

**COMPARATIF :  
3 coupés européens !**

# **Auto** **retro** **moto**

le magazine des «fans» de l'automobile ancienne

**LANCIA . CITROEN SM . BMW**



**ESSAI T-BIRD 57**



**MASERATI MEXICO**



7 FS - 165Fb - 4,15 € C - 2,2 € T. 1086 N° 60 - 22 F

# LA PREUVE

Lancia flaminia sport, BMW 2800 cs, Citroën



# VE PAR 3:

M





C'est très euphorisant de reconstituer avec quinze ou vingt ans de recul, les grandes rivalités de l'industrie automobile. Le choc pétrolier de 1973 allait mettre un terme à une époque, clore un âge d'or de l'industrie automobile. La crise énergétique allait condamner de nombreuses voitures de grand-tourisme. Alors nous avons choisi de réunir trois représentantes de cette race des sportives de la fin des années soixante et du début des années soixante-dix, trois automobiles symboliques, belles et raffinées, autant sur le plan technique que sur le plan esthétique. Trois modèles en train de devenir des pièces de collection : une française, la Citroën SM, l'occasion manquée de l'association Citroën-Maserati, une allemande, la BMW 2800CS, qui a contribué à forger la nouvelle image de marque et une italienne, la Lancia Flaminia Sport, chef-d'œuvre oublié du carrossier Zagato.

## LANCIA FLAMINIA SPORT

On l'a souvent répété, la Lancia Flaminia souffre d'une indifférence injustifiée. De son « vivant », comme aujourd'hui, ce modèle ne soulève pas l'enthousiasme des connaisseurs et c'est bien injuste. Surtout dans la version Zagato, qui fait l'objet de notre confrontation. Lors du Salon de Turin 1958, Lancia était en mesure de présenter pas moins de trois nouvelles carrosseries sur la base mécanique de la Flaminia lancée en 1956. Pininfarina créa un coupé spacieux, Touring proposa un modèle plus sportif, réservé à deux personnes, quant à Zagato, selon son habitude, il signa le dessin le plus sportif.

La Flaminia Sport de Zagato réunit tous les canons esthétiques propres à ce carrossier. Une silhouette aérodynamique avec les phares profilés (qui disparaissent sur les modèles postérieurs avant de réapparaître sur la Super Sport en 1964), et la fameuse double bulle que constitue le cock-pit.

## performances

Au regard de ce profil très sportif, on s'attend à une mécanique très aiguisée, à des prestations violentes. Par essence même, la berlinette est une carrosserie qui s'adapte à des mécaniques très brillantes qui ont partagées leur existence entre la route et la piste. La Ferrari 250GT Berlinette ou l'Alpine Tour de France en sont les spectaculaires exemples. Avec la Flaminia Sport, on reste quelque peu sur sa fin. Elle reprend en effet pièce pour pièce — à quelques nuances près — le moteur de la Flaminia GT, à savoir le 6 cylindres en V à 60°, dont la cylindrée a été portée de 2,5 litres à 2,8 litres, à l'occasion du Salon de Turin 1963. C'est un groupe en alliage léger de très exactement 2.775 cm<sup>3</sup> (85 x 81,5 mm) avec une distribution par arbres à cames central. L'alimentation est assurée par trois carburateurs double corps Weber inversés (deux du type 35 DCNL 3 et un 35 DCNL 2). Le moteur de la Flaminia Sport, comme celui de la Flaminia GT, affiche 150 ch à 5.400 tr/mn. Cette puissance, très convenable pour un coupé à vocation familiale ou touristique, semble plus

juste pour une voiture à l'esthétique plus prometteuse. Cependant, grâce à un poids réduit de 90 kg (1.330 kg au lieu de 1.420 kg), la Flaminia Sport dépasse les 200 km/h.

## comportement routier

Comme la Flaminia Touring, la carrosserie Zagato est établie sur le châssis court de 2,52 mètres d'empattement. La longueur hors-tout de moins de 4,50 mètres fait de la Lancia une voiture beaucoup plus compacte que ses deux rivales puisque la BMW mesure 4,66 mètres, tandis que la SM s'étire sur 4,89 mètre ! Cette compacité agit beaucoup sur le tempérament de la Flaminia. Malgré sa puissance insuffisante, la Lancia présente un équilibre général qui appelle la conduite sportive. La suspension avant, par ressorts hélicoïdaux, et l'essieu arrière de Dion suspendu par des ressorts semi-elliptiques, s'accommodent bien d'une conduite rapide et il faut vraiment « attaquer » pour que la carrosserie prenne un roulis désagréable. La Flaminia, lourde de l'avant, marque une propulsion très nette au sous-virage, dans un premier temps, mais rapidement on peut

# Une santé de métal 5<sup>®</sup> Ça économise le moteur.

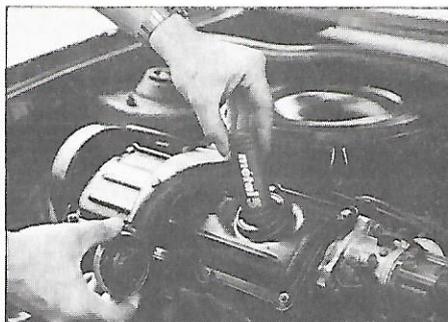
### UN MEILLEUR COÛT AU KILOMÈTRE.

Le super à 5 F le litre... C'est vraiment le moment de faire des économies.

Pour 1 centime au km, offrez à votre moteur un traitement remétallisant. Métal 5, remétallisant anti-usure, permet à votre moteur de conserver ses performances. Et de diminuer les surconsommations. Les tests et essais, sur voiture essence ou diesel, ont montré une remontée et un rééquilibrage des compressions. Cette meilleure étanchéité des chambres de combustion permet une réduction notable des consommations d'huile par brûlage et un meilleur rendement du carburant.

### UNE "ASSURANCE-SANTÉ".

Vous devez traiter votre moteur dès 50.000 km. Vérifiez-le : prenez vos compressions avant traitement et après 1.000 kilomètres. Et comparez.



Les spécialistes conseillent même de le traiter préventivement dès la fin du rodage : les effets seront moins spectaculaires, mais vous disposerez plus longtemps d'un moteur au meilleur niveau de ses performances.

En vente chez les grossistes automobiles, garagistes, stations-service et accessoiristes ou à défaut par bon de commande ci-dessous, à SODITEN, 105, rue de Billancourt - 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : (1) 825.73.73.

Métal 5 convient à tout moteur, essence ou diesel. Il s'utilise dans un moteur propre, vidange et cartouche filtrante récentes. Efficace dès les premiers 1000 km et pendant 15 000 km environ. Ne modifie pas le rythme des vidanges et n'a aucune influence sur l'huile. Mode d'emploi très simple.

----- ✂ -----  
 Veuillez m'adresser \_\_\_\_\_ traitement(s) Métal 5 au prix de 180 F TTC le traitement au 01.02.84  
 + 15 F de frais d'envoi recommandé (colis adressé dans les 72 heures à réception de votre règlement).

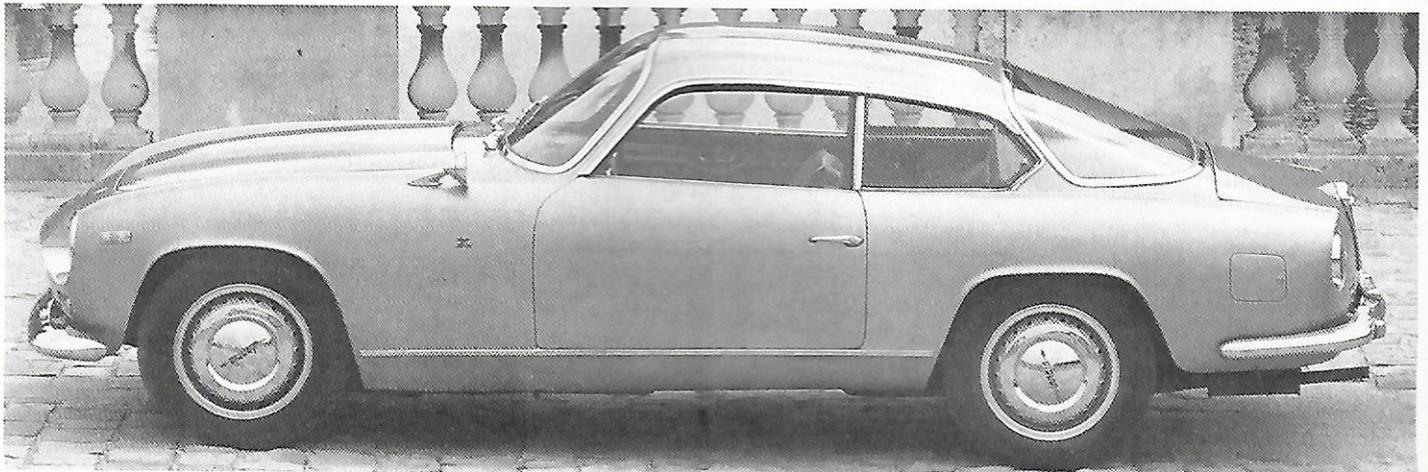
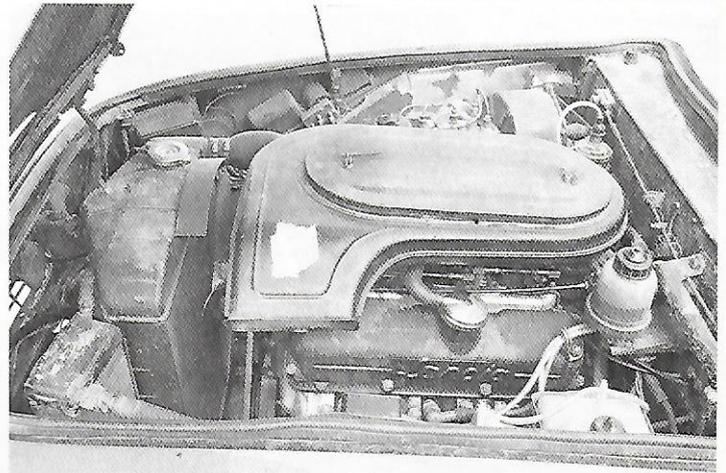
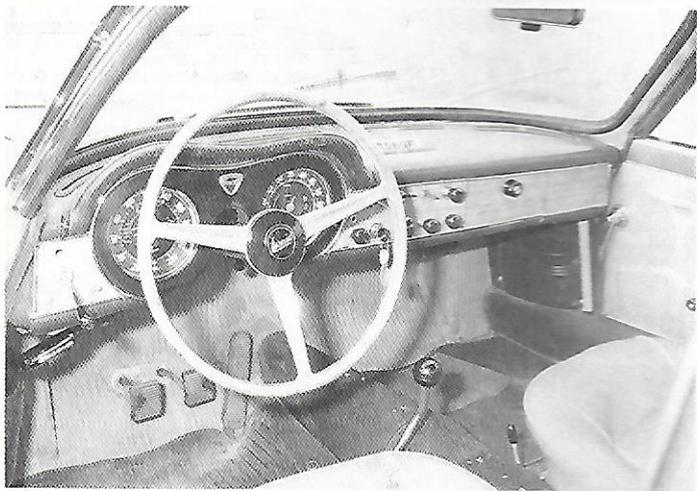
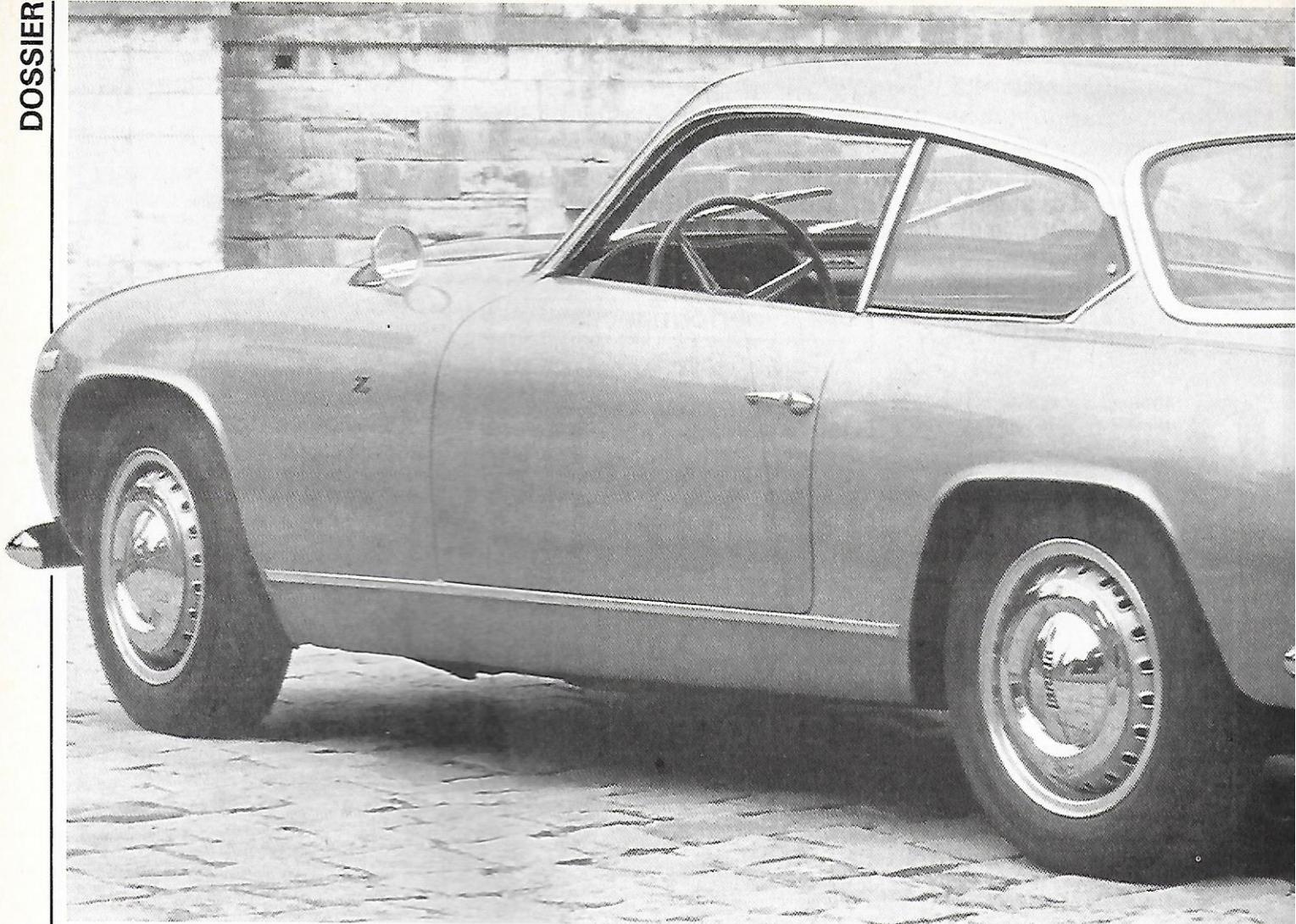
Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Ci-joint mon règlement par chèque bancaire, CCP ou mandat postal à l'ordre de SODITEN. AMR 85/88





## BMW 2800CS

La Bayerische Motoren Werke n'allait pas bien du tout lorsqu'un responsable du « produit » eut l'idée de génie d'abandonner les grosses V8, les berlines 502 et les cabriolets 503 et 507, pour se tourner vers un créneau plus lucratif.

Résultat : au Salon de Franckfort 1961, BMW présente la 1500 ; elle est le point de départ de la renaissance. Dès lors, l'ascension de BMW vers la réussite ne se fait pas attendre. La 1500 cède la place à une 1600 dès 1964, tandis qu'une 1800 était apparue dès 1963 et qu'une 2000 était lancée en janvier 1966.

Quelques mois auparavant, le moteur 4 cylindres 2 litres de la 2000 TI, développant 120 chevaux, avait été monté dans les coupés 2000 CS, tandis que la 2000 C se contentait des 100 chevaux de la 2000 normale. Le ton était donné. Ces coupés 2000 C et CS, apparus à l'occasion du Salon de Franckfort 1965, étaient les premiers d'une longue dynastie.

En septembre 1968, BMW lançait le nouveau coupé 2800 CS. Même ligne générale, avec en particulier la ceinture de caisse qui fait tout le tour de la voiture. Et surtout, même habitabilité. La BMW 2800 CS est une vraie quatre places et ce point fort a été privilégié au détriment d'un caractère sportif plus tapageur.

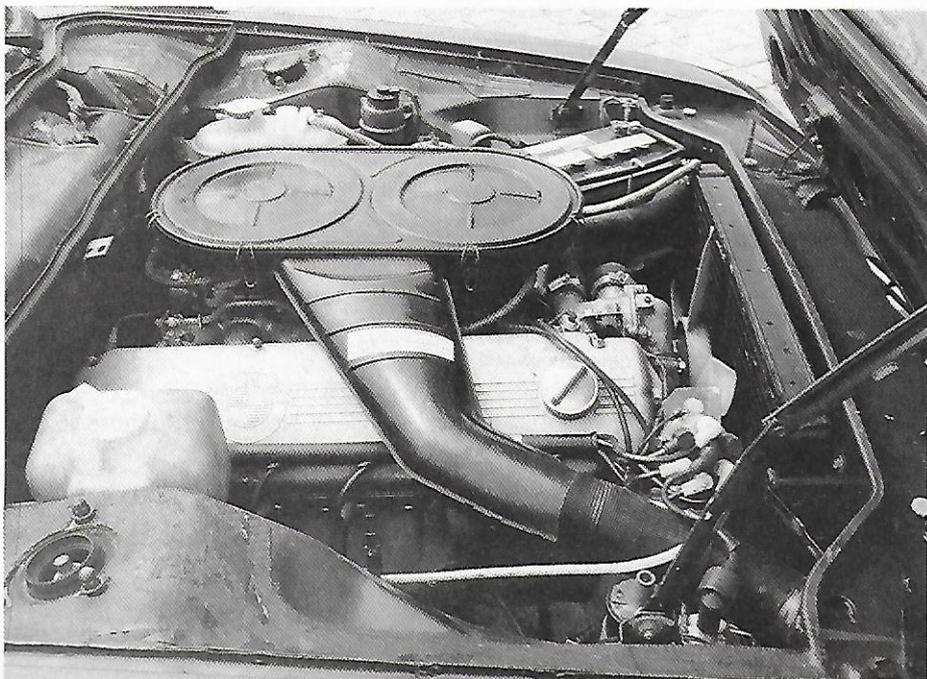
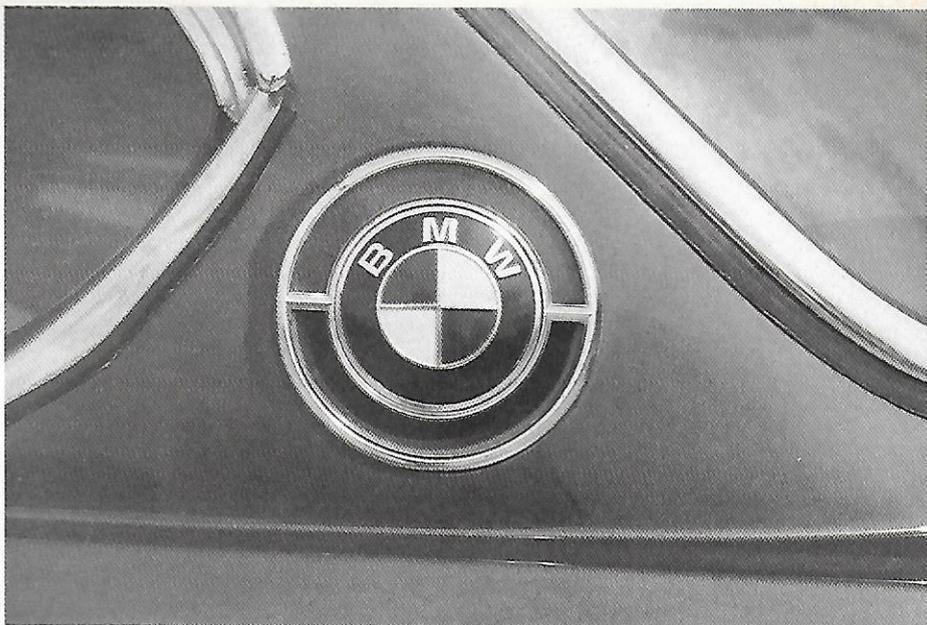
### performances

Au premier coup de démarreur, le 6 cylindres en ligne apporte ce souffle rassurant des mécaniques qui respirent bien. Souplesse et puissance se retrouve au rendez-vous de la qualité. Pour une cylindrée de 2.788 cm<sup>3</sup>, avec un rapport alésage-course de 86 x 80 mm, le six en ligne BMW affiche 170 ch DIN à 6.000 tr/mn avec un couple maximal de 23,8 Mkg à 3.700 tr/mn. C'est une mécanique bâtie pour l'autorouté ; au volant de la 2800 CS, c'est l'opulence à l'état pur qui s'impose. Pas question de maltraiter ce moteur comme un petit 4 cylindres sportif et pointu. Le 6 cylindres avale les kilomètres dans le silence et l'efficacité. Le 400 mètres départ-arrêt est réglé en 16 secondes 3/5<sup>e</sup>, le 1.000 mètres départ-arrêt en 30 secondes 2/5<sup>e</sup>. La BMW 2800 CS parvient à franchir la barre des 200 km/h, sur le circuit de Monthéry.

### comportement routier

En utilisation normale, la BMW garde une attitude saine. Ses réactions restent neutres tant que l'on ne cherche pas à contrarier la vocation de ce gros coupé. La 2800 CS n'est pas une voiture de sport et on ne doit pas la traiter comme telle. Si on la pousse dans ses derniers retranchements, la BMW révèle son poids et la trop grande flexibilité de la suspension, surtout à l'avant.

L'agrément du moteur, très bien servi par la boîte à quatre rapports bien étagés, encourage les débordements et alors la BMW dévoile ses faiblesses. Les ruades du train arrière ne sont sans doute pas tempérées par un équipement pneumatique approprié. En outre, la direction à boîtier à écrou n'a pas la précision d'une crémaillère et les dépassements à grande vitesse peuvent devenir préoccupant. Non, décidément, le terrain









de prédilection est plus l'autoroute que le parcours de montagne. Le différentiel à glissement limité contribue à donner à la BMW 2800 CS sa neutralité.

La grande lacune technique de la BMW réside dans son système de freinage. On a choisi, pour cette voiture capable de dépasser les 200 km/h, un montage mixte avec des disques à l'avant et des tambours à l'arrière. En utilisation calme, cette disposition ne pose pas de problèmes majeurs. Mais sur un parcours montagneux ou même en plaine en conduite rapide, les freins dévoilent vite leurs faiblesses et leurs limites. Du même coup, ils

entravent les possibilités profondes de la voiture.

On comprend d'autant plus mal cet équipement que BMW avait choisi de munir ses berlines 2500 et 2800 de quatre freins à disques. L'option est surprenante, pour une voiture qui se veut sportive !

---

#### confort

---

C'est le point fort de la BMW 2800 CS, et le corollaire de ces imperfections en matière de comportement. Malgré des sièges allemands traditionnellement fermes, malgré un

équipement pneumatique discutable, la BMW propose un confort de suspension très satisfaisant. Les places arrière ne sont pas symboliques et l'on est vraiment en présence d'une 4 places, plus d'une 2 + 2 d'autant plus que la remarquable visibilité en fait un coupé très lumineux.

---

#### conclusion

---

La BMW 2800 CS est un compromis et elle a les inconvénients inhérents à ce choix. Avec une mécanique brillante, on se prend à regretter quelquefois qu'un certain tempérament bourgeois ait été mis trop en avant...

## CITROËN SM

Lorsque Citroën dévoile la SM au Salon de Genève 1970, les passionnés sont au comble de l'aise. Après la disparition des grandes marques sportives, la France n'a plus de voitures de grand-tourisme sinon dans la catégorie des petites cylindrées avec Alpine et Matra.

Dans la SM, c'est toute la technologie de Citroën qui est mariée avec le savoir-faire de Maserati. La firme du Quai de Javel était en effet venue en aide à Maserati en 1968, tandis qu'elle connaissait de grosses difficultés financières. De cette association, du génie intuitif et de la science avant-gardiste de l'autre, on est en mesure d'attendre un petit chef-d'œuvre mécanique.

Tout dans ce grand coupé surprend, étonne, déconcerte. La carrosserie d'abord, avec cet assemblage de volumes doux et souples (flancs, ailes avant), et de motifs très anguleux (vitrage, panneau arrière). La silhouette générale inspire la puissance, sans oublier des qualités aérodynamiques dont Citroën s'est fait le promoteur avec la DS, bien avant que le CX ne devienne une préoccupation à la mode.

### performances

Chez Maserati, l'ingénieur Giulio Alfieri a dessiné un 6 cylindres en V ouvert à 90°, un bloc de 2.670 cm<sup>3</sup> qui développe 170 ch à 5.550 tr/mn. C'est exactement la même valeur que celle de la BMW 2800 CS, mais la SM est handicapée par un poids plus élevé. Avec 1.460 kg pour la voiture française, contre 1.330 kg pour l'Allemande, on se trouve avec un rapport poids-puissance moins favorable. Cependant, grâce à ses qualités aérodynamiques, la SM réalise pratiquement les mêmes prestations que sa rivale allemande et sur 1.000 mètres, elle parvient même à la battre de quelques dixièmes de seconde.

En vitesse maximale, la finesse aérodynamique de la SM lui permet de régler leur compte à toutes ses concurrentes. A Monthéry, elle est chronométrée à 217 km/h, ce qui représente un bon 220 sur la route.

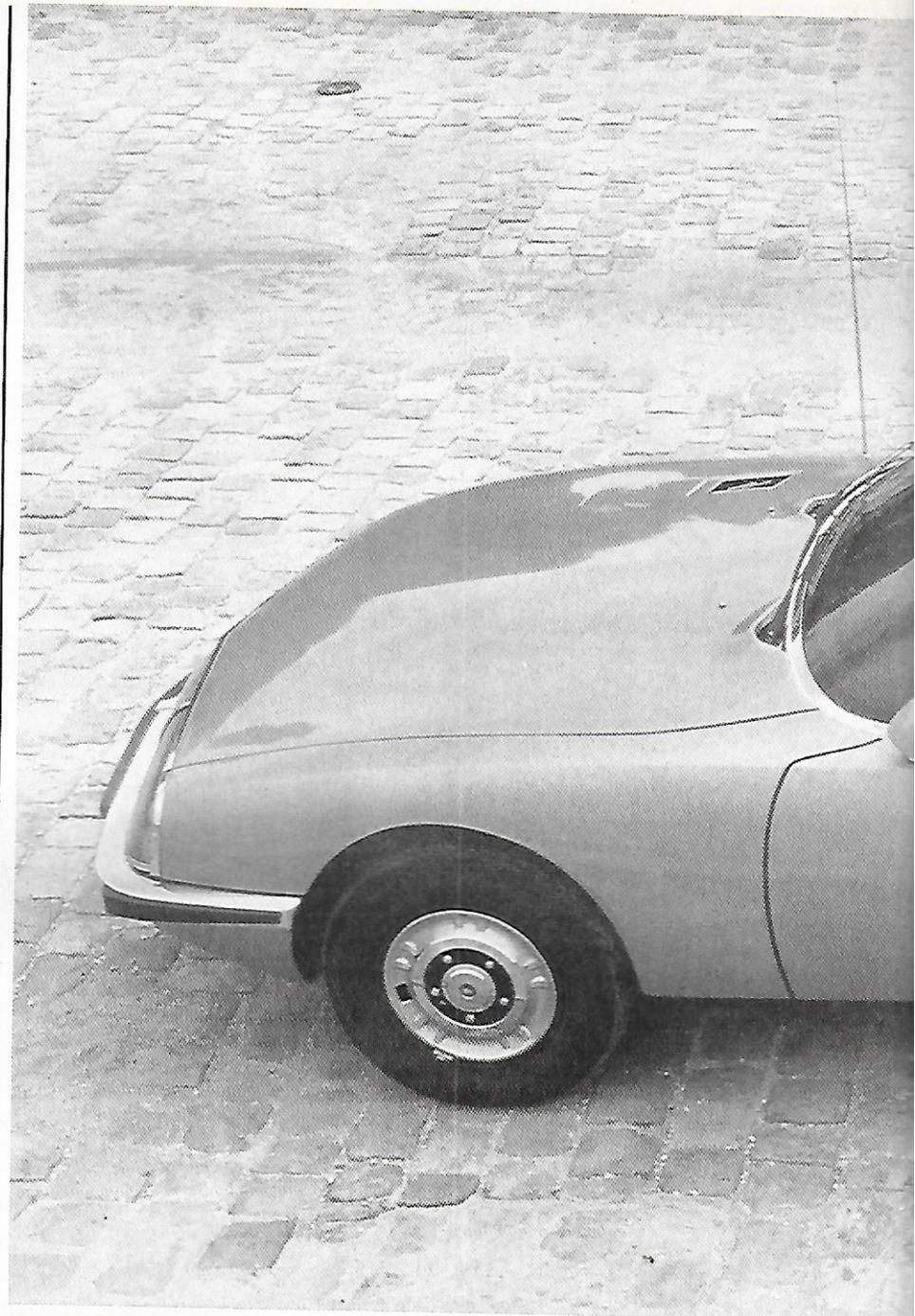
Malgré ces chiffres remarquables, la SM laisse une impression de (relative) mollesse, surtout au niveau des reprises, et dès le modèle 1973, elle recevra un dispositif d'injection électronique Bosch, à la place des trois carburateurs Weber double corps. La puissance passera alors à 178 chevaux et le constructeur revendiquera une vitesse maximale de 228 km/h.

### comportement routier

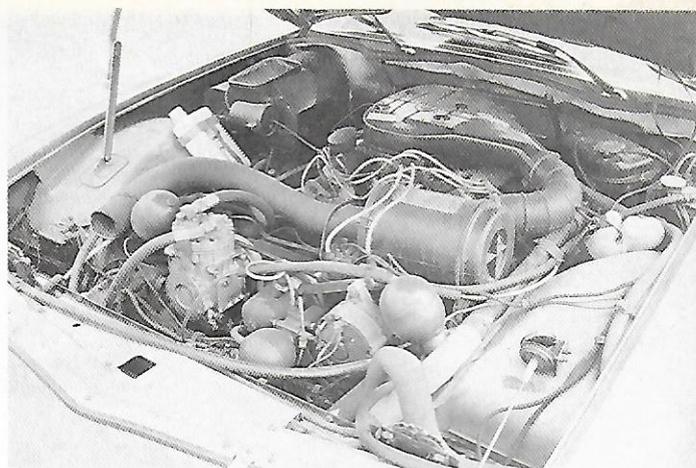
Fait exceptionnel pour un coupé sportif de ce gabarit, la SM conservait l'architecture qui avait fait la spécificité de Citroën depuis 1934, à savoir la traction avant.

Citroën a réussi, avec la SM, une voiture d'une stabilité exceptionnelle. Qu'il pleuve, qu'il vente, quelque soit la qualité de la route, la SM conserve sa trajectoire.

La direction à rappel asservi apporte une sécurisation diabolique. Un système d'assistance progressive permet de disposer d'une direction très légère, pour les manœuvres à faible allure, tandis qu'à mesure que la vitesse augmente, le volant devient plus dur et plus sensible.







De nuit, les six phares procurent un éclairage remarquable d'autant qu'ils disposent (ceux de l'extérieur) d'une commande directionnelle, qui leur permet de balayer toute la route en courbe. Au total, la SM accumule tous les éléments qui confortent la sécurisation du pilote. Dans cette locomotive, plus rien ne semble pouvoir freiner l'ardeur du conducteur. Ni les conditions climatiques, ni l'état de la route ou son profil ne semblent poser problème à cette dévoreuse de bitume. Et c'est peut-être là l'écueil le plus inquiétant de la SM ; elle a permis de reculer les limites de compétences des utilisateurs. Sa faculté de palier toutes les faiblesses n'est pas sans limite, et la sécurisation à l'extrême peut devenir problématique...

Le freinage est lui-aussi satisfaisant quoiqu'à long terme, on puisse fatiguer les disques. Des disques auto-ventilés à l'avant ne seraient pas superflus.

### confort

Depuis la DS, Citroën apparaît comme le constructeur champion du confort. La SM ne peut pas démentir cette réputation, fut-ce dans le domaine du grand-tourisme. La suspension hydro-pneumatique a fait de la SM la grande routière la plus tranquille et la plus sécurisante que l'on pouvait imaginer mais ce confort était surtout intimement lié au comportement idéal de la voiture. Malgré son

encombrement respectable, la SM n'est qu'une 2 + 2. Et encore, les sièges arrière ne sont guère confortables ; ils sont rendus étroits par le resserrement de la voie arrière.

On appréciera selon son goût, le tableau de bord tourmenté de la SM mais chacun regrettera les fautes de goût et les défaillances de finition qui ne manquent jamais de ternir la réussite des produits français.

### conclusion

La SM est un testament superbe. Dernière voiture d'une époque, cet immense coupé à l'encombrement démesuré pour une 2 + 2 était une fantastique machine à rouler que les chiffres ne peuvent pas traduire. Il fallait rouler plusieurs heures en SM pour goûter le charme de ce coupé totalement indifférent à l'état de la route et des conditions atmosphériques.

### BILAN

Ces trois automobiles ont des personnalités très tranchées. On ne peut pas faire un bilan chiffré de cette confrontation, car les trois voitures ont vécu à des époques légèrement décalées mais elles procèdent toutes les trois de la même philosophie. Elles ont cherché à entretenir une image traditionnelle du grand tourisme, avec des moyens techniques très sophistiqués, mais tout en restant dans une

zone de prix abordable. Conforme à l'image de Citroën, la SM est une prouesse mécanique mais il lui manque la nervosité et la classe que méritait ses qualités routières. La Lancia Flaminia Sport est la plus ancienne du lot. Elle doit un peu de son charme à son âge, mais aussi une certaine rusticité inhérente à son aspect sportif, trop accusé. La BMW 2800 CS semble représenter le meilleur compromis avec des aptitudes routières qui s'accommodent d'une utilisation familiale.

Le verdict de l'histoire l'a d'ailleurs récompensée. La SM et la Flaminia n'ont eu aucune descendance chez leur constructeur. Le coupé BMW, en revanche, a évolué en version 3.0 CS puis en série 6 (628/630/633 etc.).

Preuve que BMW avait su faire le bon choix et a mérité sa notoriété.

F. DELAROCHE

### LEURS CLUBS ATTITRES

- **BMW CLUB DE FRANCE** : 3, Villa Patrice Boudard, 75016 Paris, Tél. (1) 525.79.38.
- **LANCIA CLUB FRANCE** : Villa Aurelia, Les Quatre Seigneurs, 348320 Herbeys.
- **SM CLUB DE FRANCE** : 21, avenue de Gaulle, 35530 Noyal sur Vilaine (correspondance : BP 9, 59392 Watrelos Cedex), Tél. (20) 26.59.48.

	CITROEN SM	BMW 2800CS	LANCIA FLAMINIA SPORT
<b>MOTEUR</b> . . . . .	6 cyl. en V à 90°	6 cyl. en ligne	6 cyl. en V à 60°
Cylindrée . . . . .	2.670 cm <sup>3</sup>	2.788 cm <sup>3</sup>	2.775 cm <sup>3</sup>
Alésage + course . . . . .	87 x 65 mm	86 x 80 mm	85 x 81,5 mm
Puissance . . . . .	170 ch DIN à 5.500 tr/mn	170 ch DIN à 6.000 tr/mn	150 ch CUNA à 5.400 tr/mn
Couple . . . . .	23,5 Mkg à 4.000 tr/mn	24 Mkg à 3.700 tr/mn	22,8 Mkg à 3.500 tr/mn
Compression . . . . .	9 : 1	9 : 1	9 : 1
Alimentation . . . . .	3 carbur DC inversés	2 carbur à registre	3 carbur DC
Distribution . . . . .	2x2 ACT	1 ACT	Arbre à cames central
<b>TRANSMISSION</b> . . . . .	Traction avant	roues arrière motrices	roues arrière motrices
Boîte de vitesse . . . . .	5 vitesses	4 vitesses	4 vitesses
<b>CHASSIS</b> . . . . .	autoporteuse	autoporteuse	soubassement
Suspension avant . . . . .	hydropneumatique	indépendantes/hélicoïdaux	indépendantes/hélicoïdaux
Suspension arrière . . . . .	hydropneumatique	indépendantes/hélicoïdaux	de Dion/semi-elliptiques
Freins avant . . . . .	Disques	Disques	Disques
Freins arrière . . . . .	Disques	Tambours	Disques
Direction . . . . .	crémaillère	vis et écrou	vis et galet
<b>DIMENSIONS</b>			
Empattement . . . . .	295 cm	262,5 cm	252 cm
Voie AR/AV . . . . .	152,5/132,5 cm	144,5/140 cm	137/137 cm
Longueur . . . . .	489,5 cm	466 cm	449,5 cm
Largeur . . . . .	183,5 cm	167 cm	163 cm
Hauteur . . . . .	132,5 cm	137 cm	130 cm
Poids . . . . .	1.450 kg	1.345 kg	1.210 kg
<b>VITESSE MAXI</b> . . . . .	220 km/h	205 km/h	200 km/h

