



**Lancia Beta coupé 1600, 1975 / Beta coupé Volumex, 1984**

# Séduction



Oui, c'est sûr : en français, la consonance de la Beta n'est pas des plus heureuses ! Bien moins en tout cas que sa conception et ses motorisations. Symbole d'une nouvelle période pour Lancia, elle s'est vue déclinée en de multiples versions dont les très réussis coupés. Si une décennie sépare les premières 1600 des ultimes Volumex, a-t-elle su garder sa philosophie ?

TEXTE : JULIEN LOMBARD — PHOTOS : JOËL PEYROU

*Nos vifs remerciements à Dante Tagliabue, Massimo Sforza et Emilio Lumia pour leur aide à la réalisation de ce reportage dans des conditions climatiques peu propices ! Un grand merci également à Jean-Charles Voisin, vice-président du Lancia Club de France, pour son aide décisive et ses nombreux renseignements. Merci, enfin, à Laurent Bunnik.*



**Accessoires chromés ou noir mat, fins pare-chocs ou épais boucliers, cette photo met bien en évidence l'évolution du style par le détail en une décennie. Mais la différence se joue aussi sous le capot !**

# latine

**M**ous sommes en octobre 1969. Fiat vient de racheter la marque à la lance. Si la production des modèles existants — Fulvia et Flavia — se poursuit, moyennant quelques mises à jour, il faut toutefois songer à renouveler une gamme vieillissante. C'est la tâche à laquelle va se consacrer l'équipe réunie autour de l'*ingegnere* Sergio Camuffo en concevant la Beta, première Lancia de l'ère Fiat. Après la Flavia qui, en 1960, a inauguré la traction avant dans la Péninsule, et la Fulvia (1963) qui a continué sur cette lancée, la Beta ne peut décemment être qu'une traction. Par ailleurs, tradition Lancia oblige, les solutions techniques se doivent d'être sophistiquées. C'est pourquoi est conçue une suspension à quatre roues indépendantes qui comporte un ingénieux train arrière multi-bras. Camuffo ne prend pas le temps de le breveter. C'est une erreur ! Dans les décennies ultérieures, il sera copié par de nombreux constructeurs, ce qui en dit long sur ses qualités... *A contrario*, le moteur de la Beta, à quatre

cylindres en ligne, affiche une architecture moins originale que naguère, même s'il possède une culasse à deux arbres à cames en tête. Monté initialement sur la Fiat 124 Sport, le "double arbre Lampredi", fiable et brillant, a été adopté pour d'évidentes raisons d'économie d'échelle. Présentée en 1972 en version berline, la Beta ne tarde pas à être déclinée en version coupé (fin 1973), spider, break de chasse HPE, sans oublier la berlinette Montecarlo à moteur central. Dessiné en interne par Pietro Castagnero (déjà auteur des lignes du coupé Fulvia), le coupé Beta arbore une robe classique et équilibrée, sans embouti commun avec la berline. En dix ans de carrière, il est décliné en quatre séries et produit à 111 801 exemplaires. Recevant des moteurs de différentes cylindrées, alimentés par carburateur ou injection, la Beta fera l'objet d'améliorations constantes. Entre la 1600 de première génération et la Volumex dotée d'un compresseur, il existe bien entendu un monde. C'est ce que nous vous proposons à présent de découvrir...



## Caractéristiques techniques

### LANCIA BETA COUPÉ 1600, 1975

• **Moteur** 4 cylindres en ligne en position transv. AV, bloc fonte, culasse alu, 1 592 cm<sup>3</sup> (80x79,2 mm), 108 ch DIN à 6 000 tr/mn, 13,8 mkg à 4 500 tr/mn, rap. vol. 9,8 : 1, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur double corps Weber 34 DMTR ou Solex C34CIC-1.

• **Transmission** aux roues AV, embrayage monodisque à sec à commande mécanique, boîte 5 vitesses, rapport de pont 4,071 : 1.

• **Direction** à crémaillère.

• **Freins** disques AV/AR.

• **Suspension** à 4 roues indépendantes. AV avec jambes élastiques type McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre stabilisatrice ; AR avec jambes élastiques type McPherson, bras transversaux tubulaires, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre stabilisatrice.

• **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, coupé 2 portes, 2+2 places.

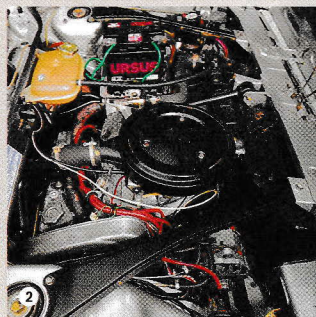
• **Dimensions** longueur 3,995 m, largeur 1,65 m, hauteur 1,285 m, empattement 2,35 m, voies AV/AR 1,406/1,392 m.

• **Roues** jantes alu Cromodora ou FDS, pneus 175/70 HR 14 (Falken sur modèle essayé).

• **Poids** (à vide) 990 kg.

• **Performances** (usine) vitesse maxi 180 km/h, 0 à 100 km/h 10,2 sec., km D.A. 31,5 sec.

❶ Toute l'ambiance feutrée d'une italienne chic des années 70. Si les passagers arrière ont peu de place pour les jambes, chacun a droit à un appui-tête.



❷ Alimenté hélas par un seul carburateur de petit diamètre, le double arbre 1600 ne développe que 108 ch. Pas mal pour l'époque mais pouvait mieux faire quand même... ❸ Un sigle synonyme d'élégance et de sophistication technique. ❹ Quel design, ce volant !

## ACHETER UN COUPÉ BETA 1600

### > QUE VÉRIFIER ?

Les coupés Beta de 1<sup>re</sup> série sont devenus très rares aujourd'hui. Fabriqués avec des tôles peu ou pas protégées, ils ont souvent été victimes de la corrosion, qui affecte notamment les baies de pare-brise et de lunette arrière, les bas de portes, ainsi que la soudure entre l'aile avant et le puits de suspension. Faute d'un entretien suivi, les exemplaires survivants sont rarement en très bon état. S'agissant du circuit électrique, il faut se méfier des bidouillages, tandis que la sellerie apparaît très fragile. La mécanique, quant à elle, est très robuste et peut atteindre sans problème 200 000 km. Si la boîte de vitesses est solide, elle comporte toutefois une tringlerie assez longue, avec de nombreux renvois qui peuvent s'user au fil du temps. Les pièces spécifiques étant très difficiles à trouver, mieux vaut faire l'acquisition d'un exemplaire complet. Pour tout renseignement, on n'hésitera pas à s'adresser au Lancia Club de France (tél. 01 45 08 15 01) qui possède toute la documentation d'origine.

### > COMBIEN ?

Si on peut trouver une belle auto à 3 000 €, pour une voiture en parfait état, il faudra mettre le double, ce qui reste fort raisonnable.

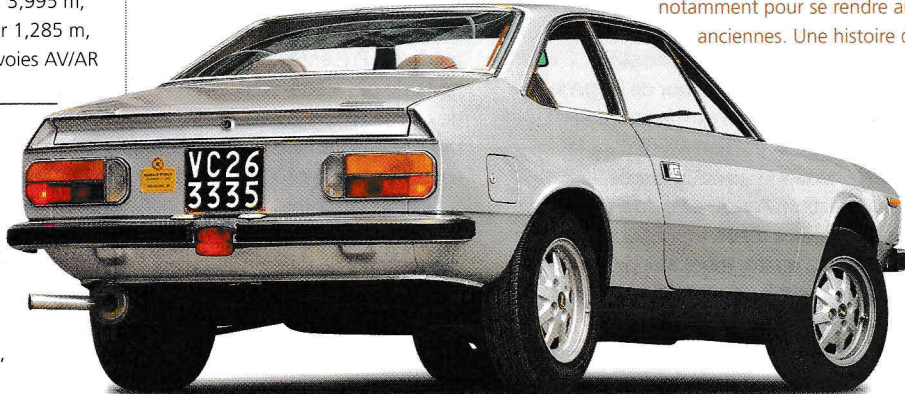


### MASSIMO SFORZA :

« JE TROUVE SA LIGNE EXCEPTIONNELLE ! »

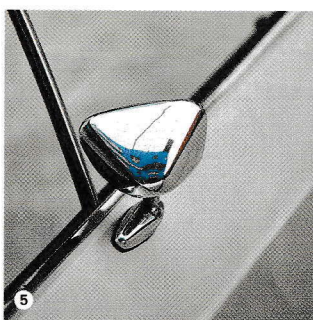
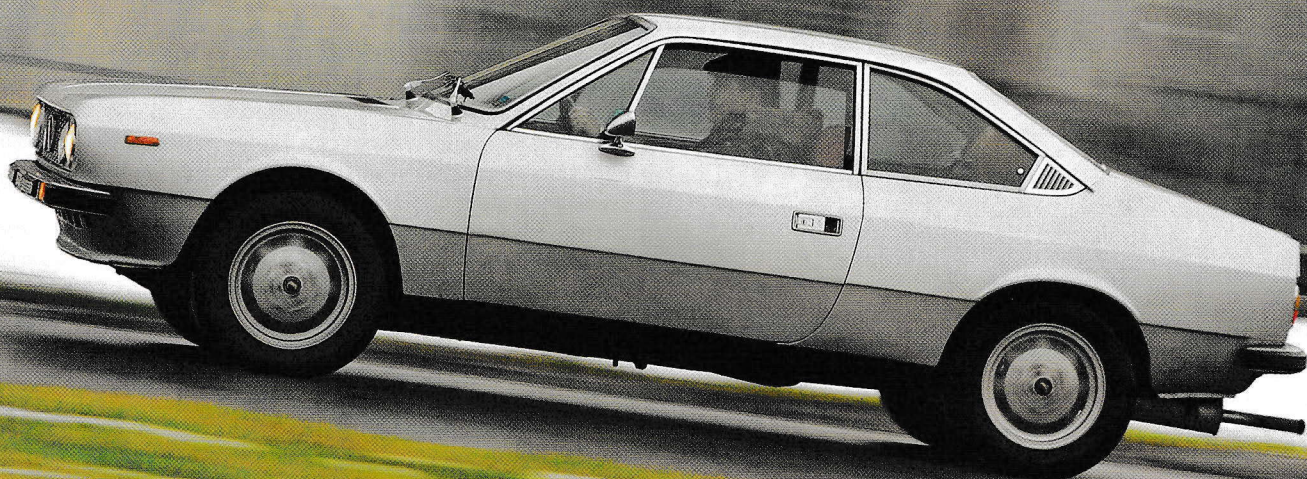
Faisant partie de la Guardia di Finanza — une institution typiquement italienne — et habitant à Verceil, entre Milan et Turin, Massimo Sforza a acquis son coupé Beta 1600 par le plus

grand des hasards : « J'avais un ami, petit revendeur de voitures, qui a cessé son activité en 1995. Dans la cour étaient entassées différentes autos, parmi lesquelles ce coupé Beta, modèle que je ne connaissais pas. Il était recouvert de poussière mais complet, à l'exception de la commande de boîte de vitesses, prélevée pour une autre voiture. C'était une première main avec 100 000 km d'origine ; on a pris les compressions, elles étaient bonnes... » C'est ainsi qu'a débuté une véritable histoire d'amour : « Ce que j'aime, explique Massimo, c'est sa ligne, que je trouve exceptionnelle, malgré son âge ; elle est intemporelle. Je l'ai trouvée tellement belle que j'ai acheté par la suite un spider puis une Beta berline. Mon coupé Beta a, de plus, l'avantage d'être beaucoup plus rare qu'une Fulvia, bien qu'il soit plus récent. » Depuis qu'il possède son coupé, Massimo a parcouru 20 000 km à son volant et il l'utilise notamment pour se rendre aux concentrations de voitures anciennes. Une histoire d'amour, on vous dit...

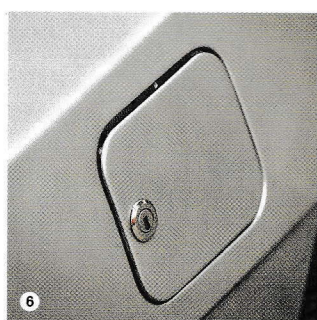


A sa sortie, le coupé Beta semblait un peu épais par rapport au coupé Fulvia. Avec le recul du temps, force est d'admettre une élégance toute latine et très personnelle.

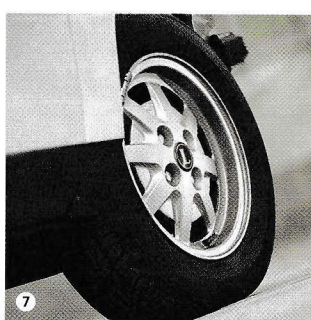
**LE CONDUCTEUR AVIDE DE SENSATIONS DEVRA MONTER DANS LES TOURS POUR DÉCOUVRIR UN COUPÉ BETA NERVEUX.**



5



6



7

5 Trop mignon. Au début des années 70, la finesse des détails perdure encore. 6 Cachez ce bouchon d'essence que je ne saurais voir ! 7 La touche de sportivité mais aussi de sobriété.

## Beta coupé 1600 : hauts régimes conseillés

Dans sa robe gris clair métallisé, notre coupé Beta 1600 de 1975 apparaît d'une sobre élégance. Le dessin de Pietro Castagnero rappelle à certains égards celui de la Fulvia, avec le capot plat, les doubles phares, le pavillon très fin ou encore l'arrière à pan coupé. La réussite est indéniable, même si la Beta n'a hélas pas la grâce d'une Fulvia...

Présenté en 1973, le coupé de 1<sup>re</sup> série se signale par l'abondance des chromes — des encadrements de vitres aux extracteurs d'air, en passant par les poignées de portes —, ce qui lui confère un charme rétro indéniable.

Le début des années 70 a aussi été une période d'audace stylistique, comme en témoigne l'étonnante calandre qui alterne les rectangles longs et courts. Raffinée comme il se doit, la Beta arbore de belles jantes alliage, de superbes rétroviseurs profilés, des feux rouges dans la tranche des portes, et des seuils de portes chromés avec l'écusson de la marque.

A l'intérieur, les effluves nous font remonter le temps, tandis que le spectacle qui s'offre à nos yeux suscite des sentiments contrastés. La sellerie en velours rouge est superbe et se marie à merveille avec la teinte de la carrosserie ; les chromes et le ciel de toit en skaï blanc à trou-trous nous plongent dans

l'atmosphère d'une sportive des belles années. En revanche, le volant à deux branches au dessin tarabiscoté apparaît totalement kitsch (mais tellement drôle !) et le tableau de bord, avec son cendrier façon tiroir de commode ou encore sa couleur marron, typique des *seventies*, n'arrange rien...

Mais prenons place à bord. Précisons tout de suite que les places arrière ne peuvent être utilisées que par de (très) jeunes enfants. Même en remontant le volant réglable, on n'a guère de place pour les genoux, la position de conduite étant loin d'être idéale. Contact. L'échappement émet une sonorité sympathique et très... italienne. D'emblée, on est frappé par la dureté de la direction, qui rend les manœuvres éprouvantes et se fait sentir à basse vitesse. Quant à la commande de boîte, elle est calamiteuse : à la fois dure et peu précise. Il s'agit cependant d'un défaut propre à notre auto.

Un petit galop d'essai sur les routes détrempées du nord de Milan nous permet d'apprécier les performances honorables de la 1600 et la réelle souplesse du moteur, tandis que la suspension très ferme ne nous laisse rien ignorer de l'état de la chaussée. Le conducteur avide de sensations devra cependant monter dans les tours pour découvrir un coupé Beta nerveux, qui tient très bien la route et freine efficacement. En un mot : une voiture homogène pour un conducteur raisonnable.

## Les grandes dates du coupé Beta



**1973** Présentation en septembre du coupé Beta, disponible en versions 1600 (1 592 cm<sup>3</sup>, 108 ch DIN) et 1800 (1 756 cm<sup>3</sup>, 120 ch).

**1974** Le coupé Beta est disponible à partir de mars.



**1975** Présentation à l'automne du coupé de 2<sup>e</sup> série, équipé au choix d'un moteur 1600 (1 585 cm<sup>3</sup>, 100 ch) ou 2 litres (1 995 cm<sup>3</sup>, 119 ch). La version 2000 reçoit une nouvelle face avant : bossage de capot, calandre noire agrémentée de 5 joncs chromés dans sa partie inférieure et doubles phares placés sous une vitre unique. Direction assistée en option.

**1976** Lancement au début de l'année d'une version 1300 (1 297 cm<sup>3</sup>, 82 ch) à la finition simplifiée (calandre noire, roues en acier, etc.).



## Caractéristiques techniques

### LANCIA BETA COUPÉ VOLUMEX, 1984

- Moteur 4 cylindres en ligne en position transv. AV, bloc fonte, culasse alu, 1 995 cm<sup>3</sup> (84x90 mm), 135 ch DIN à 6 000 tr/min, 21 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 7,5 : 1, soupapes en V, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur double corps Weber 36DCA5/250, compresseur volumétrique Volumex.

- Transmission aux roues AV, embrayage monodisque à sec à commande mécanique, boîte 5 vitesses, rapport de pont 3,263 : 1.
- Direction à crémaillère, assistée.
- Freins assistés, disques AV/AR.

- Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec jambes élastiques type McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre stabilisatrice ; AR avec jambes élastiques type McPherson, bras transversaux tubulaires, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre stabilisatrice.

- Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, coupé 2 portes, 2+2 places.

- Dimensions longueur 3,995 m, largeur 1,65 m, hauteur 1,285 m, empattement 2,35 m, voies AV/AR 1,406/1,392 m.

- Roues jantes alu Cromodora ou FDS, pneus 185/65 HR 14 (Pirelli P 6000 sur modèle essayé).

- Poids (à vide) 1 095 kg.

- Performances (usine) vitesse maxi 202 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec., km D.A. 30,1 sec.

❶ Ambiance plus austère mais finition plus sérieuse à bord de la Volumex. On appréciera l'état exceptionnel de ce modèle. Incroyable...



❷ Doté d'un compresseur, le bloc deux litres développe une puissance suffisante et autorise surtout des reprises à bas régimes appréciables. ❸ Changement de look réussi pour le badge Lancia. ❹ Plaque de bord remise au goût du jour et superbe volant sport trois branches.



## > COMBIEN ?

On peut trouver un bel exemplaire pour 4/5 000 €. On pourra néanmoins déboursier 7/8 000 € pour un modèle en parfait état.

# ACHETER UN COUPÉ BETA VOLUMEX

## > QUE VÉRIFIER ?

Produit à seulement 1 272 exemplaires, le coupé Beta Volumex est une voiture rare et... souvent bricolée. Trouver une belle auto nécessite de la patience. Moins sensibles à la corrosion (tôles mieux traitées), les coupés de 4<sup>e</sup> série n'en sont toutefois pas exempts. Attention aux dessous des joints de pare-brise et de lunette arrière (qui ne sont plus collés). Le moteur est très solide : au LCF, on en connaît ayant atteint 500 000 km ! Le compresseur Volumex (faisant la joie des propriétaires de MG d'avant-guerre...) se règle une fois pour toutes. Cependant, il faut vérifier la courroie d'entraînement du compresseur, ainsi que son réservoir à huile (tous les 500 km). La pompe à essence électrique, spécifique à la VX, est une source de panne. S'agissant du circuit électrique, le commodo n'est pas relayé ; il faut donc installer un relai. Enfin, les pièces spécifiques à la VX comme le spoiler, le becquet et la miroiterie couleur bronze sont introuvables.



## DANTE TAGLIABUE :

« DES LES ANNÉES 70, MA FAMILLE A TOUJOURS EU DES LANCIA. »

Architecte à Seregno, dans la banlieue nord de Milan, Dante Tagliabue est membre actif du club Lancia Hi Fi. Il a découvert très tôt la marque turinoise, dont il est devenu un fin connaisseur :

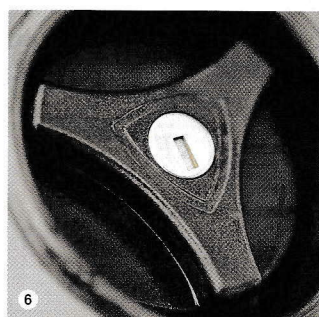
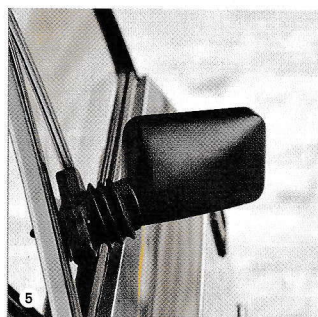
« En 1971, après avoir possédé des Fiat, mon père a acquis sa première Lancia, une berline 2000, qui sera suivie d'une autre 2000, puis d'une Gamma. Le concessionnaire Fiat de Seregno était un bon client de mon père... » Dante lui-même a eu la chance d'avoir sa première Lancia très jeune : « En 1977, à 18 ans, j'ai eu une Beta coupé 1300, qui sera suivie d'une 1600, d'une deux litres, puis de cette Volumex. » Cette dernière, qui ne totalise que 40 000 km, présente un état d'origine proprement exceptionnel. Pourquoi cette passion pour le coupé Volumex ? « Il dispose d'un couple important, ce qui permet de passer très rapidement de 110 à 180 km/h en 5<sup>e</sup>. Sa vitesse de pointe était intéressante à l'époque... quand il y avait beaucoup moins de radars ! Et puis, la tenue de route reste excellente, même aujourd'hui. Quand on connaît la voiture, elle est très amusante. Elle permet d'arriver très vite dans un virage, d'entamer une dérive des quatre roues en relâchant l'accélérateur, puis de réaccélérer en sortie de virage. » Aujourd'hui, Dante possède également un coupé



Montecarlo, une Beta Spider, une Delta integrale et une Fulvia. Et il roule au quotidien avec une Lancia moderne. Les Lancia ? Le paradis de Dante !

Entourage des vitres et feux noir mat, becquet de coffre, le coupé Beta a su s'adapter au style des années 80 avec brio.

## MUNIE D'UN COMPRESSEUR VOLUMEX, LA BETA SE TROUVE LITTERALEMENT TRANSFIGURÉE.



5 Place au plastique noir et au soufflet de rétroviseur : nous sommes ici dans les années 80.  
6 Plus de trappe secrète mais un bouchon noir reprenant en son centre la forme de l'écusson Lancia. La subtilité à bon prix... 7 Pneus plus larges et logos de moyeux différents.

### Beta coupé Volumex : le brio sans effort

Dans sa discrète livrée gris anthracite, le coupé Volumex de notre comparatif n'a esthétiquement rien à envier à sa sœur plus ancienne. Si les restylings n'évitent pas toujours l'écueil du replâtrage maladroit, Lancia a su habilement moderniser la Beta coupé sans la dénaturer, en la dotant de pare-chocs plus enveloppants et en remplaçant la plupart des parties chromées (entourages de vitres, rétroviseurs, poignées de portes...) par des éléments noir mat. Les pare-chocs restent fins et sont dotés d'un bord supérieur chromé bienvenu, tandis que les protections latérales et les appendices aérodynamiques sont discrets, surtout avec les teintes sombres. Qui plus est, la calandre en forme d'écu, référence aux Lancia d'antan, apparaît plus réussie que celles des séries précédentes. Extérieurement, la version Volumex, un peu plus agressive, se reconnaît à son gros spoiler noir, son monogramme "VX" sur la calandre, son bossage supplémentaire de capot et son becquet différent.

A l'intérieur, la Beta gagne en sobriété ce qu'elle perd en charme rétro. Les garnitures en laine Ermenegildo Zegna, spécifiques à la version VX, sont élégantes, le volant à trois branches en métal

et jante cuir est superbe, tandis que la planche de bord noire est exempte de fautes de goût, à défaut d'être vraiment belle.

On est bien installé dans le coupé VX : le volant ne gêne plus et le dossier des sièges, plus haut, maintient mieux le dos. Le moteur à compresseur émet une sonorité plus métallique et "méchante". D'emblée, on se rend compte qu'on a affaire à une tout autre voiture. Beaucoup plus maniable, grâce à sa direction assistée et à une commande de boîte qui n'est plus récalcitrante, elle n'a pas besoin d'être poussée pour affirmer son tempérament. Le compresseur agissant dès les bas régimes, le moteur se montre étonnamment souple, ce qui évite les rétrogradages trop fréquents, notamment en ville, tandis qu'on peut démarrer sans peine en 2<sup>e</sup>. Par ailleurs, le surcroît de couple se traduit par des reprises vigoureuses. Munie d'un compresseur Volumex, la Beta se trouve littéralement transfigurée (alors qu'elle n'affiche que 13 chevaux de plus que la 2000 IE). Comme la tenue de route et le freinage sont à la hauteur, la voiture garde son homogénéité, tout en se montrant plus aboutie. On conduirait presque une voiture moderne, si ce n'était le bruit à haute vitesse. Élégant, performant et moderne, le coupé Volumex est aussi séduisant que convaincant. Une auto qu'il est urgent de redécouvrir !



#### 1978

A l'automne est dévoilée la version FL (Face Lift). Direction assistée en série sur 2000.

Allumage électronique. Boîte automatique en option (1600 et 2000). Nouveaux sièges, tableau de bord (à touches piano), volant et pommeau de levier de vitesses. Les trois versions reçoivent le capot et la calandre de la 2000 mais avec des optiques séparées. Nouveaux rétroviseurs noir mat réglables de l'intérieur. Baisse de puissance sur 2000 (115 ch) et augmentation de cylindrée sur 1300 (1 301 cm<sup>3</sup>).

#### 1981

Présentation de la version FL2. Nouvelle calandre reprenant la forme du bouclier Lancia, entourages de vitres noir mat, pare-chocs plus enveloppants, becquet, etc. A l'intérieur, nouvelles garnitures, volant au moyeu strié, nouveau graphisme, etc. Versions 1300 (1 366 cm<sup>3</sup>, 84 ch), 1600 et 2000IE (122 ch).

#### 1983

Présentation en juin d'une version 2000 à carburateur équipée d'un compresseur volumétrique et baptisée Volumex (135 ch). Spoiler plus volumineux, becquet différent, pneumatiques plus larges. Garnitures spécifiques en laine Ermenegildo Zegna.

#### 1984

Arrêt de la production durant l'été.