleuse originale. Courte (3,81 m) et basse (1,19 m), elle est extrêmement compacte, un peu comme l'était la Fiat X 1/9. Mais si cette dernière était surnommée la « petite Stratos », notre Lancia est bel et bien la Monte-Carlo, véritable mère de la Groupe 5 et éga-

lement, il ne faut pas l'oublier, de la 037 Rally. Pininfarina lui a donné un air très personnel avec son arrière court et son museau cerclé de noir mat ainsi que de jolies roues au dessin inhabituel. Mais la voiture n'est pas qu'un simple exercice de style, elle représente aussi une belle synthèse des technologies de pointe. Extérieurement, on remarque, par exemple, le pare-brise collé affleurant la caisse. Pourtant, c'est sous la robe que se trouve le plus intéressant. Le moteur n'a rien d'un inconnu : c'est le double arbre (à entraînement par courroie cran-

tée) de 1995 cm³ à longue course (alésage de 84 mm et course de 90 mm). Alimenté par un carburateur Weber double corps inversé de 34, il développe 120 chevaux au régime élevé de 6 000 t/mn et un couple de 16,8 m.kg à 3 500 tours. Cette mécanique se loge transversalement, légèrement sur la droite et inclinée de 20° vers l'avant, juste en avant de l'axe des roues arrière. Le refroidissement, par eau, est effectué par une canalisation d'air passant, à travers toute la longueur, dans le tunnel central. La boîte à cinq rapports, masquée par la roue de secours, se trouve sur la gauche, dans le prolongement du groupe. Le compartiment mécanique est recouvert d'un couvercle articulé sur le côté. La caisse autoporteuse en acier n'autorise que deux places. Elle est suspendue par des jambes Mc Pherson équipées, à leur base, de véritables triangles inférieurs à l'avant et de bras oscillants triangulés derrière. Les freins utilisent quatre disques pleins d'un diamètre de 227 mm. Les jantes en alliage, de 5,5 x 13 pouces, sont chaussées de pneus en 185/70 x 13. Dans cette configuration, le poids de la Beta Monte-Carlo frise la tonne avec une valeur avouée de 970 kilos. Du coup, le rapport poids/puissance s'établit à 8,1 kilos par cheval.

La Turbo Groupe 5, c'est autre chose, même si les bases se confondent. Large, basse au point de raser le bitume, munie d'une énorme « pelle à tarte » à l'avant, d'un aileron à l'arrière et d'énormes ailes pour laisser le passage aux monstrueux pneus de 15 pouces de diamètre devant et de 19 à l'arrière, elle se montre agressive et taillée pour affronter le chrono. Si sa cellule centrale reste identique (bien que renforcée et allégée) à celle de série, tout le reste est spécifique. Pour commencer, les capots, monoblocs en polyester, sont totalement amovibles. Devant, rien n'est très spectaculaire et l'on voit surtout la volumineuse canalisation d'air. En revanche, à l'arrière, moteur et boîte trônent au milieu d'un enchevêtrement de tubes formant treillis. Nous vous avons déjà parlé plus haut de ce quatre cylindres. Mais, depuis sa première apparition, celui-ci a évolué et nous avons droit à sa mouture la plus élaborée. Le groupe de « notre » Monte-Carlo, bloc 043 et culasse 025, fournit une puissance variable selon la pression du turbo. En agissant sur le tarage de la soupape de décharge, on peut passer de 450 chevaux avec 1,3 bars (utilisation « endurance ») à plus de 500 chevaux avec un réglage à 1,6 bars pour les qualifications. En course, le moteur exploserait en conservant ces dernières valeurs... En utilisation « épreuve courte », l'usine portait la pression à 1,4 bars, ce qui donnait une puissance de 473 chevaux à 9 500 t/mn et un couple de 39 m.kg de 6 000 à 8 000 tours. Pour notre essai, nous nous contenterons (et c'est déjà violent, vous allez le constater!) des réglages « endurance ». Grâce à une large utilisation

sur toute la voiture de matériaux nobles, coûteux et, surtout, très légers, la Groupe 5 Turbo ne pèse plus que 780 kilos. Cette fois, le rapport poids/puissance tombe à 1,73 kg/ch... Méchant, très méchant! Heureusement, la découverte des énormes disques ventilés, fournis par Lockheed, rassure un peu. Mais un peu seulement : c'est qu'il va falloir la dompter, cette bête. Et sans la casser!

MOTEURS!

Le circuit du Luc est libre : il n'attend que nos Lancia, pour l'instant sagement rangées sur la piste de décélération. Le soleil est en place dans un ciel parfaitement bleu. Tout est paré, nous aussi. Nous allons ouvrir les débats avec la rouge civile, nous réservant le plus difficile pour la fin. Par chance, la routière est une découvrable que, bien sûr, nous nous empressons d'utiliser comme telle. Son habitacle, agréable et accueillant, marie avec goût le gris des sièges au rouge de la moquette et au noir du tableau de bord. La position de conduite est bonne mais on aurait aimé un poil plus de recul du siège. L'instrumentation comprend tout ce qu'il faut et le petit volant noir, très sport, tombe bien dans les mains. En revanche, le pédalier pêche par une pédale de frein trop haute par rapport à celle de l'accélérateur. Cela oblige à se tordre la cheville lors des rétrogradages. La sonorité du quatre cylindres 2 litres semble rugueuse et ne flatte pas les tympans. La boîte de vitesses n'emballe pas non plus lorsque l'on passe le premier rapport : le synchro paraît faible et il arrive de faire grogner les pignons. Autant l'avouer, les premiers contacts avec la Monte-Carlo ne jouent pas en sa faveur. On a la sensation d'avoir affaire à une fausse sportive. Du toc, quoi... Heureusement, une fois n'est pas coutume, la première impression n'est pas la bonne et tout s'arrange en roulant. Le moteur, toujours creux en-dessous de 4 000 tours, devient vif et agréable dès cette limite franchie. Ce caractère un peu pointu ne gêne pas trop grâce à un étagement presque idéal de la boîte de vitesses. La précision et la promptitude des réactions de la direction apportent un plaisir supplémentaire mais le vrai sujet d'étonnement concerne le comportement. Le confort de suspension ne signifie pas mollesse ni déséquilibre, bien au contraire. Superbement équilibrée, la Lancia se montre d'un naturel plutôt sous-vireur mais glisse de l'arrière à la demande. Le contrôle de l'Italienne se montre toujours, grâce à une progressivité exemplaire, extrêmement facile et doux. A tel point que l'on réclamerait volontiers une bonne poignée de chevaux en plus. Mettons une trentaine et n'en parlons plus... Pourquoi donc les techniciens de la marque n'ont-ils pas adopté sur ce modèle, comme sur le coupé Beta HPE, le compresseur Volumex? Car s'il est facile de



s'amuser dans les virages lents, la puissance manque cruellement pour enrouler joliment les courbes plus rapides. Pourtant, la petite Lancia ne revendique pas à tort son qualificatif de sportive : ses performances se montrent convaincantes dans la catégorie. En accélérations, avec 16"2 aux 400 mètres et 31"1 au kilomètre départ arrêté, elle conserve un petit avantage sur sa rivale allemande, la Porsche 924, qu'elle perd de peu en vitesse de pointe. Avec 193 km/h, il ne lui manque que trois petites bornes pour égaler la Teutonne. A cette vitesse, le freinage doit être à la hauteur. Et il l'est, excepté un reproche concernant la répartition : les roues avant bloquent beaucoup trop tôt... Mais l'ef-

ficacité générale n'est pas affectée en utilisation normale et la résistance à l'échauffement se montre remarquable.

Finalement, le bilan de la Monte-Carlo civile se trouve tout à fait positif. Confortable et dotée d'un superbe équilibre, elle est amusante et sûre à manier. Sa ligne originale a tout pour séduire et le manque de punch de la mécanique n'apparaît pas trop sur route.

Le punch, en revanche, la Turbo Groupe 5 en possède à revendre! Cette fois, il ne s'agit plus d'une routière bien domptée mais d'une bête de course qui n'est pas facile à domestiquer. Rien qu'en s'asseyant dans le baquet, l'ambiance change totalement, même si le poste de conduite reste du côté gauche. Les



garnitures sont totalement inexistantes et l'aménagement intérieur ne répond qu'aux seuls soucis de l'efficacité et du poids. Derrière le petit volant Momo, l'instrumentation, comprenant un compte-tours avec moucharde fixé sur 9 200 t/mn, les pressions d'huile et d'essence, les thermomètres d'huile et d'eau, le manomètre du turbo et un impressionnant témoin d'alerte au centre, repose sur une simple tôle d'aluminium. Les commandes sont regroupées sur la poutre centrale et la clef de contact a disparu. Le pédalier, constellé de trous, n'a plus rien à voir avec celui d'origine et est étudié pour faciliter toutes les manœuvres indispensables à la conduite ultra-rapide. Dans cet environnement typique aux voitures de compétition, on s'étonne de découvrir des vitres de portières en verre bien lourd, descendant le long d'un rail : c'est une obligation prévue par la réglementation du Groupe 5. Bien calé dans l'unique baquet, il faut une aide extérieure pour se sangler dans le harnais « aviation ». Après les dernières recommandations d'usage, les hommes de Cavallino, qui « bichonnent » leur voiture comme s'il s'agissait de leur enfant, branchent une batterie extérieure d'appoint. Il ne reste plus qu'à tirer le bouton fermant le circuit électrique, vérifier que la pression d'essence grimpe correctement et à pousser sur la commande du démarreur. Une petite pression sur l'accélérateur et, sans hésitation, le petit quatre cylindres se réveille dans un

LES EVOLUTIONS



Présenté au Salon de Turin 1974, le prototype de la Monte-Carlo portait la griffe Fiat et utilisait un moteur 1 800 de 124 Abarth. Sous l'écusson Lancia, la version définitive est apparue au Salon de Genève de l'année suivante, avec une mécanique de deux litres délivrant 118 chevaux. Cette « Série 1 » pesait 1 040 kg. Cette mouture sera au catalogue durant cinq années au cours desquelles 5 655 exemplaires seront construits. Au Salon de Genève 1980, la Monte-Carlo subit une cure de rajeunissement. La « Série 2 » reçoit une nouvelle calandre (commune aux Delta et Beta), les montants latéraux de lunette arrière pleins sont allégés par l'emploi d'éléments vitrés et les jantes en alliage passent de 13 à 14 pouces, ce qui permet, sans changer la démultiplication finale, de troquer les pneus de taille 70 par des séries basses de 60. A l'intérieur, l'habitacle est sérieusement revu et modernisé : un volant différent, de nouveaux matériaux de garnitures, une planche de bord au dessin rénové et une pendulette digitale améliorent le confort. Côté mécanique, le moteur perd son allumage classique pour un système électronique et les arbres à cames sont remplacés pour offrir deux petits chevaux supplémentaires, quitte à perdre une partie de la souplesse d'utilisation. La pompe à essence électrique devient mécanique et le freinage bénéficie d'un répartiteur au tarage amélioré. En outre, la voiture a perdu de l'embonpoint puisque le poids s'établit désormais à 970 kilos. En dépit de ces modifications, la production de la Monte-Carlo diminue sensiblement puisque seules 1 940 « série 2 » verront le jour à l'arrêt de la production, en 1985.

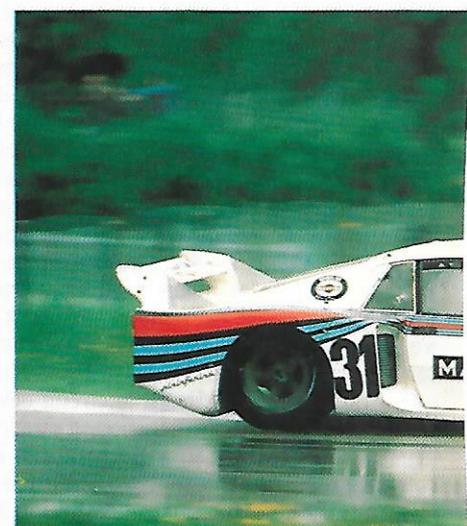
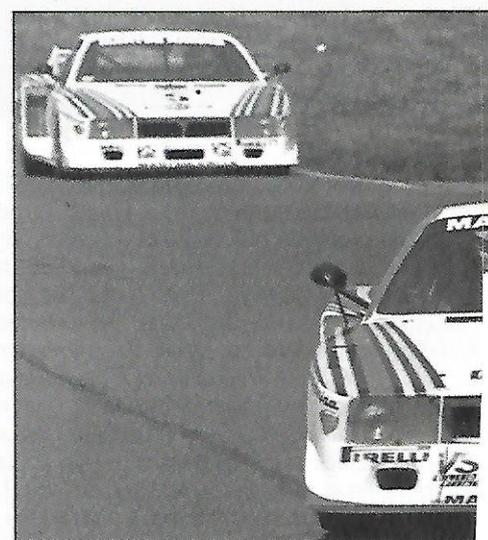
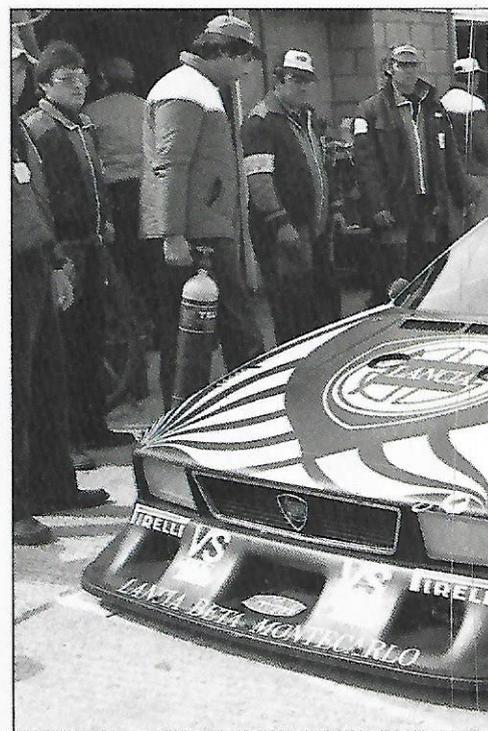
grondement rauque. A cet instant, on se met à louer les qualités des moteurs turbo : contrairement aux engins atmosphériques toujours très pointus, le moteur de la Lancia tient sans faille un ralenti très régulier. La batterie supplémentaire est débranchée, les portières se ferment et nous voici, coupé du monde, seul maître à bord et responsable d'une sacrée mécanique!

Une petite marche arrière s'impose avant de prendre la piste. Une tirette, coincée au pied du siège, à gauche, déverrouille le rapport. La pédale de gauche ne se montre pas tendre avec les muscles et l'embrayage est du type « tout ou rien ». Cette fois, la piste est à nous. La première est mise sans trop de difficultés malgré le système à crabots et la Monte-Carlo Martini prend tranquillement possession du bitume. Il s'agit de se familiariser progressivement avec la bête. Aux allures basses, tout semble dur : la direction est « camionnesque » (elle doit tirer les énormes pneus!), la boîte de vitesses résiste et le nez de la Lancia cherche sa voie... Pas vraiment

rassurant. Alors que les températures se rapprochent de l'idéal, le rythme s'accélère et le bruit envahit l'habitacle. Au bout de quelques tours, il faut y aller selon les recommandations des anges gardiens de la voiture : « *N'aie pas peur, rentre-lui dedans : tu peux prendre 9 000 tours* » ! Plus facile à dire qu'à faire... Jusqu'au cap des 7 000 t/mn, ce n'est pas trop compliqué. Mais passé cette frontière, tout s'accélère et devient vertigineux. Les aiguilles du compte-tours et de pression de turbo s'envolent d'un coup vers des sommets, la sonorité devient carrément impressionnante et la piste semble soudain se resserrer. Les lignes droites se raccourcissent et les virages se jettent sur le pare-brise. Cette allure réclame une concentration intense qui, ajoutée à une violente dépense physique, épuise rapidement. Cependant, la Monte-Carlo met en confiance et encourage à s'enhardir. Les zones de freinage se raccourcissent et, par la même occasion, les rétrogradages deviennent de plus en plus rapides, précis et... délicats. Si l'effort

L'AVENTURE EN SILHOUETTE

Depuis l'exploit de la construction de la Monte-Carlo Turbo à une vitesse record (dont le moteur fut réalisé en 7 mois!) et le semi-échet de l'inauguration à Silverstone, l'équipe Lancia ne chôme pas. Dans la pratique, les voitures sont construites par les ateliers Abarth (il y aura onze exemplaires dont sept 1 425 et 1 429 cm³ et quatre 1 773 cm³), exploitées et développées par les hommes de Cesare Fiorio — avec, notamment, Markku Alen et Riccardo Patrese comme pilotes d'essai — alors que l'entretien des moteurs est dévolu à Maglioli. Cette organisation se révélera très efficace puisque les titres 1979, 1980 et 1981 en division 2 (-de 2 litres) seront décrochés! Les meilleurs résultats seront à mettre à l'actif du moteur 1 425 cm³ (-de 2 litres avec le coefficient 1,4) et, dans une moindre mesure, du 1 429 (apparu en 1980 avec un alésage augmenté de 1 mm, permettant de passer, toujours avec le coefficient, à la division 1 (+ 2 litres). En revanche, le gros moteur de 1 773 cm³ bi-turbo (2 482 cm³ en cylindrée corrigée) apportera plus de problèmes que de satisfactions... Ensuite, les Silhouettes laisseront la place aux biplaces-course des Groupes 6 puis C.



	Date	Epreuves	Versions	Pilotes	Résultats
1979	6.05	6 H. de Silverstone	1425	Patrese-Röhl	Ab.
	43.06	1000 Km Nürburg	1425	Patrese-Röhl	7 ^e (1 ^{er} -21.)
	24.06	Enna-Coppa Fiorio	1425	Patrese-Facetti	2 ^e (1 ^{er} -21.)
	5.08	6 H. Brands Hatch	1425	Patrese-Röhl	5 ^e (1 ^{er} -21.)

CHAMPION DU MONDE DES MARQUES EN MOINS DE 2 LITRES

1980	2/3.02	24 H. Daytona	1425 privée	Facetti-Finotto	10 ^e (1 ^{er} -21.)
	16.03	6 H. Brands Hatch	1425	Patrese-Röhl	1 ^{er} absolu
			1425	Cheever-Alboreto	2 ^e
			1425 privée	Facetti-Finotto	4 ^e
	13.04	6 H. Mugello	1429	Patrese-Cheever	1 ^{er} absolu
			1425 privée	Facetti-Finotto	4 ^e (1 ^{er} -21.)
	27.04	1000 km Monza	1425	Patrese-Röhl	3 ^e abs. (-21.)
			1425	Cheever-Ghinzani	5 ^e
			1425 privée	Facetti-Finotto	12 ^e (1 ^{er} -21.)
	11.05	6 H. Silverstone	1425	Röhl-Alboreto	4 ^e (1 ^{er} gr.5 ; 1 ^{er} -21.)
	25.05	1000 km Nürburg	1425	Patrese-Heyer	4 ^e (1 ^{er} -21.)
			1425	Cheever-Ghinzani	6 ^e
	14/15.06	24 H. Mans	1425 privée	Facetti-Finotto	19 ^e (1 ^{er} -21.)
	6.07	6 H. Watkins Glen	1425	Patrese-Heyer	1 ^{er} (1 ^{er} -21.)
		1425	Cheever-Alboreto	2 ^e	
17.08	6 H. Mosport	1425	Heyer-Röhl	4 ^e (1 ^{er} -21.)	
7.09	6 H. Vallelunga	1429	Patrese-Cheever	3 ^e (1 ^{er} G.5 + 21.)	
		1425	Darniche-Pianta	8 ^e (1 ^{er} -21.)	

CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE EN MOINS DE 2 LITRES

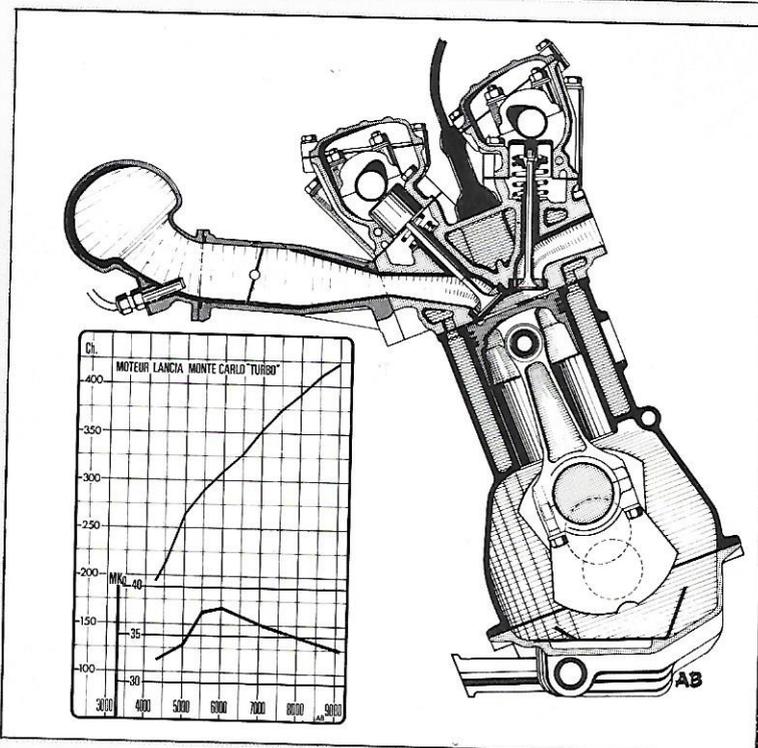
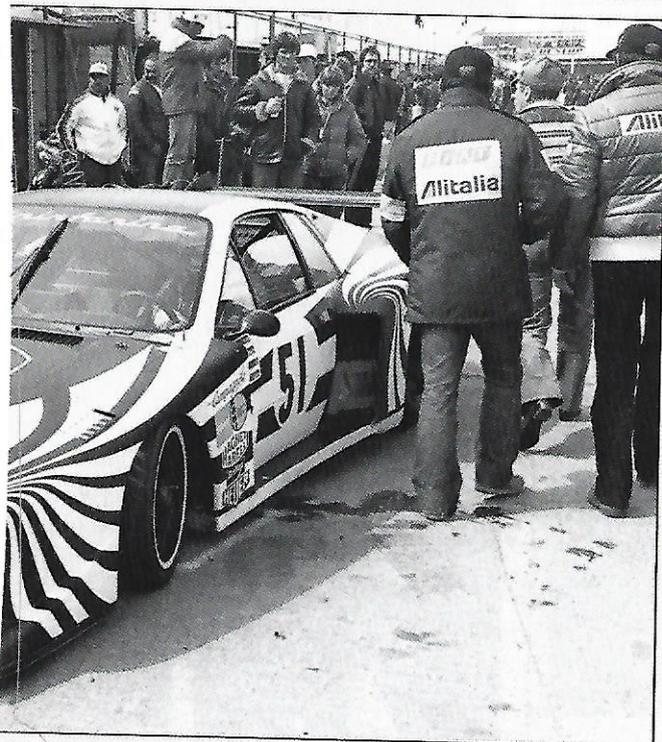
18/23.10	Tour d'Italie (hors champ.)	1425	Patrese-Alen	1 ^{er} absolu
		1425 Volumex	Bettega-Alboreto	2 ^e

H. HEYER CHAMPION D'ALLEMAGNE SUR MONTE-CARLO Gr5

1981	31.1/1 ^{er} 2	24 H. Daytona	1425	Facetti-Finotto-Pirro	5 ^e (1 ^{er} -21.)
	26.04	1 000 Km Monza	1425 privée	Nataloni-Ricci	7 ^e (1 ^{er} -21.)
	10.05	6 H. Silverstone	1425	Gabbiani-Pianta-Schon	7 ^e (1 ^{er} -21.)
	4.05	1000 Km Nürburg	1425	De Cesaris-Pescarolo	10 ^e (1 ^{er} -21.)
	13/14.06	24 H. Mans	1425	Cheever-Alboreto-Facetti	8 ^e (1 ^{er} -21.)
	12.07	6 H. Watkins Glen	1425	Patrese-Alboreto	1 ^{er} absolu
		1425	De Cesaris-Pescarolo	2 ^e	

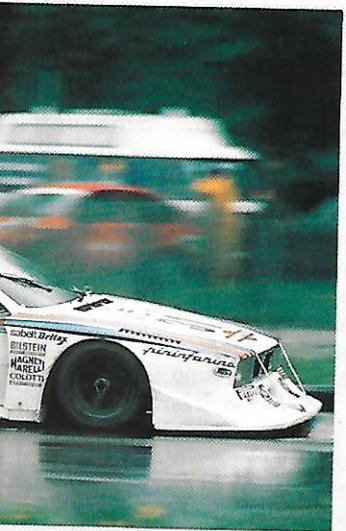
CHAMPION DU MONDE D'ENDURANCE EN MOINS DE 2 LITRES

1982	18.03	1 000 Km Monza	1425	Casoni-Castellano	5 ^e
			1425	Dacco-Giudici-Thatcher	7 ^e
	16.05	6 H. Silverstone	1425	Crawford-Castellano-Thatcher	10 ^e
	19/20.06	24 H. Mans	1425	Lemerle-Cohen	12 ^e
	19.09	1 000 Km Mugello	1425	Olivar-Castellano Giudici-Dacco	7 ^e

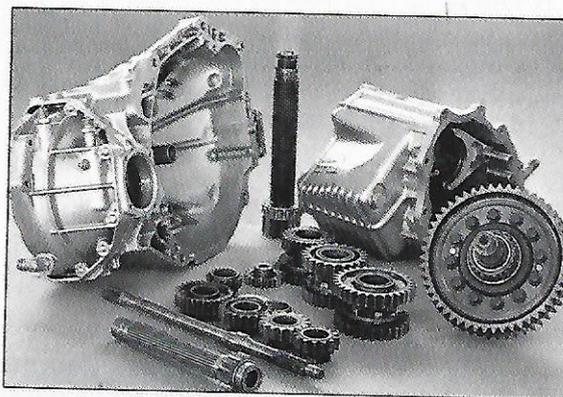


Première apparition en course, le 6 mai 1979 à Silverstone, de la Monte-Carlo Turbo. Patrese doit abandonner au quatrième tour : le bouchon de radiateur d'eau s'était envolé...

Le comte Gregorio Rossi, président de Martini, qui soutenait Porsche, se tourne vers Lancia, en 1980, après l'abandon du programme 936. Bien lui en prit, car le titre mondial (en moins de 2 litres) tombait à la fin de la saison et le couple Lancia-Martini récidivait l'année suivante. Cette photo montre l'un des plus beaux succès de la Monte-Carlo : à Watkins Glen, en juillet 1981, Patrese-Alboreto et De Cesaris-Pescarolo signent un mémorable doublé Lancia devant quatre Porsche 935 K3!



Pour « monter » en Division 1 (+ 2 litres), Lancia a sorti un gros moteur de 1773 cm³ (multipliés par 1,4 — coefficient imposé au moteur turbo). Malheureusement, comme ici à Monza en 1981 (Ghinzani-de Cesaris), ce dernier n'apportera aucun succès à la marque qui devra se contenter de marquer en Division 2.



Le moteur turbocompressé utilise une culasse Abarth à 4 soupapes par cylindre, fondue par Ferrari, et un bloc de Beta américain. La boîte à crabots, réalisée par Colotti, renferme une pignonerie aux dimensions impressionnantes.

Type	14.78.T	17.81.T
Nombre de cylindres	4 en ligne	4 en ligne
Emplacement	idem série	idem série
Cylindrée réelle (cm ³)	1425	1773
Cylindrée corrigée (x 1,4)	1996	2482
Alésage x course (mm)	82 x 67,5	84 x 80
Distribution	2 ACT, 4 soup./cyl	2 ACT, 4 soup./cyl.
Alimentation	injection mécanique Kugelfischer + turbo KKK	injection mécanique Kugelfischer + 2 turbos KKK
Puissance (ch)	473 à 9500 t/mn (turbo à 1,4 bars)	520 à 8500 t/mn (turbos à 1,5 bars)
Boîte de vitesses	Colotti 5 rapports à crabots	
Autoblocant	Colotti Duo-Bloc	
Lubrification	carter sec	
Suspensions	Mc Pherson	
Freins	disques ventilés Lockheed	
Carrosserie	Pininfarina en acier et polyester	
Empattement (cm)	230	
L.x.l.x.H.(cm)	460 x 199 x 110	
Roues Av/Ar. (")	10 x 15/13,5 x 19	11,5 x 16/14,5 x 19
Poids (kg)	780	840
Rapport poids/puissance (kg/ch)	1,65	1,61



va vite, plus la voiture semble coller à la route... jusqu'à un point limite qu'il vaut mieux ne pas franchir, sous peine de réactions brutales. Mais la Lancia ne prend pas son pilote en traître, bien au contraire. On peut la « violer » à l'entrée des courbes pour provoquer une dérive de l'arrière, assez facilement contrôlable. Bien sûr, la Groupe 5 ne possède pas l'agilité d'une 037 mais elle pardonne malgré tout quelques fantaisies. La Monte-Carlo Turbo doit beaucoup à Riccardo Patrese qui s'est chargé de sa mise au point et de ses réglages : « Cette voiture, je la considère un peu comme l'une de mes créatures. Je l'ai essayée dès le début en me basant sur mon expérience en F1, même pour améliorer le châssis. Au début, la voiture était très nerveuse; ceci était dû à l'empattement réduit mais surtout à la combinaison pneus/suspensions. Nous avons donc travaillé intensément pour obtenir un comportement idéal.

Avec le temps, un autre inconvénient a été éliminé qui consistait en un retard important de la réponse du turbo. Au cours de la saison 1980, la voiture a atteint un si grand équilibre et un si haut niveau technique qu'il a été possible de l'exploiter à la limite de ses possibilités. J'ai remporté quatre victoires absolues à son volant sans aucun problème. Le pilotage de cette voiture présente de nombreuses analogies avec la Formule 1».

Le niveau de mise au point de la Lancia Monte-Carlo se ressent jusque dans l'essai d'Auto Passion : pour la première fois, lors d'une séance avec une voiture de course, nous n'avons connu aucun problème mécanique! La compétence des hommes de Cavallino n'est pas non plus pour rien dans cette fiabilité exemplaire...

En tout cas, la Lancia Monte-Carlo nous a fourni des sujets enthousiasmants : entre la 037 (Auto Passion n°45) de rallye et la Turbo

Groupe 5, elle a produit de sacrés dérivés! L'image sportive de Lancia s'en est trouvée encore bien renforcée. Et ce n'est pas fini car, à l'heure où nous écrivons ces lignes, la HF Integrale de Didier Auriol vient de remporter le Tour de Corse!

Pierre Gary
Photos : Christian Bedei

Nous devons de chaleureux remerciements à Jean-Michel Rodriguez, du Lancia Club de France, qui nous a prêté sa superbe Monte-Carlo rouge, et au garage Cavallino qui a pris le risque de nous confier la Turbo Groupe 5.

Lancia Club de France, M. Perseil - 39, bd. du Roi, 78000 Versailles.

Tél. : (1) 30 21 27 12.

Garage Cavallino : 17, av. des Diables-Bleus, 06300 Nice.

Tél. : 93 26 74 03; Fax : 93 56 68 75.