

ESSAI





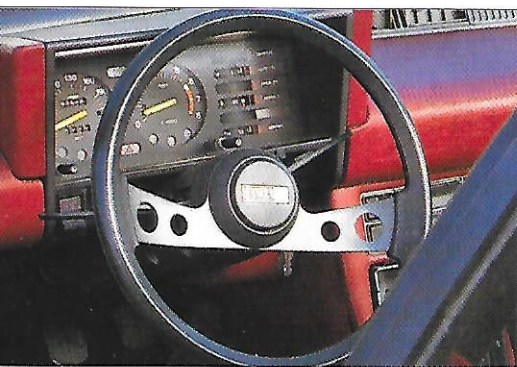
LANCIA BETA MONTECARLO



Détournement de mineures!

Texte Xavier Audiau / Photos Daniel Denis

Les néophytes la prennent pour une Ferrari et les lycéennes se retournent sur son passage comme si c'était Patrick Bruel ! Si vous cherchez un piège à gamines, la Beta Montecarlo reste un joujou extra tout à fait adapté.



Si la Lancia tient bien le pavé (ci-dessus) et que la vitesse maxi annoncée est vérifiable (ci-contre), le coup de pied aux fesses n'est hélas pas au rendez-vous...

Complète, l'instrumentation demeure néanmoins à l'image du reste de l'habitacle : très "grande série". Notez le compte-tours placé au centre.

"The Ferrari touch" !

Vingt ans c'est long quand une auto vous a tapé dans l'œil ! Alors on en profite pour faire le tour avant d'en prendre les commandes. Aussi basse qu'un skateboard, rouge comme un pur-sang de Maranello avec la pointe du museau anthracite, notre Montecarlo (les Italiens l'écrivent en un seul mot) de 1977 attire l'œil. Quelle gueule ! Et curieusement, si ses flancs postérieurs arborent la griffe Pininfarina, sa ligne cunéiforme évoque plutôt le trait de Giugiaro. L'arrière trapu respire le sport à plein nez et cet aspect compèt' est renforcé par les panneaux

Soudain, on entendait un fantastique "Vroum" dans le quartier. Attention, il débarque ! La quarantaine bien tassée, le teint halé masqué par une paire de lunettes noires et portant des fringues impeccablement taillées, c'était le "neveu du Sud", venu extorquer la maigre retraite de ma voisine de palier. On ne le voyait pas souvent mais il avait toujours le chic de garer ses nouvelles voitures sous mes fenêtres. Après maintes Porsche et Lotus, ce fut un jour le tour d'un drôle d'insecte au nom magique : Montecarlo ! Vingt ans plus tard, j'allais enfin prendre le volant de l'une d'elle...



Typique des années 70, l'arrière trapu et taillé à la serpe de la Montecarlo évoque irrésistiblement la brutalité d'une bête de course !



de pavillon arrière, l'ouverture latérale du capot moteur qui abrite les 120 ch DIN du double arbre et, sur notre modèle, d'une ligne d'échappement Ansa à deux doubles sorties. L'esprit ludique de l'engin est encore souligné par la possibilité de "décapoter". Pour l'ambiance, c'est dix sur dix !

L'accès à bord n'est pas mal non plus. On se cogne la tête contre le montant de pare-brise très incliné, laissons tomber notre postérieur sur le siège et tentons de rabattre les jambes. La droite arrive tout juste à se frayer un passage sous le volant, mais voilà : dans ces conditions, il est impossible de tourner le volant ! Il faut donc reculer le siège puis l'adosser pour se retrouver dans une position de pilote : dos allongé, jambes presque à l'horizontal et bras tendus vers le grand volant vertical. Une fois calé, coincé entre la portière et la console centrale, l'habitacle semble presque généreux, à deux conditions : de ne plus bouger et de ne pas penser y loger votre attaché-case ! L'instrumentation, complète, est à l'image de la finition : très "Fiat" période "disco". En revanche, vous avez pile droit devant vous le compte-tours, sur la gauche un tachymètre évocateur (250 km/h maxi !) et le court levier de vitesses tombe bien sous la main. Contact mis, un bruit sourd gronde dans votre dos.

Les premiers kilomètres permettent de se familiariser avec la position de conduite très allongée... et l'impossibilité visuelle de faire un créneau côté droit ! Balancer l'auto dans les petites rues est un vrai plaisir tant la direction est légère, précise et directe. Autre bonne sur-



prise, le levier de boîte aux débattements très courts est ferme et très précis. On ne sera pas aussi élogieux envers la pédale de frein qui donne l'impression d'appuyer sur une grosse éponge ! En dehors de ce manque de "mordant", la conduite en ville s'avère sympathique et met vite en confiance son pilote même si la moindre R5 vous semble aussi haute qu'un autobus. Et alors que les piétons(nes) se retournent à chaque passage de la bête, une seule chose vous trotte dans la tête : attendre que la mécanique soit à bonne température afin d'exploiter tout cela !

Berline biplace

Nous nous échappons alors sur l'autoroute. Certes, l'auto roule vite, mais sans la fougue sauvage d'une italienne digne de ce nom.

Bien évidemment, avec 30,2 secondes au 1 000 m DA et une vitesse de pointe de 190 km/h (données constructeur), la Lancia s'en sort plutôt bien dans l'absolu mais on attend bien plus d'un coupé à moteur central doté d'une ligne aussi racoleuse...

Au risque de décevoir les amateurs du genre, disons-le tout net : le 2 litres Fiat est loin du brio de ses cousins Alfa, tout au plus a-t-on

l'impression de tirer sur le berlingot d'une berline actuelle de gamme moyenne, sans plus. Aïe ! La sensation de vitesse est sans doute aussi gommée par un remarquable et surprenant confort pour un coupé à tel point que l'on pourrait aisément traverser la France entière sans grande fatigue... si seulement le bruit du moteur, franchement peu mélodieux, était moins présent dans l'habitacle ! Nous quittons donc l'autoroute histoire de vérifier cet a priori et tester les qualités dynamiques de l'auto sur petites routes...

suite page 83 ▶



VOUS AVEZ DIT "BIZARRE" ?

Issue de la compétition, la solution du moteur central fait son entrée chez les constructeurs dans les sixties. La Montecarlo, elle, bénéficie d'un nouveau 2 litres (type 134 AS 000) extrapolé du double arbre Fiat développé par Aurelio Lampredi. Hélas, ce "longue course" alimenté par un carburateur double corps ne développe que 120 ch voire 84 ch SAE avec le 1800 de la Beta sur la version US ! Si le préparateur Virgile Conrero s'est attaqué à la Montecarlo, Lancia ne remédiera jamais au manque de puissance de son modèle. Une drôle de politique d'autant que la Montecarlo s'octroie le championnat du monde des marques en circuit en 1980 et 1981 ! Mais avec une culasse 16 soupapes de 131 Abarth et un turbocompresseur, le 1 426 cm³ crachait jusqu'à 490 ch !

LA LANCIA MONTECARLO

DE 1975 À 1981

Si la Montecarlo a peu évolué, sa genèse est pleine de rebondissements. A l'origine il s'agit pour Fiat de développer une version plus performante de la future X1/9. Le projet X1/8, rebaptisé X1/20 en 1971, porte le code usine Fiat "tipo 137". Crise pétrolière oblige, s'il est question un moment de la vendre sous le label Abarth, c'est finalement Lancia qui hérite de la X1/20 en raison de son positionnement haut de gamme et sportif. Prenant le nom de "Beta Montecarlo" en hommage aux victoires remportées par les Fulvia HF en 1972 et Stratos en 1975, elle constitue le fer de lance de la gamme Beta... composée de tractions !

1975

Présentation au salon de Genève de la Beta Montecarlo : types 137 AS (coupé) et AST (découvrable). Chevrolet ayant déposé le nom Montecarlo, la version américaine s'appelle "Scorpion" (type 137 AS.06) : 1 756 cm³ (84 ch SAE à 5 800 tr/mn, 170 km/h), 1 070 kg et 3,97 m de long. Pare-chocs proéminents et phares ronds relevables électriquement.

1977

88 ch SAE pour la Scorpion (84 en Californie) avant arrêt des exportations à l'été.

1978

Arrêt de fabrication en mai.

1980

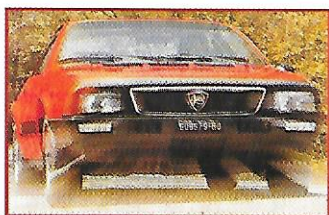
Réapparition à Genève de la Montecarlo qui abandonne l'appellation "Beta" : nouvelle calandre, bandeau alu sous les feux arrière, vitres de custode intégrées aux montants de panneaux arrière, volant 3 branches, suspension retouchée, jantes alu 14 pouces permettant le montage de disques plus grands (25,1 cm), servo supprimé au profit d'un limiteur de freinage, voies élargies (1,42/1,46 m) et taux de compression de 9,35 à 1. Si la vitesse maxi gagne 5 km/h, les performances n'évoluent guère.

1981

Fin de production en juin. Les derniers exemplaires sont écoulés jusqu'à 1983.

Production totale :

3 854 (137 AS), 1 940 (137 AST) et 1 801 (137 AS. 06).



Les Beta Montecarlo "série 1" sont aisément reconnaissables à leur calandre (ci-dessus) et leurs montants de pavillon entièrement tôleés (ci-contre).



Ci-contre, la "série 1" bénéficie de roues de 13 pouces en alliage léger.



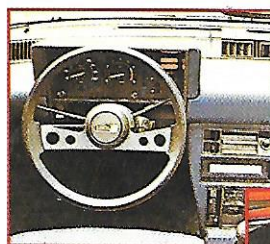
Les Montecarlo sont aussi disponibles en version découvrable (type 137 AST).



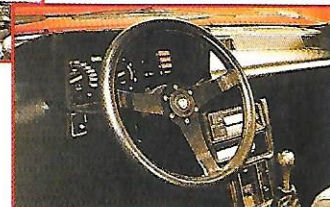
Ci-contre, la Montecarlo "série 2" de 1980 bénéficie d'une nouvelle calandre et de jantes 14 pouces.



Ci-dessus, la "série 2" est identifiable à ses montants de pavillon pourvus d'une vitre de custode.



Si l'habitacle évolue peu, le volant est un deux branches sur la "série 1" (ci-contre) et un trois branches sur la "série 2" (ci-dessous).



La Scorpion opte pour des pare-chocs proéminents et des phares ronds escamotables.

ACHETER ET ENTREtenir

Les Montecarlo ne sont pas des voitures difficiles à dénicher dans les petites annonces... Avant de "plonger" sur le premier exemplaire venu prenez contact avec les propriétaires de ce modèle par le biais des clubs. ; ça peut toujours servir...

■ COMBIEN ?

Si un modèle exceptionnel peut atteindre 70 000 F, une Montecarlo en bon état se négocie 50 000 F, une auto complète à restaurer ne devant pas dépasser 15 000 F. A cela une raison : le coût d'une restauration, côté pièces, est prohibitif !

■ ENTRETIEN-PIECES

La Montecarlo n'est pas difficile à entretenir et son accessibilité mécanique bonne pour une voiture à moteur central. Si l'entretien n'est pas votre tasse de thé sachez que les concessionnaires Lancia sont plutôt réticents mais qu'il existe quelques spécialistes. Idem en ce qui concerne les pièces pour entretenir et restaurer votre auto. La disponibilité est moyenne (commodo, compteurs, capote, etc. introuvables) et les prix onéreux à l'exception des pièces mécaniques. De même, la plupart des pièces sont spécifiques au modèle, comme

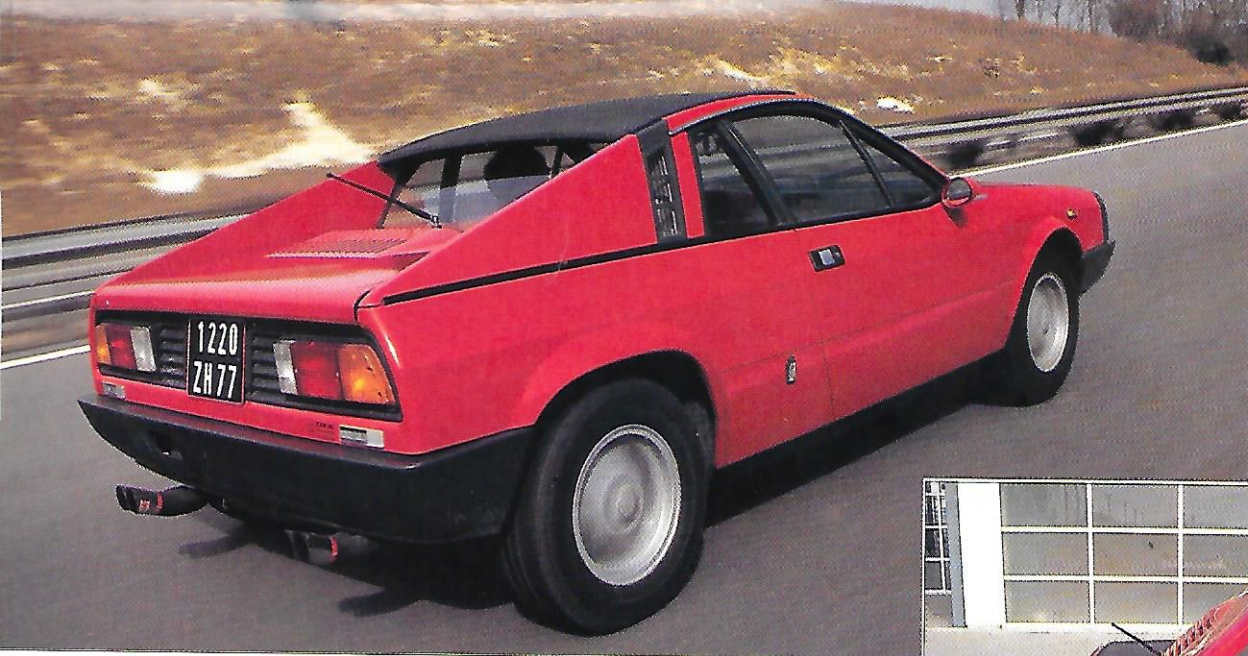
par exemple les jantes alu de la 2^e série, légèrement différentes de celles montées sur les autres Beta.

■ CHASSIS/STRUCTURE

Comme toute Italienne qui se respecte, la corrosion est l'ennemi numéro un de la Montecarlo. En dehors des points traditionnels à vérifier (passages de roues, ailes avant et arrière, bas des portes, baie de pare-brise, etc.), surveillez tout particulièrement la traverse qui supporte le train arrière et d'une manière générale tout ce qui touche aux attaches de suspension. Attention, les pièces de carrosserie sont chères (à titre indicatif, un pare-chocs coûte 5 000 F !).

■ MOTEUR

Le 2 litres Fiat ne pose aucun problème. Fiable et endurant, vous pouvez l'emmener à 200 000 km à la condition toutefois de le vidanger tous les 5 000 km (avec remplacement obligatoire du filtre) et non pas tous les 10 000 km comme le préconise le constructeur ! Peu onéreuses, les pièces moteur ne sont pas difficiles à trouver à l'exception de quelques-unes comme les silentbloks moteur, le radiateur, certaines durites et plus simplement un filtre à air !



Certes, la Lancia n'est pas une voiture de sport mais les auto-stoppeuses la voyant arriver se laisseront aisément prendre au piège ; à vous ensuite d'assurer !



Originale, l'ouverture du capot moteur se fait latéralement. Les deux doubles sorties d'échappement Ansa complètent parfaitement le look de l'auto.

Le 2 litres de la Beta est à emmener d'urgence chez un préparateur ! Notez la roue de secours qui permet de libérer de l'espace dans le coffre avant.



Où sont les chevaux ?

Car avec un nom pareil, on imagine que la Montecarlo doit être capable de prouesses sur petites routes escarpées. Hélas, si l'auto s'inscrit bien en virage, la mécanique ne suit toujours pas. On a beau pousser l'aiguille du compte-tours jusqu'à la zone rouge, tenter des rétrogradages "explosifs" sur chaque rapport, à aucun moment, on ne ressent de coup de pied aux fesses ! Pour cela il manque au bas mot une vingtaine de chevaux... A ce titre, la Montecarlo n'est pas l'outil idéal pour aller taquiner les Golf GTI et autres Fiat Ritmo Abarth de la même époque. Conséquence logique, on ne peut compter sur les ressources du moteur pour tenter quelques acrobaties dans des épingles à cheveux. C'est d'autant plus regrettable qu'elle tient impeccablement le pavé : même en lâchant d'un coup l'accélérateur en courbe moyenne à vitesse élevée la voiture épouse le virage sans broncher : c'est à se demander si l'on ne pourrait pas tenter un passage au point mort ! Restent donc les routes légèrement escarpées et bien dégagées où la Lancia fait merveille en avalant les virages avec une grande facilité à des vitesses non avouables, ce qui, en outre, vous dispense de monter debout sur les freins. En effet, difficiles à doser (les roues ont facilement tendance à bloquer) et pourvus de disques sous-dimensionnés (ce sont ceux d'une brave Fiat 127 !), les freins avouent vite leur limite : après quelques freinages d'urgence, la pédale s'allonge soudainement ! Et l'efficacité du frein à main

semble aussi toute relative... Difficile dans ces conditions de vouloir jouer les pilotes de rallye !

Où sont les femmes ?

On l'aura compris, la Montecarlo n'est pas une Stratos et pour profiter pleinement de son potentiel il faudrait lui offrir une cure de vitamines et la doter de freins à la fois plus mordants et durants. Il n'empêche, ces critiques valent uniquement dans la mesure où seule la conduite sportive constitue une "valeur" pour son propriétaire. Ainsi, cette Lancia s'apparente plus à une GT qu'à une authentique sportive. En dehors d'un bruit très présent dans l'habitacle, elle reste alors l'arme absolue pour filer sur l'autoroute dans un confort royal ou se balader sur les routes de campagne en ayant au préalable pris soin de replier le toit souple. Bref, l'auto idéale pour partir en vacances, d'autant que le coffre est suffisamment grand pour y déposer vos bagages. Et si vous êtes célibataire, vous ne le resterez pas longtemps. Avec une ligne pareille, vous êtes bon pour des week-end amoureux à Deauville avec chacune des jeunes et belles secrétaires de votre boîte. Veinard ! ●

Remerciements à M. Cain pour le prêt de son auto ainsi qu'au Lancia club de France (15, rue des Innocents, 75001 Paris, tél. (1) 45 08 15 01) pour son dévouement et à Fabien pour son coup de main.

CARACTÉRISTIQUES LANCIA MONTECARLO (1977)

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 995 cm³ (84 x 90 mm), 120 ch DIN à 6 000 tr/mn, 16,8 mkg à 3 500 tr/mn, compression 8,9 à 1, culasse en alliage, soupapes en tête en V à 65°, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur inversé double corps Weber 34 DATR4/250, refroidissement par eau - **Transmission** aux roues arrière, embrayage monodisque à sec à commande hydraulique, boîte 5 rapports - **Suspension** à 4 roues indépendantes. AV : jambe élast. levier transv. inf. oblique et barre de poussée ; AR : jambe élast., levier triang. transv. inf. et bras transv. auxiliaire ; ressorts hélicoïdaux, amortisseurs et barres stab. AV/AR - **Freins** à double circuit avec assistance (à l'avant), 4 disques - **Direction** à crémaillère - **Pneumatiques** 185/70 HR 13 - **Carrosserie** autoporteuse acier, coupé 2 places (toit souple en option) - **Dimensions** long. 3,81 m ; larg. 1,69 m ; haut. 1,19 m ; empat. 2,30 m ; voies AV/AR 1,41/1,45 m ; garde au sol 0,13 m - Poids 1 040 kg - **Consommation** 10 à 15 l/100 km - **Prix neuf** 61 980 F, 11 CV - **Performances** 0 à 100 en 9,3 sec., 1 000 m D.A. en 30,2 sec (données usine...) - **Vitesse maxi** 190 km/h.