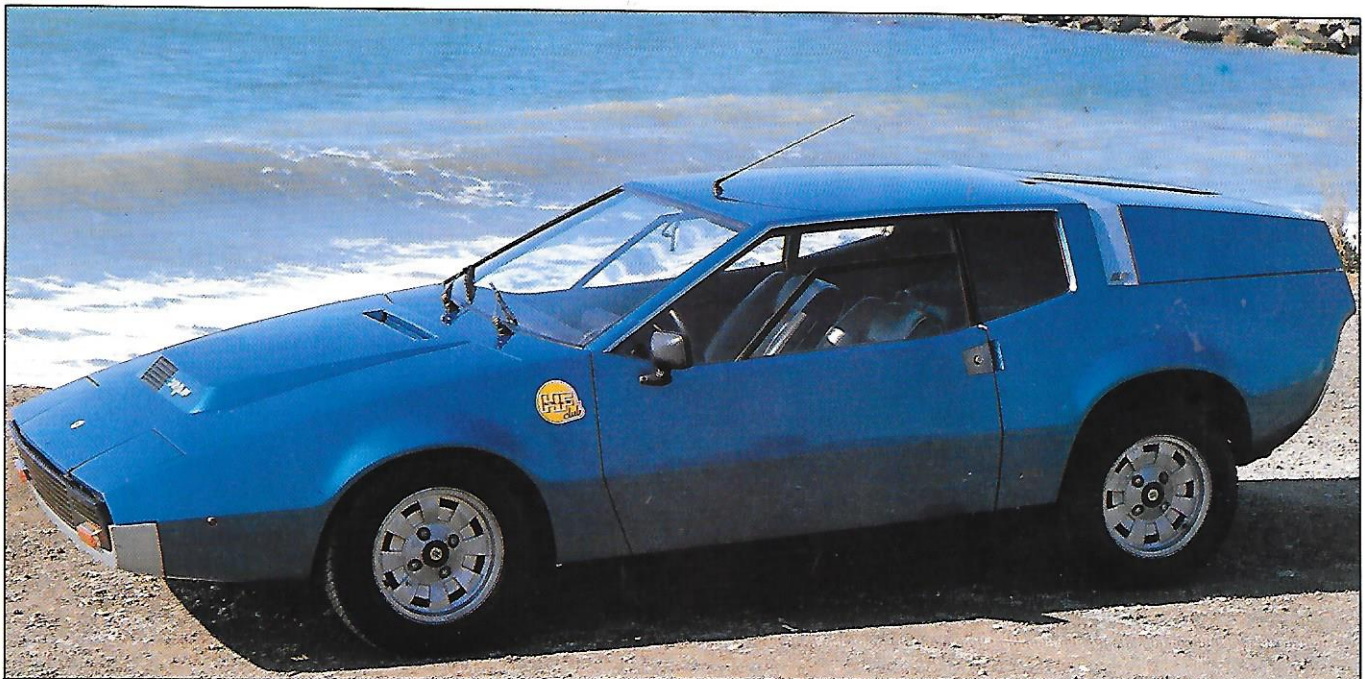


(RE) DECOUVERTE

LANCIA « DUNJA HF »

Coucou, la revoilà !

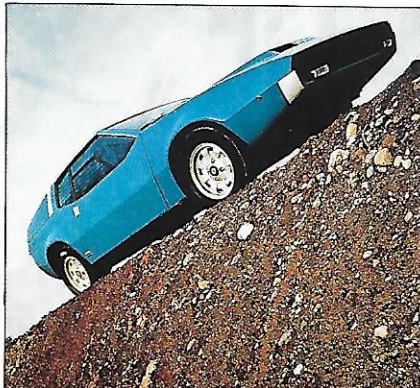
En matière de Lancia, si l'on vous dit Aurelia ou Fulvia vous souriez, l'évocation de la Stratos vous plonge dans l'extase mais la... Dunja, franchement, vous connaissez ? Et pourtant, cette sportive de la famille H.F., est une production relativement récente. Oui mais voilà, elle ne fut fabriquée qu'à un seul exemplaire et, entrée dans la clandestinité à la fin du Salon de Turin 1971, elle n'a daigné réapparaître qu'au printemps dernier. Aujourd'hui, au moins, elle roule ! Bel hommage à son créateur Sergio Coggiola, récemment disparu.



Lorsque la carrière de la Lancia Fulvia HF, entamée en 1965, commença à s'essouffler, le constructeur de Turin eut recours à une démarche alors relativement courante. Il fit appel à plusieurs carrossiers chargés de présenter des projets en fonction d'un cahier des charges bien précis. Les nombreux succès sportifs remportés par la Fulvia, dans les rallyes

internationaux, rendaient celui de sa remplaçante aisé à établir. Il s'agissait de produire un modèle à vocation sportive avec comme principal objectif de rajeunir l'image du célèbre coupé. La carrosserie Coggiola, établie à Orbassano, près de Turin, depuis 1966 et spécialisée dans l'étude et la réalisation de prototypes pour le compte des fabricants d'automobiles, fut pressentie, comme l'avait été Bertone.

Ce dernier avait déjà présenté, au Salon de Turin 1970, un prototype appelé Stratos doté du moteur de la Fulvia 1600 HF, placé en position centrale (voir Auto Passion n° 20). A la demande de Saab, Sergio Coggiola avait déjà participé à l'élaboration de la Sonett III qui succéda en 1970 à la Sonett II et produit des dream-cars telle que la Pontiac CF 428. Il décida de ne pas choisir la même voie que son concurrent.



Sessano dunja lancia

Partisan de la traction avant, il estimait en effet que le déplacement des organes mécaniques était une solution trop complexe et trop coûteuse. Il confia donc à Aldo Sessano le soin de dessiner une carrosserie qui n'imposerait que des modifications mineures sur le châssis et l'implantation mécanique de la Fulvia.

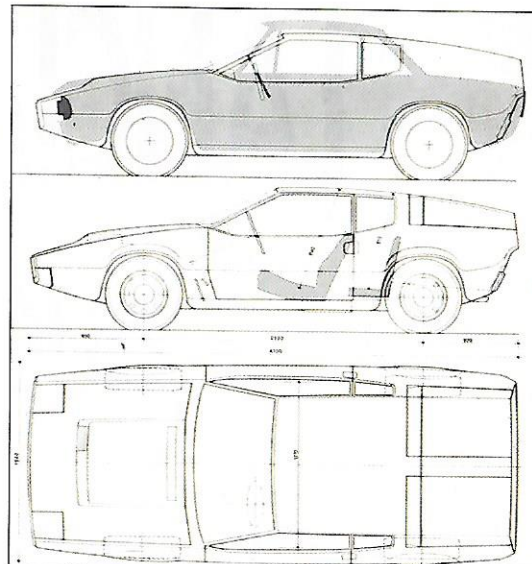
Sessano s'acquitta de sa tâche en réalisant un projet qui n'entraînait que deux aménagements importants. L'abaissement des profils longitudinaux, par rapport au sol, conduisit à l'adoption d'un radiateur plus large et plus bas, mais de superficie et de capacité équivalentes, afin de diminuer la hauteur de la calandre. Comme on ne pouvait réduire l'encombrement du moteur, il en résulta une prééminence du capot avant. Dans le dépliant publié à l'époque, Coggiola expliquait que cette « bosse » ne faisait que « mettre en évidence visuellement la présence du moteur lui-même et le fait qu'il s'agisse d'une traction avant ». La diminution de la hauteur totale de la carrosserie entraîna également une position de conduite plus allongée, le volant et les sièges (reculés d'une cinquantaine de millimètres) étant abaissés.

Dunja et Stratos : une lutte inégale

Une fois le dessin réalisé et les cotes définies, on passa au stade du modèle en plâtre à l'échelle 1 : 1 pour affiner les détails de la carrosserie jusqu'à peine ébauchée. La coque définitive fut configurée de manière à s'adapter sur le châssis de la Fulvia avec un minimum de modifications. Tous les détails furent élaborés à ce stade (forme et dimensions du bosage du capot, calandre, pare-chocs, passages de roues, lunette arrière, etc). Parmi les plus intéressants figurent les vitres latérales dont seule la partie inférieure est mobile (à commande électrique) au détriment du déflecteur de grande taille qu'aurait imposé une solution traditionnelle. Également original le système d'ouverture des portes dont l'inclinaison, côté charnières, est contraire à l'habitude, un détail que Sergio Coggiola considère comme très important « pour donner à la partie avant une certaine inclinaison négative faisant partie intégrante du style de la voiture... ».

Pour permettre à la coque, réalisée en tôle d'acier, de répondre aux exigences de rigidité et de légèreté, les longerons et les traverses furent allégés en pratiquant un maximum de trous dans tous les renforts. Quant à l'habitacle, il intégrait un robuste arceau qui avait en outre pour fonction de canaliser l'air vicié vers l'extérieur. Enfin, l'aménagement intérieur fut conçu de manière à conserver intacte l'habitabilité du modèle original.

Ainsi naquit la Lancia Dunja HF qui se présenta au Salon de Turin 1971 dans une robe bleu métallisé inhabituelle. Sa ligne, résolument futuriste pour l'époque et caractéristique de nombreuses GT produites dans les années soixante-dix, ne recueillit pas les suffrages. En effet, pas très loin d'elle, sur le stand Lancia de ce même Salon de Turin 1971, s'affichait un autre prototype réalisé par Bertone. La version définitive de la Stratos, qui sera par la suite équipée du moteur Ferrari V6



Dino de 2 418 cm³ toujours en position centrale, sonnait le glas pour la Dunja à laquelle elle sera finalement préférée. Un choix que ne contrediront pas les innombrables succès sportifs obtenus par la Stratos de 1973 à 1982.

La route... enfin !

Si certains carrossiers ou constructeurs conservent les prototypes qu'ils produisent, ceux-ci achevant généralement leur carrière dans un musée, d'autres s'en séparent volontiers. C'est le cas de Coggiola qui vendit la Dunja condamnée à demeurer à jamais un exemplaire unique, ce dont ne se plaignait certainement pas son nouveau propriétaire. Que devint la Dunja durant ces 18 années écoulées ? Ceux qui le savent préfèrent rester discrets à ce sujet. Si elle avait disparu de la circulation, elle n'avait pas pour autant été oubliée de tout le monde. Massimo Masotti, membre

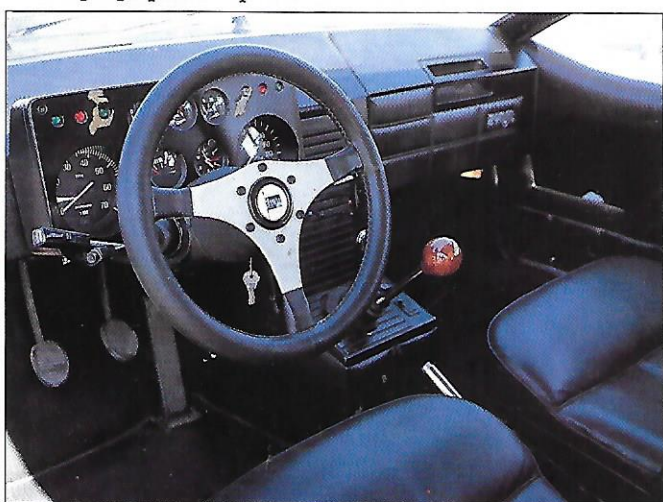
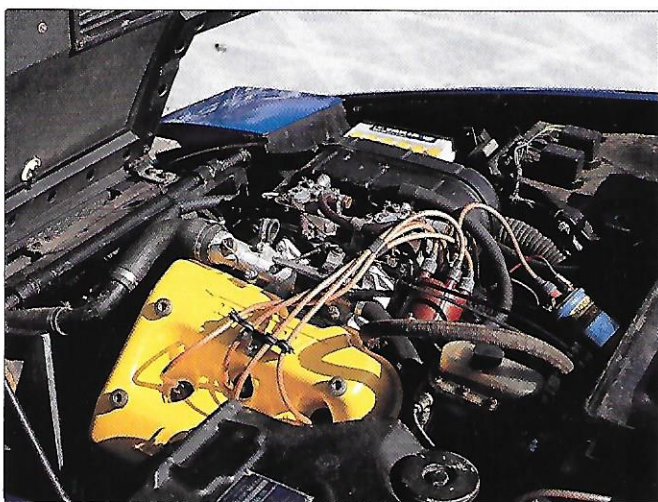
actif du Club HF résidant à Forlì, sur la côte adriatique, retrouva la trace de la Dunja chez un commerçant de Turin. Après de longues tractations, il réussit à convaincre le propriétaire de la lui céder. Ainsi, 18 ans après sa réalisation, la Lancia Dunja HF va enfin pouvoir connaître les routes auxquelles elle était destinée. Bien qu'handicapée par un poids excessif et un manque de puissance certain (le moteur 1 584 cm³ délivre tout au plus 115 ch), la Dunja jouit, aux dires de son nouveau possesseur, d'une tenue de route exceptionnelle, ce que n'a pas démenti sa première sortie publique à l'occasion du Rallye San Remo Storico, 1989, où elle était menée par l'équipage Massimo Masotti — Loris Girogetti.

Sans doute sont-ils nombreux ces prototypes oubliés, mais il est rare d'en retrouver un comme la Lancia Dunja, au stade final de sa réalisation et en parfait état de marche, surtout après une disparition qui a duré 18 ans.

Textes et photos : André Marzoli



Méfions-nous des apparences ! C'est ce que tendraient à prouver les petits dessins comparatifs vus ci-contre (en haut à gauche). Assez volumineuse la « Dunja », si elle est effectivement un peu plus longue que son aînée la Fulvia (en surimpression), est nettement moins haute. Il est vrai que cet immense arrière type vitrine contribue à fausser quelque peu les impressions.



San Remo historique : La « Dunja », enfin, prend l'air ! Et pour cette résurrection que pouvait-on trouver de mieux que les petites routes ligures là où, en vingt-sept ans, Lancia s'imposa quinze fois, Fulvia (4 victoires) et Stratos (5) accumulant près des deux tiers de tous ces lauriers ?

