

m a t c h

ALFA ROMEO JUNIOR ZAGATO 1971/L

Deux autos, deux



L'Alfa et la Lancia ont toutes deux l'originalité de la griffe Zagato. Les deux italiennes possèdent également du «peps» et leur petite cylindrée en fait des autos économiques. Mais leur architecture les oppose: l'Alfa reste une propulsion traditionnelle alors que la Lancia est une traction...

LANCIA FULVIA 1300 ZAGATO 1971

styles, un crayon!



au public et les deux filles de Zagato ne passent pas inaperçues. Le petit ballet de nos séances photos n'a pas manqué d'attirer quelques spectateurs, étonnés par ces carrosseries originales. Il faut avouer que Zagato n'a jamais eu un coup de crayon banal, même si son style personnel s'est un peu assagi sur ces versions à relativement grande diffusion. Et si les lignes de ces deux coupés sortent de l'ordinaire, les dessous n'en sont pas moins intéressants.

Deux familles, deux lignées

Pour ne fâcher personne, adoptons l'ordre alphabétique pour évoquer nos deux protagonistes. Chez Alfa Romeo, la tradition des voitures carrossées par Zagato remonte à très loin. Mais on peut faire naître la lignée de notre petite Junior à la fameuse SZ, qui fut avant tout une voiture de course. Le styliste de Terrazzano di Rho préférerait souvent partir d'une base de spider, dont l'empattement était généralement plus court. C'est le cas avec notre 1300 Junior qui ne repose pas sur la structure du coupé Bertone 1300 Junior mais bien sur la plate-forme du spider «Duetto», moins longue de dix centimètres. Présenté au Salon de Turin en novembre 1969, le 1300 Junior Z ne fut commercialisé qu'une année plus tard. A la fin de l'année 1972, son moteur était remplacé par le 1600 cm³ bien connu dans la gamme. Bien que cette dernière version fut prolongée jusqu'en 1975, sa production resta extrêmement limitée.

Chez Lancia, la tradition Zagato est aussi solidement ancrée que chez le concurrent milanais. Et la

Nos deux belles italiennes sont des petites sportives que l'on pourrait qualifier de marginales. En effet, elle sont issues d'une gamme «officielle» proposée par leurs constructeurs respectifs. L'Alfa repose sur la pla-

te-forme du Spider 1300 Junior, «l'os de seiche» à l'origine, alors que la Lancia est une «déviation» du coupé Fulvia dessiné par la maison-mère. Du coup, la diffusion plus restreinte de ces deux modèles les rend plus inhabituels



Le moteur de l'Alfa Junior Z montre du cœur à l'ouvrage. Très souple, il offre aussi de bonnes accélérations et permet une vitesse maximum de 175 km/h. De plus, sa robustesse et son appétit d'oiseau sont exemplaires. L'intérieur de la Lancia, plus chaleureux et accueillant que celui de l'Alfa, comporte une instrumentation très complète.

Le train avant supporte bien la charge de deux fonctions : le mordant et la motricité sont au rendez-vous !

Fulvia, présentée en 1965 avec un moteur de 1216 cm³, vêtue de la classique robe dessinée par le styliste maison Piero Castagnero, apparaissait en 1967 habillée par Zagato. Le coupé Zagato, grâce à sa carrosserie en aluminium bien profilée, était plus léger et plus rapide que la version usine. Peu de temps après, le moteur voyait sa cylindrée passer à 1300 cm³. La Fulvia Zagato adopta naturellement cette nouvelle mécanique,



mais la carrosserie troquait l'alliage léger contre de l'acier. C'est à cette époque qu'un grand bouleversement modifia la politique de la firme: Lancia passait dans le giron du groupe Fiat! Ce qui n'empêcha pas la Fulvia de prendre encore du coffre en adoptant un moteur de 1600 cm³ et, par la même occasion, de rafler le Championnat International des marques en 1972, l'ancêtre du championnat du monde des rallyes! Au début de l'année 1976, les chaînes Fulvia stoppaient, remplacées par celles de la nouvelle Beta dans le civil, alors que la Stratos prenait le relai en compétition. Une page était tournée...

Histoires d'architectures...

Dans le domaine de la technique, nos deux rivales se démarquent nettement l'une de l'autre. L'Alfa Romeo reste fidèle au classicisme avec des roues arrière motrices et son pont rigide. Si son architecture n'enfreint pas les règles de la tradition, son moteur est résolument moderne. Le 1 290 cm³, tout en aluminium, est naturellement distribué par la fameuse culasse à deux arbres à cames en tête. Alimenté par deux carburateurs Weber double corps de 40, il délivre 89 chevaux DIN (103 SAE) à 6 000

tr/mn. Ce groupe est accouplé à une excellente boîte à cinq rapports mais le différentiel, placé dans l'essieu arrière rigide, ne dispose pas d'autobloquant. Les suspensions avant sont indépendantes, à triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques, alors que l'on trouve un bon vieil essieu rigide à l'arrière. Ce dernier est tout de même guidé par un triangle de réaction et les ressorts hélicoïdaux, avec amortisseurs télescopiques, n'ont qu'à assurer l'élasticité. Le freinage utilise quatre disques avec étriers ATE et un servo à dépression est greffé sur le double circuit. La carrosserie, reposant sur une structure monocoque, est en acier et l'ensemble pèse 920 kilos.

Chez Lancia, on n'hésite pas à innover. La Fulvia reprend le principe de la traction avant, étudié par l'ingénieur Fessia, présenté en 1960 sur la Flavia. En outre, le moteur est particulièrement original, même si le système date de 1922 avec la Lambda. C'est un quatre cylindres en V très fermé, de 13 degrés, qui tient dans un bloc coiffé par une seule et unique culasse. Ce groupe de 1296 cm³, à course courte (alésage 77 pour une course de 69,7 mm), est distribué par deux arbres à cames en tête qui commandent les soupapes par un astucieux système de renvois. Ali-

menté par deux carburateurs Solex double corps de 35, il fournit 90 chevaux à 6000 tours. Très compact, le moteur est placé en avant de l'essieu et est accouplé à une boîte à cinq rapports. Le train moteur (et directeur!) est naturellement à roues indépendantes par triangles superposés et un ressort à lames transversal. Des amortisseurs hélicoïdaux et une barre anti-roulis complètent le tout. Derrière, on trouve un essieu rigide (un simple tube), guidé par une barre Panhard, et des ressorts semi-elliptiques à lames, avec des amortisseurs télescopiques. Les freins utilisent quatre disques à étriers Girling assistés. La carrosserie, en acier sur cette série, repose sur une plate-forme autoportante avec un berceau rapporté à l'avant. Le poids total s'élève à 960 kilos.

Techniquement, les deux autos ne peuvent se jalouser. Chacune possède ses propres solutions et une personnalité très affirmée. On ne peut cependant oublier que la Lancia est plus originale et qu'elle dispose d'une architecture novatrice. Encore une fois, il s'agit d'une affaire de goûts.

CARACTÉRISTIQUES		
	ALFA JUNIOR Z	LANCIA FULVIA Z 1,3L
Moteur	4 cylindres en ligne	4 cylindres en V à 13°
Alésage x course (mm)	74x75	77x69,7
Cylindrée (cm³)	1290	1298
Puissance (ch. DIN)	89	90
Régime maxi (tr/mn)	6 000	6 400
Transmission	5 rapports	5 rapports
Propulsion	roues arrière	roues avant
Suspension avant	indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis	indépendantes, ressort transversal à lames, barre anti-roulis
Suspension arrière	Essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, triangle de réaction	Essieu rigide, ressorts semi-elliptiques à lames, barre Panhard
Freins	4 disques	4 disques
Empattement (cm)	225	233
Voies av/ar (cm)	132,4/127,4	130/128
Pneus	165 HR 14	165 HR 14
Poids (kg)	920	960



D'authentiques sportives

L'Alfa 1300 Junior Z nous a été confiée par les Etablissements Ciclel. D'ailleurs, si elle tente un amateur, sachez qu'elle est à

vendre... Tout comme la Lancia que son propriétaire, le célèbre artiste Hideki Yoshida, aimerait bien céder! Revenons-en à la rouge Alfa. A l'intérieur, il fait bien noir avec tous ces revêtements sombres. Seule la console centrale

La Fulvia n'est pas trop marquée par la traction avant et l'on arrive facilement, par le transfert de masse, à faire dériver l'arrière. En outre, la progressivité est parfaite et les corrections sont faciles.



Avec un empattement plus court que celui du coupé Bertone, l'Alfa Junior Z favorise l'agilité. Très à l'aise en courbe, elle est à la fois vive et amusante.



éclaircit l'ambiance avec son aluminium poli. L'instrumentation, très complète, est placée entre deux grandes lames. Le compte-tours ne possède pas de zone rouge et le compteur de vitesse est

gradué jusqu'à 220 km/h. Zagato a personnalisé l'aménagement de l'Alfa et ce n'est pas mal. On retrouve, bien entendu, les éléments traditionnels de la marque, comme les deux tirettes du starter et de l'accélérateur à main. Il fait très chaud le jour de l'essai et la particularité d'ouvrir le hayon arrière électriquement est bienvenue. Le moteur démarre toujours facilement et sa sonorité fait d'emblée preuve de rage. La voiture donne immédiatement l'impression de plus de vivacité que le coupé Bertone du *Quadrifoglio*. C'est normal vu l'empattement raccourci. Très souple, le quatre cylindre est

très agréable et montre du coeur à l'ouvrage. En revanche, il semble pris d'une certaine paresse à partir de 5000 tr/mn. Mais cela ne nuit pas à son agrément. Et les chevaux latins emmènent facilement la voiture à 175 km/h, vitesse élevée pour un 1300. En outre, les accélérations sont vigoureuses. La boîte de vitesses, toujours très agréable sur une Alfa (lorsque les synchros sont en bon état!) possède toujours le même petit trou entre le deuxième et le troisième rapport. Très stable en ligne droite, l'Alfa se comporte comme une survivreuse typique en courbes. L'arrière tend à s'échapper, surtout lorsque le revêtement est inégal - on paie l'essieu arrière rigide. Mais ces réactions, qui ne sont jamais dangereuses, font partie du caractère de l'auto. Le seul reproche que je pourrais lui adresser est l'absence de différentiel à glissement limité. En sortie de virage serré, le délestage de la roue intérieure provoque un joli patinage... Quant aux freins, ils font preuve de mordant et restent relativement durants.

L'habitacle de l'Alfa est aussi complet que celui de sa rivale turinoise. En revanche, le noir quasi uniforme le rend moins lumineux et moins douillet.



Plus fine que la Fulvia à carrosserie « usine », la Zagato est plus rapide et atteint exactement la même vitesse que l'Alfa.

La Lancia, quant à elle, donne l'impression d'un espace intérieur plus vaste et plus lumineux. Les nombreuses touches de bois y sont probablement pour quelque





choses. Et l'on retrouve le fameux hayon électrique cher à Zagato! L'instrumentation est tout aussi complète que sur l'Alfa avec, en plus, une zone rouge à 6400 tr/mn sur le compte-tours. La position de conduite est très différente et l'on est assis bien plus haut, dominant la route, et bien plus proche du volant. Le moteur V4 se réveille avec une sonorité tout aussi agréable - et présente! - que celle de l'Alfa, mais le registre se dirige plus vers les aigus. La grille de la boîte diffère également, avec la première décalée, en bas à gauche. A peine me suis-je élanqué que le caractère de la Fulvia saute aux yeux. La direction, plus douce, est bien plus directe et le moteur semble plus pointu que celui de l'Alfa. Mais, passé le cap des 4000 tours, il grimpe comme l'éclair vers la zone rouge: quelle santé, ce petit 1300! Pourtant, la vitesse de pointe est identique, avec 175 km/h, à celle de la rivale milanaise. La boîte de vitesses est également plus douce mais le choix de l'étagement n'est pas le même: les trois premiers

rapports sont serrés alors que les deux derniers sont plus longs... Sur le plan du comportement, on se sent en présence d'une auto bien plus moderne. Le caractère de la traction n'a rien de caricatural et l'équilibre est atteint: il suffit de délester l'arrière en entrée de courbe pour faire pivoter la Lancia sans aucune velléité de sous-virage, le tout avec la roue arrière intérieure levée... C'est efficace, sans danger et vraiment amusant! Les freins, en revanche, m'ont semblé un tantinet trop assistés et, surtout, peu durants... Mais ce dernier point n'est pas significatif car le liquide était peut-être vieux ou de mauvaise qualité. Bref, les deux italiennes, la milanaise et la turinoise, possèdent toutes deux un caractère affirmé. La première tend plus vers la tradition, la seconde vers l'avant-garde. Mais le plaisir, atteint différemment, est aussi grand dans l'une que dans l'autre. Ce ne sont pas les critères économiques qui les départageront, puisque la consommation de carburant, qui se situe

entre 8 et 12 litres aux 100 kilomètres, est similaire. Finalement, une seule chose peut trancher en faveur de l'une ou de l'autre: le coup de coeur!

Pierre Gary

Photos: Christian Bedei

Remerciements: Nous devons tout particulièrement remercier nos amis du Garage Ciclet (7 av. de Garlande, 92220 Bagneux, tél.: 1-46 55 59 10) pour l'aide apportée à la réalisation de ce sujet.

Le train arrière rigide de l'Alfa, pourtant bien guidé, est mis en défaut sur de mauvais revêtements. Mais le comportement, typiquement survivreur, reste sain et toujours amusant.

LE TRÈFLE ET LA BANNIÈRE

Alfistes et Lancistes ne sont pas isolés dans l'Hexagone. Le Club Alfa Romeo de France propose des sorties et rencontres (il vient de célébrer les 30 ans de la GTA au Mas du Clos) et les adhérents sont nombreux. Les activités sont à peu près identiques pour les amateurs de Turinoises qui, eux, ont le choix entre deux associations.

Club Alfa Romeo de France: BP 63, 92322 Châtillon Cedex. Tél.: (1) 42 53 43 42.

Lancia Club France: 15 rue des Innocents, 75 Paris. Tél.: (1) 45 08 15 01.

Registro Lancia Classiche: 20 av. d'Ivry, Tour Tokyo, 75654 Paris Cedex. Tél.: (1) 45 86 60 42.