

# Lancia Hyena Zagato, un hommage à la championne

La Lancia Hyena mérite plus d'attention. Tout d'abord, elle est franchement belle, optant pour le rétro-design qui rassure en remuant des souvenirs, plutôt que pour un futurisme qui engendre la crainte de l'inconnu.

Autour d'un musée Lancia, on trouve la réminiscence du style tout en rondeurs que Zagato avait exploité avec bonheur sur l'Alfa Giulietta Sprint Veloce, à la fin des années cinquante.

Ensuite, la démarche est intéressante sur le plan de la logique fonctionnelle, orientée vers les fondements de la performance que sont la recherche de légèreté et de rigidité, alliée à une aérodynamique favorable. A l'exception des portes, des bas de caisse et des pare-chocs en Kevlar, la carrosserie de la Hyena est en aluminium parce qu'on n'a pas trouvé vraiment mieux pour une voiture de route. Elle n'a pas d'ouverture de coffre et ne compte que deux portes pour garantir la meilleure rigidité à son enveloppe. Par contre, tout l'intérieur est réalisé en fibre de carbone où, peut-être pour la première fois, on a cherché à utiliser ce matériau étonnant, pas seulement pour son aspect cosmétique. Ce travail est réalisé par la firme française Moc, spécialiste des techniques composites dans diverses applications. L'ensemble de l'habillage intérieur de la Hyena ne pèse que 14,4 kg, alors qu'à lui seul le tableau de bord d'une Delta Intégrale atteint 17 kg (2,5 kg pour celui de la Hyena !). Quant aux panneaux intérieurs des portes, ils ne pèsent que 1,5 kg pièce. De la sorte, 150 kg auraient été économisés sur les plus de 1 300 kg qu'avoue la Lancia Intégrale.

Le commanditaire et véritable géniteur du projet Hyena est hollandais : Paul V.J. Koot. Il possède, sous le nom de Lusso Service Holland, un commerce de voitures classiques installé à Duiven, près de Arnhem. Séduit par une ébauche de Zagato, il eut l'idée d'honorer ainsi un modèle historiquement important comme la Lancia Delta HF Intégrale Evoluzione, dont les formes

anguleuses accusent le poids des ans et dont le concept cinq portes à vocation urbaine ne se prête pas idéalement au ravissement du grand tourisme. L'objectif de la Hyena est d'encenser l'émoi qu'éveille une parure de haute couture. Lancia a donné son accord pour la réalisation chez Zagato d'une série limitée à soixante-quinze Hyena, dont vingt sont prévues pour le Japon et cinquante-cinq destinées au marché européen. Les procédures d'homologation sont en cours auprès du TÜV allemand et, à bord du prototype

vaux par simple remplacement d'une puce du boîtier électronique de gestion. Bien sûr, une élaboration poussée à 400 ch peut aussi être envisagée sur la base de l'expérience glanée en rallyes. C'est aussi en Hollande que Koni a développé une suspension spécifique pour la Hyena, avec amortisseurs à gaz réglables. Mais elle n'équipait pas encore le prototype essayé, qui expérimentait un tarage volontairement ferme.

Contrairement à l'Alfa RZ, la Lancia Hyena procure une excellente visibilité périphérique et l'espace



*Pas seulement esthétique, la planche de bord en fibre de carbone provient de chez Moc, fournisseur de la F1 et de Hermès.*

précédant le premier exemplaire de production, nous avons pu constater que la Hyena est parfaitement adaptée à une utilisation routière. Cet objectif fait partie de sa vocation, en réaction aux supercars dont l'usage fréquent est par trop limité.

De dimensions comparables à celles de la Delta Intégrale (plus huit centimètres en longueur pour frôler les quatre mètres), mais plus légère et plus rigide, la Lancia Hyena affiche toute la docilité mécanique de celle dont elle emprunte toute la mécanique, y compris direction et freins servo-assistés. La puissance d'origine de 210 ch peut être augmentée d'une quarantaine de che-

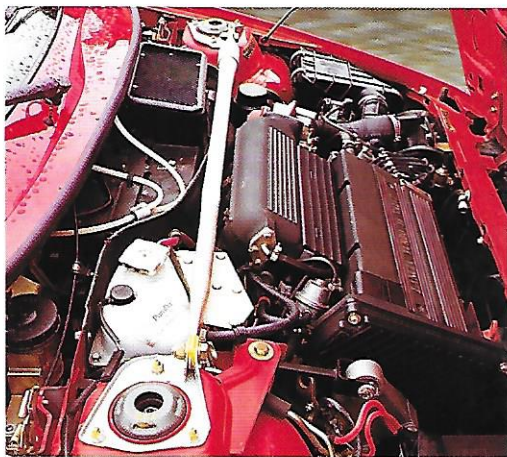
considérable disponible sur le plancher, derrière les deux sièges, permet d'envisager le transport de bagages dignes de ce nom. En tout cas, bien plus qu'une brosse à dents et la tenue de rechange auxquelles d'autres constructeurs n'hésitent pas à astreindre leurs chers et fanatiques clients. L'intérieur tout en carbone souligne l'aspect high-tech d'une berlinette qui trouve le ton juste dans sa démarche de séduction.

Voilà une vraie voiture de collection qui, à 140 000 FS hors taxes (moins de 550 000 FF), ne manque pas d'intérêt. Tant par son originalité que par l'authenticité d'intentions judicieusement orientées. ■





## FICHE TECHNIQUE LANCIA HYENA ZAGATO



### MOTEUR

- \* **Disposition** : avant transversal.
- \* **Type** : Lancia 4 cylindres en ligne turbocompressé.
- \* **Matériaux** : bloc en fonte et culasse en alliage léger.
- \* **Distribution** : 2 arbres à cames en tête (entraînés par courroie crantée) et 4 soupapes par cylindre.
- \* **Injection/allumage** : gestion électronique Weber/Marelli IAW.

- \* **Turbocompresseur** : Garrett, avec échangeur air/air.
- \* **Cylindrée** : 1 955 cm<sup>3</sup>.
- \* **Alésage x course** : 84x90 mm.
- \* **Rapport volumétrique** : 8 à 1.
- \* **Puissance maxi** : 210 ch (152 kW) à 5 750 tr/mn.
- \* **Couple maxi** : 31 m/kg (304 N.m) à 3 500 tr/mn.

### TRANSMISSION

- \* **Mode** : intégrale permanente, avec différentiel central (répartition AV-AR : 47-53%).
- \* **Boîte de vitesse** : à 5 rapports synchronisés.

### CHÂSSIS ET TRAIN ROULANT

- \* **Structure** : autoportante en acier.
- \* **Carrosserie** : berlinette 2 portes, 2 places, en tôles d'aluminium, avec bas de caisse et boucliers en composite Kevlar, portes et habillage intérieur en carbone.
- \* **Suspensions** : base Lancia Delta Intégrale revue et abaissée par Koni ;
  - avant : indépendante, type pseudo Mc Pherson
  - arrière : indépendante, type pseudo Mc Pherson.
- \* **Direction** : à crémaillère, avec assistance hydraulique.

- \* **Freins** : 4 disques logés dans les roues (ventilés à l'AV, avec étriers 4 pistons). Avec assistance ABS sur demande.
- \* **Jantes** : Technomagnesio en alliage d'aluminium
  - AV : 7,5x16
  - AR : 7,5x16
- \* **Pneumatiques** : 205/45 ZR 16

### DIMENSIONS ET CAPACITÉS

- \* **Empattement** : 2 480 mm.
- \* **Voies AV/AR** : 1 502 mm/1 500 mm.
- \* **Longueur totale** : 3 986 mm.
- \* **Hauteur** : 1 280 mm.
- \* **Contenance essence** : 57 litres.
- \* **Poids en ordre de marche** (selon constructeur) : 1 150 kg.
- \* **Rapport poids/puissance** : 5,5 kg/ch (7,6 kg/kW).

### PERFORMANCES ET CONSOMMATIONS (SELON CONSTRUCTEUR)

- \* **Vitesse maxi** : 230 km/h.
- \* **Accélérations**
  - de 0 à 100 km/h : 5,5 s.
  - 1 km départ arrêté : non communiqué.
- \* **Consommations** : non communiquées.

### PRIX

140 000 FS hors taxes.