

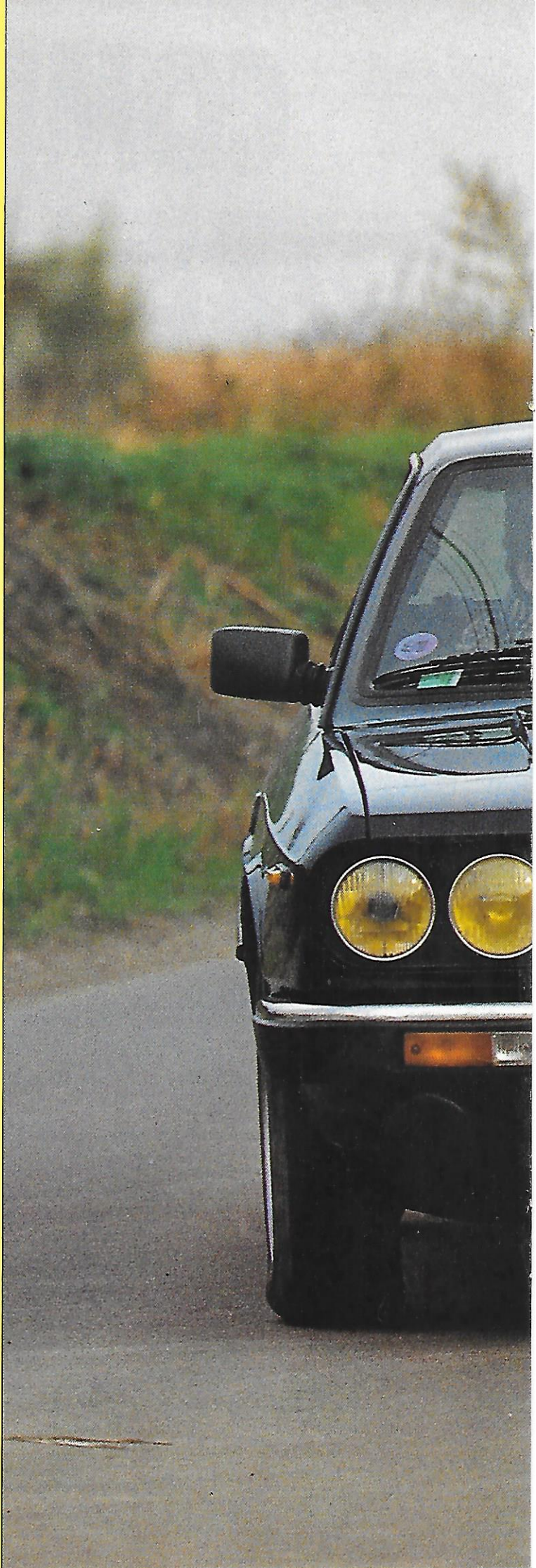
ESSAI

# COUPE

LANCIA  $\beta$   
1300

## Pas si bête que cela !

Apparu en 1974, le coupé Beta remplace dans la gamme Lancia le Fulvia, alors en fin de carrière. Il sera produit pendant plus de dix ans (et sera même adapté en spider). En 1300, 1600, 1800, 2000 et 2000 Volumex, ce coupé a en fait plus de noblesse et de charme qu'il n'y paraît. Même dans sa version la plus humble, le 1300, objet de notre essai.











**P**our la symbolique, le type Beta renoue avec une tradition nominale ancienne chez Lancia : l'utilisation de lettres de l'alphabet grec (Eta, Kappa, Theta, Lambda) qui avait prévalu dans les années 10 et 20 avant de céder la place aux noms latins des voies romaines antiques (Aprilia, Aurelia, Flaminia et plus tardivement Flavia et Fulvia). En revanche, et à l'image de ces dernières, sur les plans technique et commercial, l'opération consiste à développer un coupé (et même, plus tard, un spider) à partir d'un modèle de tourisme de base, en l'occurrence la limousine Beta lancée, elle, dès l'automne 1972.

Le châssis du coupé est une structure auto-porteuse « tout-acier » reposant sur quatre roues indépendantes avec quatre ressorts hélicoïdaux, avec système MacPherson, triangles inférieurs et barre antiroulis à l'avant, doubles bras transversaux et barre antiroulis à l'arrière. Le moteur est disposé à l'avant transversalement et incliné à 20° vers l'arrière. La transmission (il s'agit, faut-il le rappeler, d'une traction) s'effectue par l'intermédiaire d'une boîte à cinq rapports étudiée par Citroën (une version automatique existe en option). A la différence de la

limousine, le coupé Beta dispose d'un palier intermédiaire du côté droit (symétrique à la sortie du différentiel), permettant des arbres de transmission de longueur égale et une meilleure stabilité en accélération. Le freinage est assuré par des disques aux quatre roues et un dispositif répondant au doux (?) nom de « Superduplex » qui baptise le classique système à double circuit. D'autre part, la puissance de freinage à l'arrière s'autorégule en fonction de la charge.

### UN DOUBLE ARBRE LAMPREDI

Venons-en à présent au moteur, dont il n'existe pas moins de cinq versions différentes, mais toutes de provenance identique. En effet, qu'il s'agisse du 1300, du 1600, du 1800 ou des 2000 (avec ou sans compresseur), le quatre cylindres du coupé Beta est en réalité, à la base, un groupe Fiat dérivé de celui équipant les Fiat 124 et 125. Cette ascendance est d'ailleurs un des reproches les plus souvent lus ou entendus à l'encontre de la Beta, à savoir le manque de « noblesse » ou de caractère « sportif » de ce moteur, par opposition à ceux de conception Lancia, plus « pur-sang » ou moins « roturiers » à leurs yeux. Manque de clairvoyance de leur part,

si l'on se rappelle que chez Fiat, dans les années 60, on avait confié la tâche de motoriser la 124 et ses dérivées (124 coupé et Spyder, 125) à un certain...Aurelio Lampredi, grand ingénieur et transfuge de chez Ferrari auquel on devait, entre autres, le dessin de quelques-uns des plus beaux V 12 maranelles (voir « Hommage », AP n° 27). Mais son penchant prononcé pour les brillantes mécaniques, Aurelio Lampredi ne l'oublia pas en franchissant les portes d'entrée de la firme de Turin, d'autant que Dante Giacosa, son nouveau patron chez Fiat, l'encourageait à y maintenir « une certaine idée » du brio italien, mais appliquée toutefois aux impératifs techniques et économiques de la grande série.

Toujours est-il qu'à partir du 1200 culbuté de la 124, déjà nullement anémique (60 ch DIN) pour son prix et sa catégorie, il réalisa pour la 125 un 1600 avec une culasse à deux arbres à cames en tête commandés par courroie crantée, soupapes inclinées à 65° et chambres de combustion hémisphériques. Par augmentation, soit de la course, soit de l'alésage, ce moteur allait équiper tour à tour les Fiat 125 (1608 cm<sup>3</sup>), 124 Sport (1438 cm<sup>3</sup>), 131 et 132 (1800) et donc, nos Lancia Beta. De super-carré (73 X 71,5 mm) sur la







## CARACTÉRISTIQUES (3<sup>e</sup> SÉRIE)

### MOTEUR

**TYPE** : 4 cyl. en ligne ; **EMPLACEMENT** : Transversal avant incliné à 20° vers l'arrière ; **CYLINDREE (cm<sup>3</sup>)** : 1367 ; **ALESAGE X COURSE (mm)** : 78 X 71,5 ; **CYLINDREE UNITAIRE (cm<sup>3</sup>)** : 341,75 ; **RAPPORT VOLUMÉTRIQUE** : 8,9 : 1 ; **RÉGIME MAXIMUM (t/mn)** : 6400 ; **PUISSANCE MAXIMUM (ch DIN)** : 84 ; **RÉGIME DE PUISSANCE MAXIMUM (t/mn)** : 5800 ; **PUISSANCE SPECIFIQUE (ch/L)** : 62 ; **COUPLE MAXIMUM (m.kg.DIN)** : 11,3 ; **RÉGIME DE COUPLE MAXIMUM (t/mn)** : 3200 ; **COUPLE SPECIFIQUE (m.kg/L)** : 8,7 ; **ALIMENTATION** : 1 carburateur inversé Weber 32 DAT3 ; **DISTRIBUTION** : 2 ACT, entraînés par courroie crantée ; **MATIERE BLOC/CULASSE** : Fonte/alliage ; **REFROIDISSEMENT** : Par liquide ; lubrification : Carter humide ; **ALLUMAGE** : 1 bougie par cylindre ; **EQUIPEMENT ELECTRIQUE** : batterie 12 V 45 Ah.

### TRANSMISSION

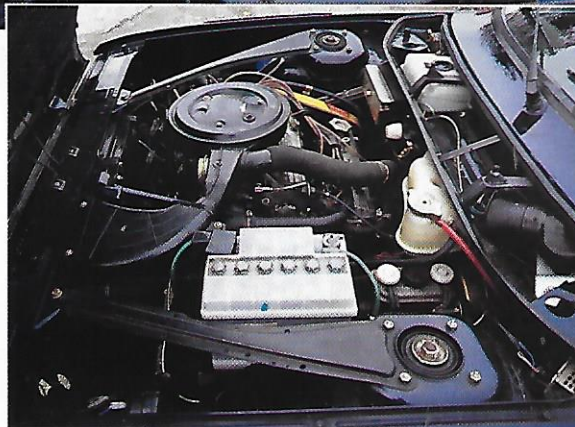
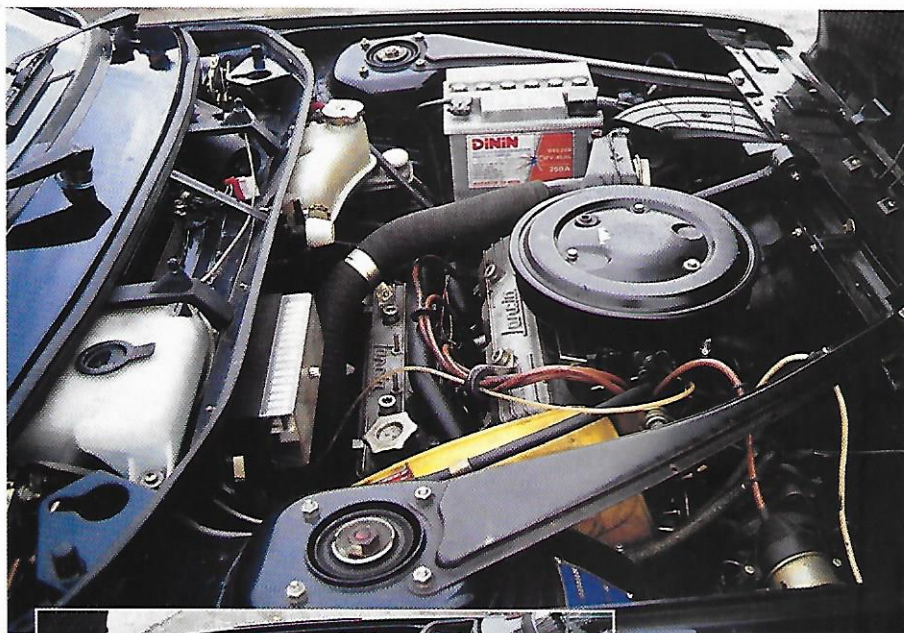
**MODE** : aux roues avant ; **EMBRAYAGE** : monodisque sec ; **TYPE DE BOITE** : Manuelle (étude Citroën) ; **NOMBRE DE RAPPORTS** : 5 + MA ; **RAPPORTS** : 1 : 3,5 : 1 ; 2 : 2,235 : 1 ; 3 : 1,522 : 1 ; 4 : 1,152 : 1 ; 5 : 0,925 : 1 ; **AR** : 3,071. **RAPPORT DE PONT** : 15/67 (ou 14/57 pour certains marchés) ; **AUTOBLOQUANT** : non.

### CHASSIS

**TYPE ET STRUCTURE** : coque en tôle d'acier emboutie ; **TYPE DE CARROSSERIE** : en acier, coupé 2 + 2 ; **SUSPENSIONS AVANT** : à roues indépendantes avec bras triangulés inférieurs oscillants, amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis ; **ARRIERE** : à roues indépendantes avec bras oscillants, amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice ; **FREINAGE (MODE)** : disques sur les quatre roues, régulateur à l'arrière ; **DIRECTION** : à crémaillère ; volant réglable en hauteur (60 mm) ; **PNEUMATIQUES AVANT ET ARRIERE** : 155 SR 14 (jantes acier) ; 185/65 HR 14 Tubeless (alliage).

### DIMENSIONS, POIDS, CAPACITES

**LONGUEUR (cm)** : 399,5 ; **LARGEUR (cm)** : 165 ; **HAUTEUR (cm)** : 128,5 ; **EMPATTEMENT (cm)** : 235 ; **VOIE AVANT (cm)** : 140,6 ; **ARRIERE (cm)** : 139,2 ; **POIDS ANNONCE (kg)** : 1000 ; **RAPPORT POIDS/PUISSANCE (kg/ch)** : 11,9 ; **CAPACITE HUILE (L)** : 4 ; **CAPACITE ESSENCE (L)** : 52 (dont 8 réserve).



Le 4 cylindres double arbre, à chambres de combustion hémisphériques, dessiné par Aurelio Lampredi développe dans sa version 1367 cm<sup>3</sup> 84 chevaux DIN à 5800 t/mn. Les ingénieurs de Lancia avaient retravaillé la culasse de ce groupe d'origine Fiat, en particulier les conduits d'admission et d'échappement, et monté un carburateur Weber inversé.

## PRODUCTION DU COUPÉ

SERIES IDENTIFICATION	CYL. cm <sup>3</sup>	DATES	NOMBRE D'UNITES
<b>1<sup>re</sup> série</b>	-	-	-
828 AC.0	1600	1973-1975	15 437
828 AC.1	1800	1973-1975	8 412
828 AC1 (USA)	1800	1975	3 722
<b>2<sup>e</sup> série</b>	-	-	-
828 BC.0	1600	1975-1978	13 960
828 BC.1	1800	1976	12
828 BC.1 (USA)	1800	1975-1978	4 290
828 BC.1	2000	1975-1978	11 516
828 BC.3	1300	1976-1978	11 427
828 BC.0 FL	1600	1978-1981	7 240
828 BC.1 FL (USA)	1800	1978	345
828 BC.1 FL	2000	1978-1981	8 534
828 BC.1 FL (USA)	2000	1979-1981	2 111
828 BC.3 FL	1300	1978-1981	12 950
828 BC.0 FL2	1600	1981-1984	1 842
828 BC.1 FL2 (1)	2000	1981-1984	5 079
828 BC.3 FL2	1300	1981-1984	3 140 (2)
K Afrique du Sud (3)	2000	1975-1978	264
K Espagne (3)	2000	1978-1979	1 400
K Thaïlande (3)	2000	1979	120
<b>TOTAL</b>	-	-	<b>111 801</b>

(1) Cette catégorie inclut les 2000IE et 2000VX.

(2) Modèle de notre essai.

(3) K : Kits assemblés dans ce pays.



Le tableau de bord offre en série une instrumentation complète ; le compte-tours et le compteur (gradué jusqu'à 200) sont très lisibles ; le volant n'est pas d'origine mais Jean-Charles Voisin l'a monté en souvenir de son père qui l'utilisa en rallye.



## LA LANCIA BETA EN CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

Tout avait commencé aux 24 Heures de Chamonix 1974, où l'usine engageait, aux côtés de la Fulvia de l'acrobate Ballestrieri, le coupé Beta 1800 ci-dessous, en Gr. 5, pour M. Pregliasco/Pelganda. Le galop d'essai se solda par une sortie de route et un abandon dès la 1ère manche, mais Lancia développa aussitôt après une version spéciale à culasse 16 soupapes qui fut alignée en 1974 et 75 dans les Rallyes de Championnat du Monde (voir tableau ci-dessous). Si les résultats furent modestes, c'est surtout parce que dans le même temps la firme turinoise donnait la priorité au programme Stratos, avec la réussite exceptionnelle que l'on sait (voir *Auto-Passion* n° 20).



berline 124, il deviendra carré (80 X 80 mm) sur la 125 et même longue course (84 X 90 mm) sur la Beta 2000. Toutefois, à partir du Fiat, Lancia réalisera pour ses Beta des modifications importantes : circuit de lubrification, culasses et conduits d'admission et d'échappement retravaillés, carburateur double corps Weber inversé, permettant un gain de puissance de l'ordre de 20 chevaux, par exemple, sur le 1300. Malgré ce traitement, ce moteur reste fiable, à condition d'être bien traité : particulièrement importantes sont la mise en température patiente à chaque démarrage à froid et les vidanges régulières, tous les 5000 km, avec changement du filtre à huile. Moyennant quoi, il n'est pas rare d'en voir dépasser les 150.000 voire 200.000 kilomètres sans encombre.

Présenté au Salon de Paris 1973, le coupé Beta n'entre en production qu'au printemps 1974, le premier choc pétrolier ayant fait hésiter Lancia devant le lancement, dans une telle conjoncture, d'un nouveau modèle à tendance sportive. Toutes versions confondues, en dix ans, la production atteindra 111.000 coupés et 8000 spiders, auxquels on peut ajouter 70.000 breaks HPE, qui font partie de la famille Beta. D'abord produit en 1600 et 1800, le coupé aura droit à partir du début 1977 à des versions 1300 et 2000. Le 1300 quant à lui fera l'objet de trois séries. La première, qui ne dure pas longtemps, avec un alésage de 73 mm et une course de 71 mm, a une cylindrée exacte de 1297 cm<sup>3</sup>. En effet, une loi italienne limitant les moins de 1300 cm<sup>3</sup> à 120 km/h, Lancia relève d'un dixième de millimètre l'alésage, obtenant ainsi pour la deuxième version 1301 cm<sup>3</sup>. Troisième et dernière version, le 1367 cm<sup>3</sup> (introduit en 1982), avec un alésage porté à 78 mm. Le 1800, lui, sera abandonné en 1982 au profit du 2000 à injection. Ultime évolution, de 1983 à 1985, le 2000 Volumex, à compresseur, permettra à la voiture d'atteindre les 200 km/h. Ce sera également l'une des versions les plus rares du coupé Beta.

### BON ÉQUIPEMENT

Dessinée par le styliste « maison » Castaniero, déjà auteur du coupé Fulvia, la carrosserie du coupé Beta n'est peut-être pas très originale mais elle allie, comme souvent chez Lancia, l'élégance et la discrétion. La visibilité est très dégagée à l'avant grâce à un capot plat et à de larges surfaces vitrées et la seule critique esthétique sérieuse qu'on puisse lui adresser concerne l'arrière tronqué et la partie supérieure des ailes arrière, plus haute que la ceinture de caisse. D'un autre côté, ce décrochement permet d'obtenir un bon volume réellement utilisable dans le coffre à bagages, et comme on ne peut avoir le beurre et l'argent du beurre...

Les sièges, bien dessinés, offrent une assise confortable et un bon maintien latéral ; seuls les dossiers, un peu courts, seront insuffisants pour les grands gabarits. Les portières sont munies de larges vide-poches, espaces

E. MOITY

	EPREUVES	N°	EQUIPAGES	RESULTATS
1974	SAN REMO 02-05/10	14 6	Mehta - Holmes Lampinen - Davenport	4 <sup>e</sup> Disqualifié
	RIDEAU LAKES 16-20/10	107 112	Lampinen - Davenport Pregliasco - Garzoglio	2 <sup>e</sup> AB (moteur)
	PRESS ON REGARDLESS 30/10, 01/11	65 66 -	Lampinen - Davenport Pregliasco - Garzoglio -	4 <sup>e</sup> AB (moteur) -
	R.A.C. 16-20/11	11 19	Lampinen - Andréasson Ballestrieri - Phillips	10 <sup>e</sup> AB (moteur)
	Tour de CORSE 30/11, 01/12	23 -	Pregliasco - Garzoglio -	Accident -
	MONTE-CARLO 15-24/01	3 -	Ballestrieri - Sodano -	AB (moteur) -
1975	SUÈDE 13-15/02	2 -	Lampinen - Andréasson -	3 <sup>e</sup> -
	SAFARI 25-31/03	2 9 -	Mehta - Doughty Ulyate - Smith -	AB (suspension) AB (suspension)
	ACROPOLE 24-31/05	5 -	Lampinen - Maiga -	AB (boîte) -
	SAN REMO 01-04/10	19 -	Pregliasco - Sodano -	4 <sup>e</sup> -
	R.A.C. 22-26/11	12 -	Lampinen - Maiga -	10 <sup>e</sup> -



de rangement qui s'ajoutent à une boîte à gants fermant à clef. Le volant est réglable en hauteur par déplacement de la colonne de direction et la position de conduite très italienne (jambes pliées, bras tendus) est agréable pour les petits gabarits.

Le coupé 1300 bleu marine aimablement mis à notre disposition par Jean-Charles Voisin, passionné de la marque, membre du Lancia Club France et également propriétaire d'un break HPE, qui date de 1983 — il s'agit donc d'une troisième série — et qui se trouve dans un état exceptionnel. Quand Jean-Charles Voisin l'a acheté, il y a deux ans, il n'avait que 12.000 kilomètres au compteur et n'en était qu'à son deuxième propriétaire. Depuis lors, notre homme s'en sert régulièrement et le coupé totalise un peu plus de 38.000 km, ce qui reste fort peu pour une voiture de huit ans. Scrupuleusement entretenu, il bénéficie aussi des derniers perfectionnements, en particulier du traitement anti-corrosion de la carrosserie par électrophorèse, selon un procédé hérité de Saab (les premières séries étaient terriblement sensibles à la rouille et leurs caisses devenaient une véritable dentelle, mettant carrément en cause la sécurité).

Le tableau de bord, très bien équipé, dispose entre autres d'une jauge du niveau d'huile, de voyants de pression et de température d'huile et d'un témoin de liquide de freins et d'usure des plaquettes.

## LA BRIGADE DES LANCIA

Le Lancia Club France, créé en 1979, rassemble les propriétaires de tous véhicules de la marque (utilitaires compris!) dont la production a cessé. Également ouvert aux propriétaires de Lancia actuelles, il se propose avant tout d'aider les collectionneurs à trouver, sauvegarder, restaurer, entretenir et utiliser leurs autos. Fort de plus de 300 membres, en contact régulier avec la maison-mère et avec les principaux clubs Lancia étrangers, structuré en six antennes régionales et sections de modèles, le LCF dispose d'un annuaire des membres, de services de documentation et de refabrication de pièces, organise des sorties et des dîners mensuels régionaux et publie un bulletin mensuel, *La Lettera*, ainsi qu'une revue trimestrielle, *L'Ancienne Lancia*.

*Lancia Club France-M. Perseil (Président)-39, boulevard du Roi-78000 Versailles*

**Nous tenons à remercier particulièrement M. Jean-Charles Voisin pour son amabilité et son aide à la réalisation de cet essai, ainsi que M. Perseil et M. Pottier pour leur discrète assistance.**

## SPORTIVE AU QUOTIDIEN

Le moteur de notre coupé est donc un 1367 cm<sup>3</sup> (78 X 71,5 mm) qui développe 84 ch à 5800 t/mn pour un couple maxi de 11,3 m.kg, chiffre modeste mais disponible dès 3.200 t/mn. En pratique, il s'avérera d'une docilité exemplaire : démarrage facile, même à froid, bonne volonté à tous les régimes et, surtout, un étonnant silence de fonctionnement. N'était le poids de la voiture (1000 kg), de nerveuse, elle pourrait devenir réellement brillante. D'autant que la consommation modérée (Jean-Charles Voisin nous parle de 10 litres aux 100 en ne ménageant pas les tours/minute) est un autre atout de la voiture. Deuxième agrément de conduite : la direction, très douce et précise; en virage, le coupé passe bien à plat et reste sur ses rails avec une impression de facilité et de sécurité qui mettent en confiance. Troisième point fort : le freinage; puissant et progressif, stable et équilibré, même quand on le sollicite fort, la voiture restant parfaitement en ligne. Utilisé intensivement sur parcours accidenté, il garde tout son mordant et, comme le moteur, dans le même temps, ne chauffe ni ne bronche, on peut dire que la voiture reste homogène et efficace quand on commence à lui parler du pays. Nous avons moins aimé la boîte de vitesses, non pour son étagement, qui convient au moteur (1<sup>re</sup> : 46 km/h, 2<sup>e</sup> : 72, 3<sup>e</sup> : 105, 4<sup>e</sup> : 139, 5<sup>e</sup> : 165), mais pour son maniement, en particulier une résistance dans le passage de première en deuxième et une incertitude, lors d'une première prise de contact, pour accrocher la cinquième, située en haut à droite sur la grille, dans un couloir si éloigné qu'immanquablement, non prévenu, on passe la troisième, au risque d'un sursrégime. C'est l'un des rares « bémols » à l'agrément de conduite de ce coupé.

En son temps, le coupé Beta était un peu cher pour sa catégorie 542 000 F en 1979); aujourd'hui, selon l'état, le budget est des plus raisonnables : comptez entre 15.000 F pour un exemplaire fatigué et 30.000 F à tout casser pour un ayant peu roulé, et ce quelle que soit la cylindrée. En effet, à l'instar de ce qui se passe pour les Alfa Romeo coupés Bertone, la valeur marchande de ce modèle est déterminée par l'état de l'exemplaire proposé, quelle que soit la variante du moteur. Avec une consommation et un budget général modestes (entretien réduit si bien suivi, moteur robuste), avouez que le bilan est tentant : il est possible d'accéder pour une somme modique à une voiture originale, sportive et pourtant utilisable au quotidien. Une certaine clientèle féminine et parisienne ayant en son temps souvent privilégié le coupé Beta, après le Fulvia, il est possible aujourd'hui d'espérer trouver encore des exemplaires ayant peu roulé et, qui plus est, sans avoir été trop maltraités.



Jacques Vassal  
photos Christian Bedei