

LE N°1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - JUIN 2012 N° 365



P. 72 **MATRA MURENA**
MÉNAGE À TROIS



P. 56 **MERCEDES SLK**
LE GUIDE D'ACHAT



P. 26 **MOTOBÉCANE KM2V**
LA SMART FRANÇAISE !



MATCH P. 18

Lotus Elan Mazda MX-5

Peugeot 905 / Panther Kallista / Fiat 850 Sport Spider



P. 60



P. 66



P. 38

P. 10 EXCLUSIF ! JAGUAR TYPE E LOEWY



P. 32 L'Ardèche en Facel Vega P. 50 Lincoln Versailles

P. 100 La cote des sportives à moins de 10 000 €

EDITIONS **LFV**

F. 5,20 € - Bd. 5,80 € - AND. 5,20 € - C. 9,95 € - Leg. 6,20 € - G. 6,20 € -
D. 6,20 € - F. 6,20 € - L. 6,20 € - M. 6,20 € - M. 6,20 € - P. 6,20 € - C. 9,95 € -
M. 6,20 € - P. 6,20 € - R. 6,20 € - S. 6,20 € - T. 6,20 € - U. 6,20 € - V. 6,20 € - W. 6,20 € - X. 6,20 € - Y. 6,20 € - Z. 6,20 €





Panther Kallista 2.8, 1986

La Panther ose!

Vous rêvez d'une Morgan mais sa cote vous semble déraisonnable ? À défaut d'avoir la noblesse de la sacro-sainte institution *british*, la Kallista est un beau félin qui distille sans complexe de pures sensations de roadster pour bien moins cher. À votre tour, osez la Panther !

Il ne faut pas croire tout ce qu'on lit dans la presse ! Pour preuve, au moment précis où mon excellent collègue Jean-Claude Amilhat vous conseillait d'oublier les routières Panther Lima et Kallista au profit de la J72 (AR n° 358), notre rédacteur en chef bien-aimé me demandait de trouver une Lima pour un futur essai. Si nous reviendrons sur la Lima dans un prochain numéro, pour l'instant, c'est une Kallista qui risque fort de vous donner l'eau à la bouche ! Cette dernière reprend la carrosserie évoquant les années 30 de la Lima, mais voit ses portières rallongées de 8 cm. Les plus érudits auront reconnu dans leurs formes celles des "Spridget", ainsi que leur pare-brise et son entourage. Ce que l'on ne peut en revanche deviner au premier coup d'œil, c'est que la Kallista se distingue des Lima par

une carrosserie qui abandonne le polyester pour de l'aluminium. À cela, une explication fort simple : Young Kim, l'investisseur coréen qui a repris la firme en 1980, se trouve être le roi de l'aluminium coréen ! Ce matériau confère ainsi au modèle une noblesse le posant comme une alternative crédible à l'inaltérable Morgan qui lui survivra cependant, Young Kim jetant l'éponge en 1990 pour des raisons de coûts de production. Produire des carrosseries en Asie, puis les expédier en Grande-Bretagne pour le montage ne facilite en effet pas les économies...

Cocktail eighties

1 740 Kallista ont été commercialisées entre 1982 et 1990. 747 d'entre elles sont motori- >

sées par le V6 Ford 2.8l alimenté par carburateur, comme celle que nous vous présentons. À l'instar de la Lima, sa ligne pratiquement interchangeable s'inspire de la Bugatti 55. Bon d'accord, il faut le dire vite... On notera que les emprunts les plus ostensibles au fameux roadster résident dans la découpe bicolor de la peinture, et l'arrondi de la poupe qui accueille la roue de secours. Fort logiquement, la face avant également arrondie est assortie, affirmant une personnalité très amusée 80. Son immense capot, l'habitacle reculé au maximum et la partie arrière réduite à la portion congrue lui donnent une allure résolument sexy. En revanche, les petites jantes optionnelles de 14 pouces à rayons adoptant de larges pneus décredibilisent un peu l'aspect rétro du roadster, de même que les pare-chocs en tube cintré et les blocs clignotants-feux de position. N'oublions pas cependant qu'ils étaient indispensables pour obtenir une homologation en bonne et due forme... Par bonheur, notre Kallista a échappé au spoiler avant qui, malgré son utilité sur le plan aérodynamique, ajoute un autre élément disgracieux. En faisant abstraction de ces quelques équipements modernes tout à fait dans le ton des *eighties*, force est de reconnaître que la Panther distille un charme indéfinissable, non dénué d'une pointe d'agressivité. Du reste, saviez-vous que Kallista est un prénom groc qui, traduit dans la langue de Shakespeare, signifie *beautiful*? Allez,

assez rêve! À présent, place au sport : du haut de son mètre quatre-vingt-trois et de ses 93 kg, votre serviteur va tenter de pénétrer à bord de la bête! Abandonnez l'idée si la capote est en place. J'y suis parvenu, mais au prix d'une brutale collision entre mon crâne et l'armature de la capote... Et décapotée, c'est déjà assez sport comme ça, la carrosserie en aluminium imposant de ne prendre appui sur rien. Méthode: ouvrir la portière, pratiquer en équilibre sur la jambe gauche à l'équerre un glissé de la droite sous le volant, suivi d'un posage de fesses sur le confortable siège à la longue assise, rentrer l'autre jambe s'avérant plus délicat encore... Après l'effort, le réconfort. Pour vous récompenser de ce périlleux exercice, une fois installé, la place dévoue aux pieds est des plus larges. C'est sûr, je ne risque pas d'appuyer sur deux pédales à la fois... En revanche, le bras et l'épaule gauche se trouvent condamnés à voyager à l'extérieur, mais il paraît que c'est fait exprès! Ah, le charme des anglaises, comme dirait le chef...

Sensationnelle !

Un quart de tour de clé et le V6 donne aussitôt de la voix, un son rauque *n'est* des plus britanniques. L'embrayage comme la boîte Ford, fidèles à leur légendaire douceur, offrent au conducteur un confort de conduite appréciable, d'autant que les deux premiers >



- Le doute n'est pas permis, l'Union Jack est là pour affirmer la nationalité du fauve.
- Un fauve dont le prénom se lit sur l'aile avant gauche: Kallista, l'ultime évolution de la Panther Lima.
- L'habitacle vous accueille avec deux confortables fauteuils aux longues assises.



Le charme le plus excitant de la Kallista reste la vue sur l'immense capot et ses phares vintage posés sur des ailes galbées.



Les Fordistes auront reconnu le V6 2.8 litres apparu en 1974 sur la Mustang II.

Caractéristiques techniques

PANTHER KALLISTA 2.8, 1986

- **Moteur** Ford, V6 ouvert à 60°, tout fonte, en position longitudinale AV, 2 792 cm³ (93x66,5 mm), 135 ch DIN à 5 200 tr/min, 22 mgk à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 9,2 à 1, soupapes en tête, arbre à cames central, vilebrequin 4 paliers, 1 carburateur double corps Solex 35/35 EE17 ou Weber.
- **Transmission** aux roues AR, boîte 5 rapports (auto. 3 rapports Ford en option), pont 3,09.
- **Direction** à crémaillère, sans assistance.
- **Freins** hydrauliques à double circuit avec assistance, disques ventilés AV, tambours AR.
- **Suspension** AV à roues indépendantes avec leviers triang. transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice; AR à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres longitudinales et barre Panhard.
- **Structure/Carrosserie** châssis séparé en acier et carrosserie alu fixée par rivetage avec joint en matériau composite isolant les deux matériaux, roadster 2 places.
- **Dimensions** longueur 3,89 m, largeur 1,695 m, hauteur 1,27 m, empattement 2,55 m, voles AV/AR 1,48/1,43 m.
- **Roues** jantes alu ou à rayons en option, pneus 185/70 HR 13 ou 195/60 HR 14 ou 205/60 HR 14 (195/65x14 sur modèle essayé).
- **Poids** 995 kg.
- **Performances** vitesse maxi 195 km/h, 0 à 100 km/h 7,7 sec.

ACHETER UNE PANTHER KALLISTA

Ce qu'il faut savoir

Seulement 90 modèles ayant été vendus en France entre 1982 et 1990, principalement par le célèbre importateur Morgan Jacques Savoye, les Kallista se font rares chez nous. 747 Kallista ont reçu un V6 2.8 à carburateur, 128 un V6 2.8 à injection et 135 un V6 2.9 à injection. Côté cylindres, 500 Kallista ont eu un 1.6 Ford type XR3, 158 un 2.3 et deux un 1.3. Enfin, dix Kallista ont reçu un Fiat 2.0 pour l'exportation au Moyen-Orient. Les modèles en conduite à droite proposés sur le marché continental sont à examiner avec une très

grande attention, leur état étant souvent douteux. De même, tout véhicule proposé à la vente sur le territoire français doit être immatriculé en France au nom de son vendeur : c'est la loi ! Mal protégé contre la corrosion, le châssis peut rouiller et certains vendeurs mal intentionnés n'hésitent pas à camoufler les dégâts. Par ailleurs, la Kallista a deux fabricates. La première : ses silencieux d'échappement d'origine, installés trop bas pour les ralentisseurs si chers à nos élus locaux... Deux solutions : remonter les pots ou faire une ligne doublée après le collecteur, ce qui permet de remplacer le gros silencieux par deux petits que

l'on peut loger dans les caissons du châssis, permettant ainsi de gagner environ 7 cm. Le second problème tient à la conception des modèles produits entre les millésimes 1982 et 86 : le câble d'embrayage, coudé après la pédale, s'use prématurément et casse au bout de deux ou trois ans. Si la carrosserie en alu ne rouille pas, elle réclame en cas d'intervention un expert

en la matière. Côté mécanique, un garagiste généraliste pourra sans difficulté assurer l'entretien courant. Les pièces Ford (trains de Taunus/Cortina, freins d'Escort XR3, colonne de direction de Granada...) se trouvent facilement.

Enfin, vous trouverez d'utiles informations sur le site du Club Panther Passion que l'on peut aussi joindre à ce numéro : 06 60 05 78 48.

Combien ça coûte ?

Rareté oblige, une Kallista V6 en excellent état se négocie entre 20 000 et 25 000 €, un modèle 4-cylindres se trouvant aux alentours de 15 000 €. Des autos simplement "belles" se touchent pour environ 14 000 € (V6) ou 11 000 € (4-cylindres). Retirez 4 000 € à ces prix pour un modèle à conduite à droite.

La Kallista séduit par ses rondeurs évocatrices et son long capot. Les ailes rappellent celles de la J72.

Cofondateur du Club Panther Passion avec Michel Graveleau et Jean-Paul Sebillé, Patrick Foirier possède sa Kallista depuis fin 2010.

« Je voulais un roadster anglais. J'ai pensé à une Caterham ou Morgan mais l'une était trop radicale pour une utilisation quotidienne, et l'autre finalement un peu convenue. Si la Kallista est une roturière pleine de charme, elle reste une voiture rare qui distille un parfum d'exclusivité. Les experts britanniques ont d'ailleurs coutume de dire qu'il n'existe pas deux autos identiques ! La Kallista plaisait aussi et surtout à mon épouse Catherine et il était important pour moi que cette passion automobile soit partagée. J'ai fait l'acquisition d'une première Kallista en juin 2010, une conduite à droite achetée auprès d'un Britannique résidant en France. Hélas, son châssis était perforé et maillé à grand renfort de soudures et de plaques métalliques, un mauvais souvenir qui s'est soldé bien vite par une annulation de la vente ! J'ai ensuite mis six mois à trouver la bonne, sur laquelle je n'ai fait refaire que la sellerie et l'échappement. Depuis, tous les prétextes sont bons pour l'utiliser ! La Panther est une auto plus confortable qu'il n'y paraît. On peut faire de longues étapes et elle est parfaitement étanche, ce qui est rare pour un roadster anglais ! »

« Une roturière pleine de charme ! »



- 1 Un brin torturé, le blason maison trouve sa place au-dessus de la calandre.
- 2 Les indispensables sangles de capot en cuir.
- 3 Pourquoi deux rétroviseurs ? Parce que la rétrovision est très différente selon que la capote est en place ou non !

rapports courts favorisent les démarrages canons. Pourtant, le rapport de pont un poil long provoque un manque de souplesse sous les 2000 tours, mais en restant sur un rapport inférieur, une pression sur l'accélérateur permet d'envoyer, à partir de 3000 tours, une cavalerie prompte à faire bondir baby Panther. L'échappement rageur encourage alors à garder le pied droit enfoncé... Seuls les freins quelque peu mous et exigent anticipant retiendront vos ardeurs. Pour ma part, c'est

surtout la position de conduite passablement inconfortable qui m'impose de ne pas pousser trop loin la plaisanterie : pas facile d'enrouler les virolos lorsqu'on a le bras de travers et que l'on ne peut tenir le volant à 9 h 15 ! dommage, car la tenue de route de kart, grâce à la précision chirurgicale de la direction et la quasi-neutralité du châssis sur sol sec, réveille l'instinct joueur, le vent dans les cheveux et la musique du pot se chargent de maintenir vos sens en éveil... On peut cependant se contenter de *croiser* en se délectant du mobilier. Mais bien plus que les boiserie *so british* de la planche de bord et du volant, le charme le plus excitant de ce roadster pur jus demeure la vue sur l'immense capot, avec sa paire de phares vintage posés entre les gables des ailes avant. Franchement, comment ne pas succomber à la séduction de cette chatte anglaise qui ronrone de plaisir ?

TEXTE : DANIEL "ZOOT" DIMOV
PHOTOS : GILLES LABROUCHE

Nos remerciements à Patrick Foirier pour son accueil, sa disponibilité et le prêt de sa beautiful Kallista, ainsi qu'à Michel Graveleau, président du Club Panther Passion, pour son aide précieuse apportée à la réalisation de cet article.

Points forts

- ✓ Ligne évocatrice
- ✓ Ambiance charmante
- ✓ Venue de route
- ✓ Mécanique de grande série
- ✓ Cote attractive

Points faibles

- X N'a pas le raffinement d'une Morgan !
- X Freinage mou
- X Rare en France
- X Attention aux conducteurs à droite bidouilles !

