

LA LANCIA

“très spéciale”

par Antony Hannoyer

Peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale, j'avais remarqué de la plate-forme d'un autobus — je ne sais plus si c'était le AH ou bien le Y —, passant dans la vieille rue du Théâtre, un petit atelier de réparation-auto. Sans doute n'y aurais-je jamais porté attention si, sur sa porte fort délabrée, n'avait été fixé un panneau vétuste de Lancia.

Comme l'atelier semblait très exigü, plusieurs voitures de tous modèles, depuis une Lambda jusqu'aux dernières Ardennes, étaient alignées le long du trottoir.

Un jour, cette file s'augmenta d'une drôle de voiture constituée d'un capot avec ses ailes, posée de guingois par-dessus, une carrosserie de Simca-cinq.

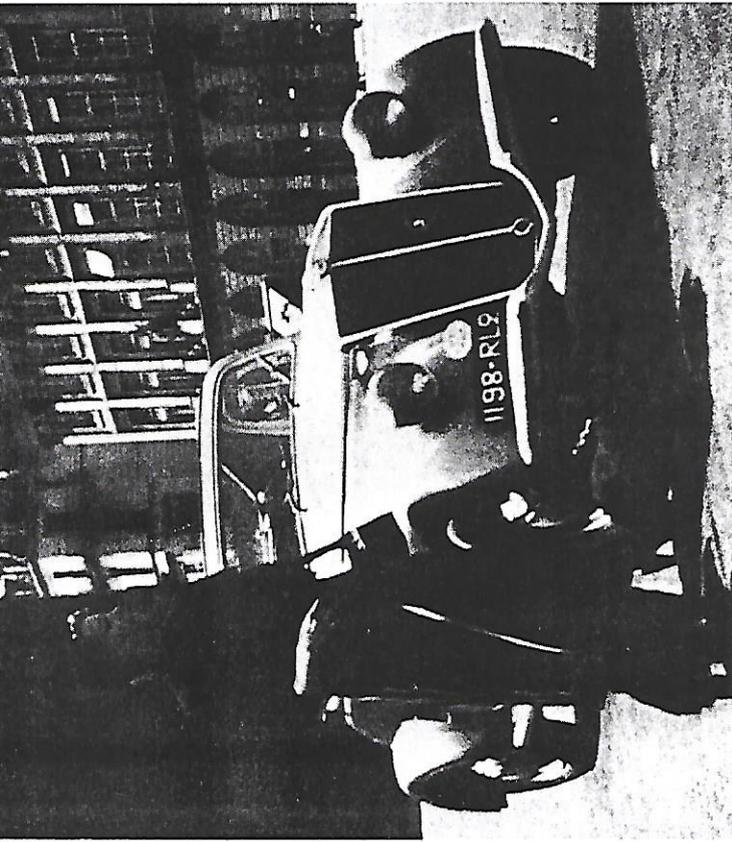
Intrigué, je descendis à l'arrêt le plus proche et, revenant sur mes pas, j'allai examiner ce curieux engin. Interpellant alors un homme en salopette qui était dans l'atelier je compris, dès qu'il me répondit, que j'avais affaire à un dénommé Pesenti, compatriote de Vincenzo Lancia, certainement un génie de la mécanique ! : "Oui, c'est une voiture spéciale que je vais monter sur un châssis de Belna avec l'avant d'une Ardennes, et l'arrière d'une Simca, ce sera joli, très léger et ça ira vite", me répondit-il.

Puis allant chercher sur un tas de ferraille une calandre d'Ardennes il fit des efforts, avançant et reculant la partie Simca ; enfin, je fus rapidement conquis mais je pensais qu'une caisse décapotable serait beaucoup mieux, car, par expérience, je savais combien la Simca-cinq était inconfortable par temps chaud. Je lui en fis la réflexion, ce à quoi il rétorqua qu'il n'avait pas le temps de s'occuper de ce problème, et que si la voiture m'intéressait, je n'avais qu'à me procurer une épave de Simca-cinq.

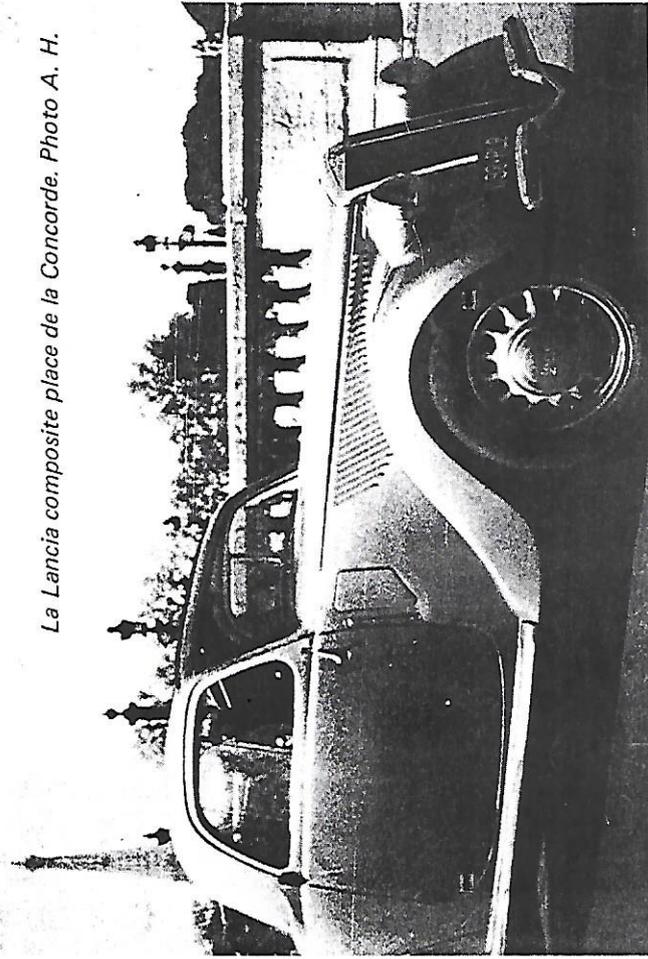
J'allais donc faire le tour des "casseurs" de la route d'Italie, où je trouvais sans mal une caisse complète que je payais — livrée à domicile — 5.000 F (de 1945). Nous étions fin septembre, et, évidemment, j'avais hâte de recevoir ma nouvelle voiture, d'autant plus que Pesenti m'avait affirmé me faire également obtenir le précieux permis de circuler, baptisé on ne sait pourquoi : S.P.

Les mois passèrent et ma voiture — enfin ce qui devait l'être — était toujours au même endroit, le long du trottoir, subissant les rigueurs d'un dur hiver. A la fin mars, j'eus un choc, elle n'était plus dans la rue, le châssis avait été rentré dans l'atelier, et un moteur de Belna était sur un établi. Pâques arriva, le châssis qui avait reçu moteur et radiateur avait été poussé dans un coin mais personne ne travaillait dessus, et il servait de débarras, encombré d'une caisse — d'où sortait un réservoir d'essence — et d'un empièlement de roues.

Enfin, vers la fin juin, Pesenti me téléphona pour me demander de l'argent, et je pensais que la voiture était prête. Il n'en était rien, car elle devait être avant conduite chez le carrossier. Tous les deux jours j'allais la voir et, ayant trouvé que l'arrière était un peu bas, c'est là que je compris le génie des carrossiers italiens : en une journée,



L'élégante Mme Hannoyer et ses deux Rac présentant la voiture place Vendôme. Photo A. H.



La Lancia composite place de la Concorde. Photo A. H.

Presenti refit tout l'arrière, en coupant, soudant, et en le surélevant simplement de quelques centimètres.

Cependant, si le tableau de bord avait bien été percé pour recevoir un compte-tours, cet accessoire manquait, et je dus me rendre chez Jaeger, où je réussis à m'en procurer un, en pratiquant un troc ! A la fin du mois de juillet, je touchais enfin "ma voiture" et, en possession d'un S.P., de bons d'essence — achetés évidemment au marché noir — et de bidons d'huile, je pris, heureux comme un prince, la route du Val d'Esquière, via Aix-les-Bains.

Bien que la rodant sagement, je me rendis compte que les qualités de ma voiture "très spéciale" ne laissaient apparaître ses défauts que petit à petit... !

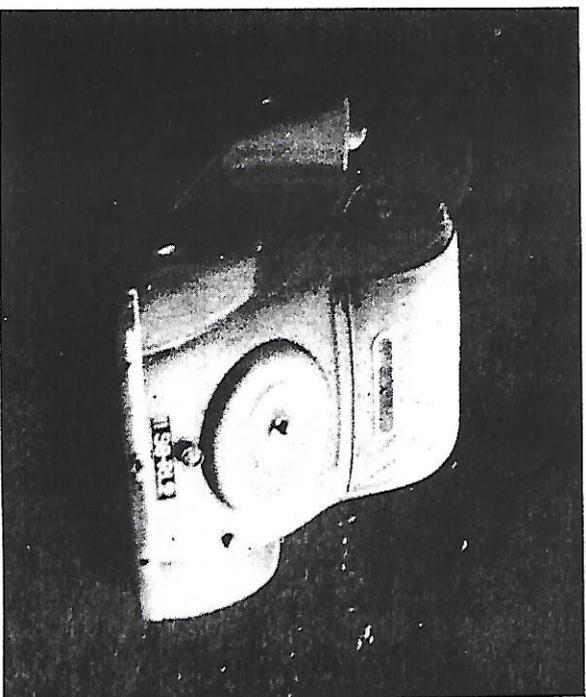
Ses qualités, tout d'abord : remarquable accélération, bonne tenue de route (opinion que je dus réviser à la suite de quelques dérapages fameux sur les pavés de bois de la capitale), et pour l'époque bon freinage.

Le petit moteur de 1108 cc était remarquable, et pour ajouter au charme de la voiture, Presenti — en bon italien amoureux avant tout de la mécanique — avait travaillé la "marmitta" en la garnissant de paille de verre, après avoir supprimé quelques chicanes. Cela lui donnait un son divin, ce qui me contraignait à des accélérations modestes, lorsque j'étais à proximité d'un agent de police ! !

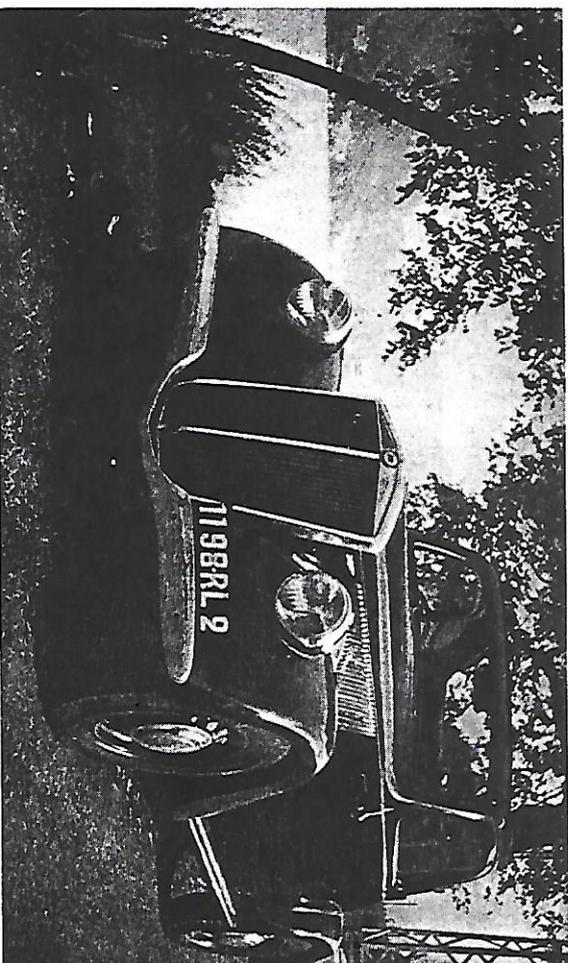
Mais alors pour le rayon défauts : une suspension digne d'une M.G. ! et puis, surtout à l'usage, la pompe d'alimentation — placée sous le capot — se désamorçait fréquemment. Il me fallut la faire déplacer à l'arrière de la voiture, ce que fit un mécanicien savoyard, après quoi, enfin, je n'eus plus d'ennuis de ce côté. Par contre j'en eus — oh combien ! — avec les "silentbloc" de la suspension avant, qui parfois ne tenaient pas plus de 1.000 km. C'était sans doute le grand défaut de la Belna, car tous les propriétaires de ce modèle s'en plaignaient alors également.

Je m'en séparais après avoir parcouru 36.000 km. Au mieux de sa forme, elle frolait les 120 km/h, ce qui me permettait de laisser sur place (en ligne droite) les 11 Sport, mais pourtant avec le confort en moins.

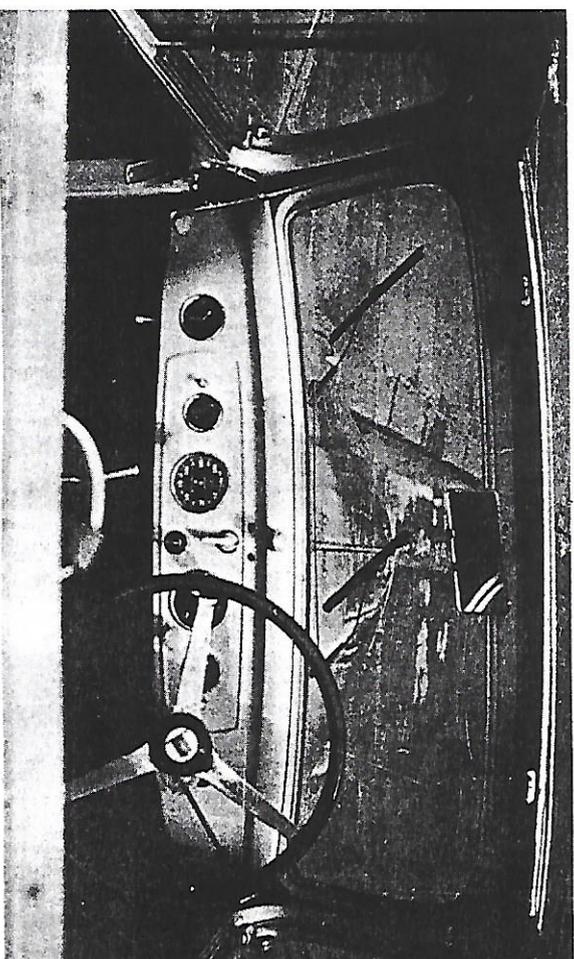
A.H.



L'arrière de "Simca-cinq" de la Lancia "très spéciale" d'Antony Hannover. Photo A.H.



L'avant — provenant d'une "Ardennes" — de la Lancia "très spéciale". Photo A.H.



Le tableau de bord pris à travers l'ouverture laissée par la capote de toit abaissée, et permettant de voir le compte-tours dont parle l'auteur dans son article. Photo A.H.