



ZAGATO et



LA LANCIA DE MICHEL

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Octobre 2021

Créée à Milan en 1919, la carrosserie Zagato est marquée dès l'origine par la formation d'Ugo Zagato, qui met en œuvre les techniques issues de l'aéronautique. Dès 1945, Zagato, avec sa carrosserie panoramique, innove. La seconde moitié des années cinquante est marquée par les Abarth 750 et 1000. Viennent ensuite l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Z, l'une des plus célèbres Zagato, ainsi que la Lancia Appia et l'OSCA GT dotées du double bossage sur le toit, signe distinctif de la marque. Zagato s'intéresse aussi aux marques anglaises, signant avec la célèbre Aston Martin DB4 GT, l'un des chefs-d'œuvre de la maison. La Lancia Flavia Z à la ligne singulière et l'Alfa Romeo Junior, dernière voiture dessinée par le grand styliste Ercole Spada. Après une période difficile, Zagato revient avec la Maserati Biturbo spider, les Alfa SZ et RZ, puis les Aston Martin Vantage et Volante. En 2020, Zagato annonce sa dernière création : une IsoRivolta GTZ à moteur Corvette.



Abarth 750 Z



Giulietta Sprint Z



Aston Martin DB4 Z



Alfa RZ

La Lancia Fulvia

Avec la Lancia Fulvia Sport, Zagato accède à une nouvelle dimension, celle de la production industrielle. La maison marche à fond, produisant plus de mille voitures par an, mais commençons par le commencement : Lancia présente la Fulvia, qui succède à la Flavia, en septembre 1963 à Genève. La berline avec ses formes cubiques n'est guère séduisante mais la grande affaire de la Fulvia, c'est le coupé présenté au printemps 1965 et dont la ligne très réussie permettra à la voiture de connaître une brillante carrière sans prendre de rides. Sans parler de la légendaire version HF qui remportera d'innombrables succès en compétition. La version Zagato du coupé, dite Fulvia Sport, est dévoilée fin 1965 au salon de Turin. Son design au profil fastback porte la signature du carrossier milanais. La carrosserie est en aluminium et, sur la première série, reçoit une lunette arrière ouvrante à commande électrique ainsi qu'un capot articulé sur le côté. La roue de secours est placée, elle, derrière une trappe, sous la plaque d'immatriculation AR. La Fulvia Sport reprend la mécanique du coupé usine, dont elle suit les évolutions. Toutefois, grâce à sa légèreté (cinquante kilos de moins) et à sa meilleure aérodynamique, la voiture s'avère sensiblement plus rapide (190 km/h en 1600 cc).

La Fulvia Sport Zagato de Michel et Patricia

Après quelques recherches infructueuses effectuées dans différentes régions, c'est finalement en Vendée que Michel a déniché cette voiture qui avait autrefois appartenu à un notaire des Deux Sèvres. La voiture paraissait saine, sans défaut majeur, plusieurs factures de réparation récentes fournies et l'affaire fut conclue. L'auto est une première série de 1969. Comparé aux tous premiers modèles, celui-ci dispose d'un moteur 1300 cc. C'est un quatre cylindres compact et peu encombrant en V ouvert à 13° et incliné à 45° monté sur un faux châssis fixé à l'avant d'une carrosserie monocoque. L'alimentation est assurée par deux carburateurs Solex double-corps. A partir de 1967, seuls les ouvrants restent en aluminium, le reste de la carrosserie passant à l'acier, moins onéreux à produire. L'aluminium disparaît complètement en 1970, sur la deuxième série.

La Fulvia Sport Zagato en chiffres :

Série 1 :

1200 : 202 ex

1300 : 1518 ex

1300 S : 1898 ex

Série 2 :

1300 S : 2600 ex

1600 : 800 ex

Soit au total moins de 7100 ex.



Une NSU Prinz ? Non.



Revue de détails

La Fulvia de Michel est donc une Sport 1300 S première série produite à seulement 1898 exemplaires, ce qui en fait une voiture rare et qui a dû recourir, par économie, à des accessoires issus de la grande série. Si une bonne partie vient de la Fulvia Coupé « normale », certains détails peuvent étonner :

- Les phares viennent de la Renault 12, puis ensuite de la Renault 16. Les mêmes qui équipent aussi les Saviem SG2.
- Les clignotants AV et AR sur la première série sont ceux de la NSU Prinz (photos)
- Sur les séries 2, les clignotants AV proviennent des Renault 16, tandis que les feux AR sont empruntés chez Peugeot à la 204 Coupé.
- Les éclairages de plaque AR sont aussi utilisés par Ferrari