

Lancia Beta 1300

Sauce turinoise

Dans la famille Beta, je voudrais... la berline ! Tête de pont de la gamme, locomotive des chiffres des ventes, cette auto a pourtant disparu au champ d'honneur des modèles familiaux. Parmi les rescapées, voici la plus humble de la portée...

Ci-dessus : berline de moyenne gamme pour Lancia, la Beta offre tout de même du brio italien, avec des performances alléchantes pour la catégorie comme en témoignent l'instrumentation et la commande de boîte 5 vitesses au look futuriste !

L'originalité, l'inventivité et le raffinement, ça ne paye pas toujours ! Malgré les géniales Flavia et Fulvia des sixties et des résultats sportifs de premier plan, la marque créée par Vincenzo Lancia en 1906 ne parvient pas à devenir prospère. Conséquence, le géant voisin turinois Fiat absorbe en 1969 le petit constructeur au prestige intact mais aux comptes déficitaires. Objectifs, rationaliser l'outil de production et lancer une nouvelle gamme.

Bouturage

La tâche de l'émissaire de Fiat chez Lancia, Sergio Camuffo, ressemble à un défi : il a trois ans devant lui, peu d'argent, mais dispose d'atouts considérables comme la compétence du staff technique Lancia et la possibilité de réfléchir à

quelque chose d'entièrement nouveau. Ce qu'il fait. Développée en un temps record et présentée au salon de Turin 1972, la Beta constitue une rupture par rapport aux précédents modèles. Si la traction avant est conservée, exit le flat four des Flavia ou le V4 des Fulvia, place au 4 cylindres transversal Fiat à double arbre à cames en tête dessiné par Aurelio Lampredi. Trois versions sont proposées : 1400 (90 ch), 1600 (100 ch) et 1800 (110 ch). Positionnement oblige, Lancia met un point d'honneur à apporter sa touche (arbres à cames spécifiques...) pour doper les performances par rapport à celles des Fiat 124 et 132, tandis que la boîte 5 et les 4 disques de freins ajoutent au prestige de la Beta. Les trains roulants McPherson, pour être d'une grande simplicité, n'en sont pas moins inédits, tout comme la carrosserie deux volumes (héritée du centre style Fiat) censée épouser les canons du marché,

Dans le ton de son époque, la ligne reste proche d'autres modèles concurrents (Alfasud, Citroën GS, VW Passat...) mais les quatre phares apportent ici une touche de sportivité.



mais dépourvue de hayon, jugé disgracieux. Rejointe par un coupé, un spider et un break 3 portes, la berline évolue dès 1974 avec l'arrivée d'une version 1300 de 82 ch. Cet étirement vers le bas préfigure un vaste ménage en 1975 avec la disparition du 1400 et du 1800, remplacé par un 2 l. Appelée 2^e série, cette nouvelle gamme Beta apporte à la berline son lot de retouches. Ainsi, Pininfarina remanie la calandre, agrandit custodes et lunette arrière afin d'améliorer la visibilité. La 1300 ne fait toutefois pas partie du voyage lorsque la 3^e et dernière série est lancée en 1979. Lancia recentre alors la gamme vers le haut, en conser-

vant non seulement les moteurs 1600 et 2 l mais en ajoutant une version injection de 122 ch. En 1981, les "deux volumes" se retirent (suivies du spider en 1982 et du reste de la gamme en 1984) pour laisser place au règne des Delta.

Passat ascendant GS

Avec les berlines, on rencontre souvent ce phénomène : on n'y prête pas vraiment attention, puis, avec le recul du temps, on leur trouve plein de charme. Elles portent en elles la marque d'une époque, avec ses repères, références et souve->

LA MAGIE LANCIA N'EST PAS LOIN. IL FAUT JUSTE PRENDRE UN PEU PLUS LE TEMPS DE L'ÉCOUTER...



Avec les années 70, Lancia a choisi d'opter pour l'alphabet grec concernant le nom de baptême de ses voitures. La finition de la berline Beta est largement au-dessus de la moyenne de sa catégorie.



Caractéristiques techniques

LANCIA BETA 1300, 1978

- **Moteur** 4 cylindres en ligne en position transversale AV, culasse alu/bloc fonte, 1 297 cm³ (76x71,5 mm), 82 ch DIN à 5 800 tr/mn, 11 mkg à 3 300 tr/mn, rapport volumétrique 8,9 : 1, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur inversé Weber 32 DATR.

- **Transmission** aux roues AV, boîte 5 rapports.

- **Direction** à crémaillère.

- **Freins** système Superduplex (double circuit) avec assistance, disques AV/AR.

- **Suspension** AV pseudo McPherson, leviers triangulés inférieurs, barre stabilisatrice ; AR McPherson, doubles leviers transversaux inférieurs par côté, barre stabilisatrice.

- **Structure/carrosserie** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places.

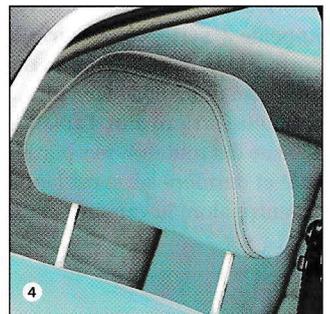
- **Dimensions** longueur 4,29 m, largeur 1,70 m, hauteur 1,40 m, empattement 2,54 m, voies AV/AR 1,40/1,39 m.

- **Pneus** 155SR14 (175/70SR14 en option).

- **Poids** 1 080 kg.

- **Performances** vitesse maxi 160 km/h, 0 à 100 km/h 14,5 sec.

1 Le contraste est fort entre le design très seventies de la planche de bord et le raffinement classique du reste de l'habitacle. 2 Les contreportes reçoivent un garnissage du même bleu que la sellerie. 3 L'habitacle est bien aéré grâce aux louvres des custodes. 4 Chose rare encore à l'époque, on trouve des appuis-tête aux places avant.



> nirs. Notre 1300 de 1978 n'échappe pas à cette règle générationnelle : lignes au couteau, arrière tronqué, volume bicorps conjuguant l'utile à l'agréable... L'auto ne peut renier une inspiration commune avec la VW Passat ou la Citroën GS. Certes, on aurait davantage vu cette parenté sous le blason Fiat car la rupture avec les Flavia et Ful-

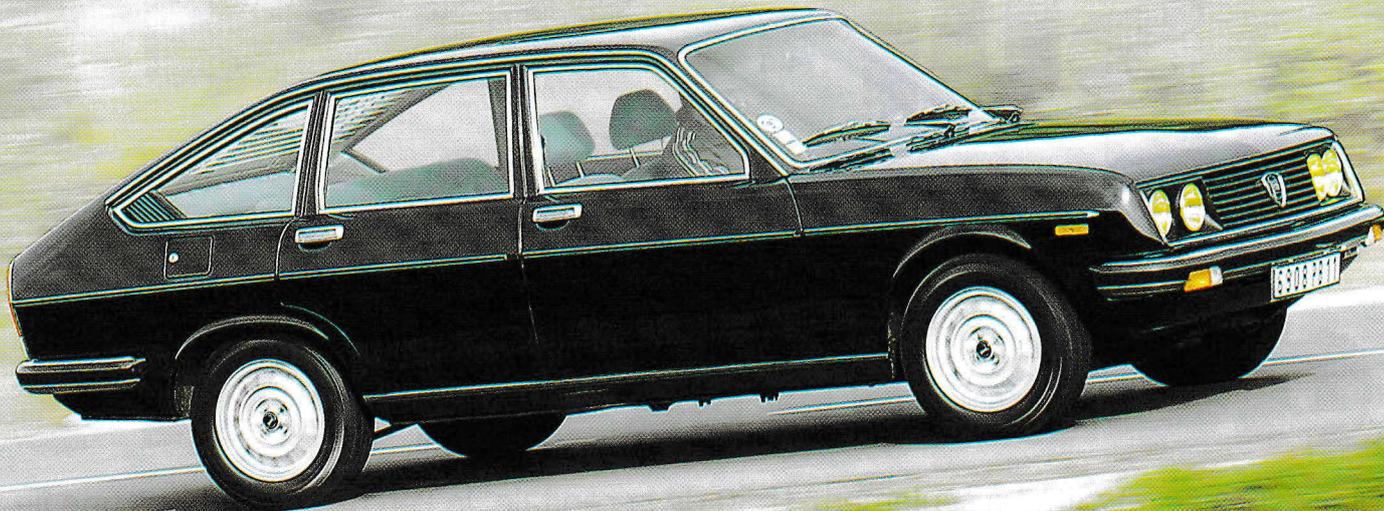
via fait les frais d'une certaine touche Lancia, faite de distinction et d'élégance. Ce parfum, pourtant, on parvient à le retrouver en pratiquant plus assidûment l'auto. Est-ce l'état exceptionnel de notre exemplaire ou sa belle couleur d'un bleu profond ? Mystère. Le fait est que je suis sous le charme d'un véhicule qui, dans la morosité grise métallisée ambiante, s'impose comme "une belle auto". A l'intérieur, le même processus se reproduit. Oui, la planche de bord (à l'instrumentation complète) n'est pas un sommet d'inspiration, mais je me laisse corrompre et engourdir par les sièges bleu pâle, l'atmosphère douce et le look 100% skai/plastoc du levier de vitesses, ni sport ni classieux pour deux sous. Allez comprendre...

Action. Le petit double arbre est un canasson qui sait se faire entendre. Serait-il hargneux ?



COMBIEN ÇA COÛTE ?

Définir une cote pour un modèle aussi peu courant en annonces ou lors de ventes aux enchères est délicat. La plupart des berlines Beta qui subsistent errent entre le statut " d'occase " passablement fatiguée et celui du véhicule que l'on conserve pour des raisons avant tout sentimentales. Un bel exemplaire devrait ainsi se situer entre 1 200 et 2 000 €. Si vous avez la chance de tomber sur un tel modèle, soyez très vigilants au niveau de la corrosion (soubassements, ancrages...) et vérifiez que la voiture soit complète, notamment pour tout ce qui est pièces de carrosserie. En effet, à part quelques restes de stocks d'époque et un peu d'occasion, l'offre est bien maigre ! À noter qu'il existe un club entièrement destiné aux Bata (<http://www.italian-cars-club.com/Squadra-Beta>).



STÉPHANE MAYET : « J'AI TRAVERSÉ LE TEMPS AVEC. »



Cette Lancia a été achetée par le père de Stéphane Mayet, en 1978 : « Il avait

été tenté par la Renault 18 mais avait trouvé les finitions un peu justes. » Il se tourne alors vers cet exemplaire " vieux " de quatre mois appartenant à un jeune médecin. Maniaque et fier de son

achat, il conserve soigneusement l'auto jusqu'à ce que son fils ait son permis. Elle devient alors sa voiture de tous les jours, qu'il préserve à son tour soigneusement : « J'ai pris beaucoup de soin pour que la caisse ne rouille pas. J'ai fait des sacrifices pour la conserver. Je ne suis allé qu'une fois aux sports d'hiver avec ! » Stéphane n'hésite pas à remplacer le moteur et à

faire refaire une peinture alors que l'auto accuse 165 000 km ! Par le jeu de l'entretien courant, et par conservatisme, il maintient l'auto malgré la raréfaction du modèle : « J'avais anticipé. A l'époque des " jupettes ", j'allais dans les casses récupérer des pièces ! J'aime avoir les éléments de carrosserie spécifiques en double. » Une démarche dans laquelle il a été aidé par le Lancia

club de France. « A un moment, je me suis senti esseulé. Par le club, j'ai reçu amitié et soutien, pu connaître des fournisseurs... » Aujourd'hui, Stéphane sait qu'il ne vendra jamais sa Beta : « Elle fait partie du patrimoine familial. » D'autant que notre homme est un lanciste convaincu (il roule en Delta turbodiesel ex-paternelle) et rêve d'une Integrale : « Il paraît que ça monte aux arbres ! »

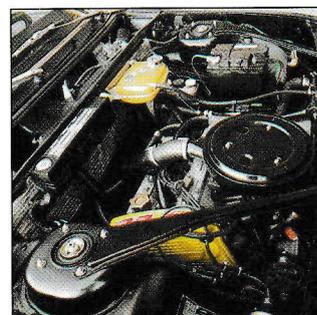
Modérons nos ardeurs. La Beta 1300 n'est pas une fausse familiale pour une petite bourgeoisie énermée. Certes, le moteur est vivant et ne rechigne pas à la manœuvre. On peut lui demander de monter en régime, mais aussi, il faut le souligner, de reprendre assez bas dans les tours. Cependant, il doit composer avec le poids de l'auto, et le comportement de la Beta avant tout axé sur le confort n'incite pas à le faire s'exprimer davantage. En effet, très souple de suspension, dès que le rythme s'accélère, la caisse prend beaucoup de roulis et se penche. Si la tenue de route reste saine, l'inconfort qui en résulte n'est en revanche pas très plaisant en conduite sportive ! De même, la direction, ultra douce mais très démultipliée, ne permet pas de savoir toujours ce que font les roues. Le plus sage est donc de baisser le rythme, profiter du confort (c'est une berline, pensons aux passagers !) et de l'excellent freinage en faisant vibrer à l'occasion le petit double arbre. La magie Lancia n'est pas loin. Il faut juste prendre un peu plus le temps de l'écouter...

Oubliée en route

Si la majorité des berlines italiennes sont oubliées, la Beta l'est peut-être plus encore que les autres. Premier modèle de l'ère Fiat, avec un style bien différent, très peu typé Lancia si on le compare au coupé ou break HPE (tous les deux dessinés par le styliste maison Pietro Castagnero), il ne manque pourtant pas d'intérêt. Une Beta 1300 offre un compromis entre le plaisir de posséder un véhicule qui a du charme et la possibilité d'une utilisation quotidienne. C'est d'ailleurs souvent le lot des modèles délaissés depuis des lustres et devenus paradoxalement plus rares que les versions plus exclusives !

TEXTE ET PHOTOS : JOËL PEYROU

Merci à Stéphane Mayet pour le prêt de sa magnifique Beta ainsi qu'à la médiathèque de Narbonne pour la mise à disposition du site.



Points forts

- Moteur vivant
- Freinage performant
- Prix d'achat

Points faibles

- Pas facile à trouver !
- Puissance
- Suspensions souples
- Pièces spécifiques rares