



Depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



KAPPA 30 ANS
THEMA 40 ANS

Sorties

6-7 avril:

13-14 avril:

28 avril:

21-23 juin:

31 août-1er septembre

27-29 septembre:

Rallye Nivernais

Sortie Occitane

Rallye de Normandie

Randonnée des Alpes

En passant par la Lorraine

Grand Rallye Annuel

et aussi

6-8 septembre:

20-22 septembre:

octobre (à confirmer)

8-10 novembre:

Auto-Moto-Classic Toulouse

Suresnes Auto Rétro

Automédon

Epoqu'auto Lyon

EDITORIAL

24-A

Chers amis Lancistes

Remuons les bons souvenirs et créons les nouveaux !

Après un retour en texte et en images sur le mémorable Grand Rallye Annuel 2023 grâce à deux participants émérites, nous entamons sous peu la nouvelle saison. Encourageons et remercions tous nos *GO* pour leur dévouement en répondant présents à leurs manifestations, à commencer par la sortie en Nivernais organisée par Louis et Nadine DRENEAU les 6 et 7 avril prochains. Suivie de près par celle en Occitanie par Eric et Christine d'Andrimont et Alain Saint Ignan. Vous retrouverez ci-dessous les dates de nos événements. Vous avez encore quelques semaines pour préparer votre Lancia à la 44^{ème} saison du LCF.

Le procès-verbal de notre Assemblée Générale 2024 figurera dans la prochaine édition de La Lettera. Il nous renseignera sur les projets et développements en cours. Elle s'est très bien déroulée, étant le siège de discussions constructives et passionnées.

Puisque nous sommes en février, souvenons-nous que c'est un 15 février que Vincenzo Lancia nous quittait. Nous avons reproduit pour nos lecteurs l'article que La Vie Automobile lui dédia. Prenez aussi connaissance de l'anecdote quant à l'adoption par Lancia des freins à commande hydraulique relatée par notre ami René Potet: on ne lâche rien !

Lors de l'édition d'Epoqu'Auto 2023, notre Président Fondateur a fait l'amitié de nous visiter. Pierre François Croze n'est pas venu les mains vides et nous a offert quelques exemplaires de « L'ancienne Lancia ». Il s'agit de la revue périodique du LCF il y a une trentaine d'années anticipant la Lettera. Un certain Nino Romeo exposait tout son intérêt pour sa Fulvia Sport 1.6. Des années plus tard, Nino la possède toujours et désormais se trouve notre correspondant du Lancia Club Italia.

Nous ne résistons pas à quelques dessins humoristiques tirés de la revue Lancia.

Viva Lancia, vive 2024 !

Cordiales Salutations Lancistes.

Jean-Charles VOISIN

Grand Rallye Annuel Lancia 2023

vu par *GunnaR HOGENHAUG*



La première longue balade avec la Flavia 1800 Vignale cabrio de Reidun et GunnaHogenhaug après 9 ans de travail en profondeur. Sauf un étrier de frein serré au retour cela s'est très bien passé. Des routes idéales pour nos voitures anciennes

Les stars du rassemblement ?

Les Flaminia Touring et Zagato Sport de Laurent Nash venues de Marseille.



L'Appia Vignale cabrio d'Annie et François Dupont, une Lancia charmante et bien équipée



Jean Marie Levallois était venu d'Alsace avec sa Lambda de 1927. Un petit défaut électrique devant le Vignoble Domaine de la Citadelle à Ménerbes a attiré l'attention de la foule.



Le déjeuner très convivial à la ferme Auberge les Esfourniaux à Lagarde d'Apt a donné le plaisir de clôturer le Grand Rallye. Très difficile à trouver, mais enfin tous les participants étaient là. Très rustique mais avec une atmosphère sympa.



L'organisateur Philippe Houdaille et Reidun Hogenhaug disent au revoir à Jacky et Evelyne Davoust.



Vu par Gilles BOURDON

Ma première expérience en Lambda datait du Rallye Annuel 1992 dans le Gers où j'eus l'honneur d'être le copilote de "Papa Lambda" : Yves Ketterer, aujourd'hui membre d'honneur du LCF. Depuis rien... jusqu'à l'année du centenaire de cette légendaire automobile, où mon complice de toujours pour les aventures en Lancia, Jean-Marie, projeta d'acquérir une Lambda en vue de participer aux célébrations du centenaire au pays natal de l'auto. Je répons toujours partant pour les projets fous... Hélas, la dite Lambda acquise (torpédo 7ème série, châssis long) manquant encore un peu de préparation, notre participation à ces événements exceptionnels se fit sans elle. Je réussissais toutefois à me glisser dans quelques-unes : descente du Mont Ceniso à bord du torpédo 2 places très affûté de Bart Kleyn, puis quelques tours sur le toit du Lingotto à bord d'une Berline Weymann Britannique.



Le GRA 2023 était alors l'occasion pour enfin tester la belle sur un long périple. Je rejoignais alors mon complice Alsacien plusieurs jours auparavant afin de peaufiner quelques détails techniques et surtout apprendre pour moi à apprivoiser Emma (c'est comme ça qu'elle s'appelle). Levier dans la main gauche, double débrayage (merci à mes mollets de cycliste), un ptit coup de gaz dans l'intervalle en ayant à l'oreille le régime moteur idéal... ceci pour échapper au déshonneur ultime du Lanciste : faire craquer une boîte de Lambda. Le reste n'étant pour moi, que la confirmation de la maniabilité exceptionnelle de cette auto à la hauteur de sa réputation.



Nous quittâmes l'Alsace le jeudi en début d'après-midi pour un périple jusqu'à Valence. 470 km avalés sans problème qui n'eut sa solution. Vitesse de croisière sur les Nationales 80/90km, soit de quoi rester paisiblement dans la légalité. Trajet terminé de nuit à la lueur des phares. Quelle aventure extraordinaire partagée avec Jean-Marie ! Pour moi tout simplement : l'apogée de ma passion de Lanciste, le GRAAL.... !

Nous rejoignons alors d'autres Lancia venues d'Alsace elles aussi et quelques passagers venus en TGV. Le vendredi matin, mon complice Havrais, Pascal prit place à l'arrière (loin derrière sur un châssis long.. !). Ceci pour la dernière étape vers Gordes : 150 km achevés par la montée du col de Murs où l'agilité d'Emma en montagne m'étonna encore un peu plus. Puis ce fut enfin le moment béni des retrouvailles avec les participants du GRA, à l'abbaye de Sénanque.

Samedi après-midi : Conduire une Lambda était en train de devenir un réflexe naturel pour moi, comme si j'avais été depuis toujours programmé pour cela, et alors que notre Président était à bord, subitement survint la panne. Le liquide de refroidissement ayant décidé de préférer les routes du Lubéron plutôt que rester dans le radiateur pour y assurer sa fonction. Par chance, nous arrivions pour la visite du magnifique Garage Panagiotis à Fontaine de Vaucluse où après quelques tentatives de réparation de fortune nous dûmes nous rendre à l'évidence d'une rupture irrémédiable à l'intérieur du radiateur pourtant tout juste reconstruit. Nous prîmes alors la sage décision de laisser la Lambda en ce lieu sûr pour être plus tard rapatriée. Encore merci aux maîtres de ce lieu pour leur aide et leur soutien dans notre désarroi.

La fin du Rallye et le retour en Alsace se fit dans les autres Lancias Alsaciennes.

Merci à Dorothee et Philippe pour l'organisation réussie de ce GRA.

Toute ma reconnaissance à Jean-Marie (plus précisément à son épaule douloureuse) pour sa confiance à me confier le volant de sa maîtresse.

Le Centenaire, puis le GRA 2023, je crois bien que j'ai attrapé un virus nommé Lambda.....

Gilles BOURDON

La disparition de Vincenzo LANCIA relatée par « *la Vie Automobile* » en 1937

VICENZO LANCIA

Le grand constructeur italien Vincenzo Lancia est mort presque subitement à Turin le 15 février, à l'âge de 56 ans.

Le nom de Lancia est inséparable de cette époque de début de l'automobile, où toutes les marques réputées tenaient à l'honneur de participer aux courses où un Grand Prix prenait figure d'évènement mondial.

Il débuta, en 1897, à 16 ans comme apprenti dans une fabrique de bicyclettes et de voitures, dirigée à Turin, par l'ingénieur Faccioli; il y fut successivement magasinier, puis ouvrier. En 1900, il entra à la Fiat qui venait de se fonder à Turin et se vit bientôt confier des voitures de course, au volant desquelles il connut, en Amérique comme en Europe, des succès mérités aux cotés de Nazzaro et de Cano. Ceux qui ont eu l'occasion, en 1905, de suivre son duel angoissant avec Thery, lors du circuit d'Auvergne, se souviendront toujours de ses prestigieuses qualités de conducteur.

Mais la course ne suffisait pas au besoin d'activité qui faisait le fond de la nature de Lancia. En 1906 avec quelques compagnons, il entreprend la construction de voitures légères. Quelques mois après, la fabrique est détruite par un incendie. N'importe, avec une belle ténacité, Lancia la relève et en 1912, la transporte à l'emplacement où elle est encore actuellement. Nos lecteurs savent que Lancia, grand ami de notre pays, avait fondé dépit plusieurs années une société française dont les usines de Bonneuil-sur-Marne sont en pleine activité.

Lancia, constructeur, n'a jamais cherché à être un grand industriel. Mécanicien né, au cerveau plein d'idées—et d'idées justes—attaché méticuleusement à faire bien et à faire beau, Lancia a toujours imprimé à sa construction un

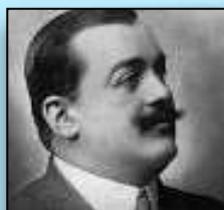
cachet très personnel. Le moteur en V fermé à soupapes en tête et à grand rendement; le châssis-coque qui montre que, le premier, Lancia avait l'importance de la rigidité de l'ensemble châssis-carrosserie; les roues indépendantes dont, le premier également, il avait pressenties avantages et l'avenir, un dessin et un fini de fabrication impeccables; tout cela a contribué à faire des Lancia des voitures d'élite, universellement appréciées.

Lance s'était donné corps et âmes à son industrie. De 7 heures du matin à 7h30 du soir, il ne quittait pas son usine, voyant tout, s'inquiétant du moindre détail. Patron strict, mais d'une grande bonté, Lancia a su imprimé à son personnel l'"esprit d'équipe" nécessaire à cette émulation, à cet amour du travail parfait, sur lesquels se fonde le plus sûrement le prestige d'une marque.

L'oeuvre de Lancia lui survivra

Aussi bien à Turin qu'à Bolzano, où il venait de fonder une usine occupant 1.000 ouvriers, qu'à Asmara et Addis-Abeba, où ses ateliers en occupent 150, il laissera à tous le souvenir d'un dynamisme réalisateur, d'une conscience professionnelle, digne de tous les éloges. Sa carrière trop courte, hélas! mais si remplie doit être citée en exemple.

Nous mêmes, à *La Vie Automobile*, ressentons vivement sa perte. Il n'y comptait que des amis, séduits par sa franchise, son allant, son excellent coeur, qui le retrouvaient toujours avec joie. A sa famille, à ses collaborateurs, nous offrons nos sincères condoléances.



Anecdote sur l'adoption des freins à commande hydraulique par Vincenzo Lancia

L'adoption de freins à commande hydraulique d'après le journal de Battista Falchetto, un des principaux collaborateurs de Vincenzo Lancia qui s'occupait personnellement des essais sur route de ses nouveaux modèles.

« Il fût décidé d'adopter une commande hydraulique des freins de construction anglaise. Monsieur Lancia ayant des doutes quant à la sécurité de ce système, surtout après une descente lorsque les tambours sont très chauds et pourraient provoquer une rapide évaporation du liquide, voulût essayer personnellement la voiture. Il commença par une descente de Superga à Sassi, trajet court mais qui confirma ses doutes : la descente terminée, il parcourut une centaine de mètres encore avant de s'apercevoir que la pédale allait à fond de course à cause de l'évaporation du liquide. Encore une fois, monsieur Lancia avait vu juste ! »

S'ensuivirent des essais comparatifs avec d'autres voitures, en particulier un modèle américain, équipé du même système et avec le même résultat négatif. Ces

voitures étaient équipées de tambours en acier. Battista Falchetto poursuit :

« On réalisa des tambours de freins en aluminium avec bandes internes en fonte. L'essai de la descente de Superga donna un excellent résultat mais pas sur le parcours du Mont Cenis plus long. Monsieur Lancia s'était presque résigné à abandonner le système mais devant notre insistance, il décida d'effectuer quelques expériences supplémentaires avec des tambours à surface externe rugueuse, non lisse et peints en noir : autant de facteurs réunis augmentaient de plusieurs fois le rayonnement de chaleur vers l'extérieur ; les essais suivants, très sévères, donnèrent des résultats tout à fait satisfaisants et l'application des freins hydrauliques à l'Augusta fut par conséquent délibérée ».

Source : extrait du livre « *Lancia catalogue raisonné 1907-1983* », tome I, par Ferruccio Bernabo, collection chez Automobilia.

Ma »FULVIA SPORT 1600 Zagato « par Nino Romeo

Ma passion pour Lancia a commencé à 9 ans avec un article que j'avais lu en 1961 sur "Quattroroute" concernant la nouvelle Flavia berline.

Ce qui m'avait frappé c'était l'originalité! De la mécanique, de la carrosserie et même du tableau de bord, et par dessus tout une bonne impression de solidité et bonne finition.

Jusqu'à ce moment là, j'avais vu seulement une Appia cabriolet Vignale, l'unique Lancia existante alors au Mozambique, mon pays de naissance.

Pour Zagato ça a été aussi le coup de foudre "sur papier"! 4 ans plus tard, en 1965 j'ai vu les premières photos de la Fulvia Zagato avec cette ligne superbe, à la fois originale et aérodynamique! On ne parlait point de CX à l'époque...

Les Lancia arrivaient là-bas au compte-gouttes et pour un jeune comme moi, sans moyens, la Fulvia Zagato restait un rêve. Le seul plaisir était de raffler toutes les photos que je trouvais sur elle.

Après mon arrivée en Italie en 1972, mon rêve s'est lentement transformé en réalité.

Après une Fulvia coupé 1 200 rouge, une Fulvia 3 marron foncé, voilà finalement une Zagato 1,3 S 2^e série bleu Lancia intérieur cuir blanc cassé, simplement magnifique!

Petite interruption avec une Beta coupé 1 600 rouge Nearco et à nouveau une coupé Zagato 1,3 S 2^e série gris clair métallisé, que j'ai utilisée pendant 6 ans comme voiture de tous les jours.

Une Thema turbo i.e. pour la famille gris clair métallisé et l'actuelle Fulvia sport 1 600 rouge Palermo (couleur d'usine!) intérieur cuir noir, que j'ai achetée en 1987. Celle-ci je la garde pour toujours!

J'ai eu quelques problèmes de réglage (7° sur l'arbre à cames) et de réservoir rouillé, surtout au rallye Paris-Turin (!), mais maintenant elle tourne comme une horloge suisse.

Au lieu d'un tableau de caractéristiques techniques que vous tous connaissez, j'essayerai de vous communiquer les sensations que cette voiture est en mesure de transmettre à son conducteur.

D'abord le bruit moteur, qui est très agréable, rond, plein et qui vous invite à foncer sans hésitations sur la pédale de droite pour faire ressortir les 114 chevaux de son V 4 "testa gialla".

L'étagement et la grille de la boîte de vitesses mar-

chent très bien... à chaud! À froid, tout le monde le sait, surtout la 2^e est un peu récalcitrante.

Stabilité et sécurité superlatifs, une sensation de rouler sur des rails.

Bien sûr elle n'a pas d'ABS, d'injection ou d'allumage électronique, mais elle peut être utilisée normalement dans le trafic actuel et même assez vite, 190 km/h réels et très bonne vitesse de sortie en virage.

Sans excès, sur ma voiture je me suis permis quelques options: jantes alliage d'usine, rétroviseur Vitaloni (l'original n'a pas été accepté par les Mines), volant Zagato en bois et moquette noire... Je suppose que si Lancia avait sorti une 3^e série elle les aurait eues tout comme la coupé 3.

Je vous signale encore qu'elle avait déjà les glaces électriques de série et glace arrière à soulèvement aussi électrique (et même chauffante) avec un blocage pour pouvoir rouler glace ouverte pour favoriser la circulation d'air. Très remarquable pour l'époque et le niveau de la voiture.

Alors tout est magnifique dans cette voiture, me direz-vous! Oui presque...

Quelques petits "contre", dans la direction lourde, le freinage pas tout à fait à la hauteur du poids (970 kg) et... c'est tout!

Quelques curiosités?

Pratique: les phares et clignotants antérieurs sont d'origine Renault 12 et 16 ou les feux arrière de la Peugeot 204 coupé ou cabriolet (pas berline!).

Littéraire: "Fulvia" était le nom d'une "gens" (famille) romaine et non pas d'une voie consulaire et signifie "roux" (pour les cheveux). Il semble que la direction technique du Pr Fessia soit à l'origine du fait que les trois voitures créées par lui portent un nom qui commence par "F" (Fessia), soit Flaminia (voie consulaire romaine), Flavia et Fulvia (deux "gens" romaines).

Vous avez remarqué? Je parle toujours d'"elle" comme s'il s'agissait d'une femme, en effet je l'aime beaucoup Fulvia...

Nino Roméo
Paris, 5 août 1990





Nino Roméo lors d'une randonnée en France

*Saurez-vous désigner les éléments distinctifs entre une Fulvia Sport 2ème Série 1300 et une Fulvia Sport 2ème Série 1600 ?
A vos plumes, vous avez quatre heures !*

Fulvia Sport 1600



Extrait du catalogue publicitaire

SI FA PER... STERZARE

Quand il fait beau
il boit comme une éponge



CAVAL

Il n'est pas exagéré de
mettre des animaux
dans le moteur



Donnez lui au moins le temps
de vous emmener en voiture



- Que signifie ce signal ?



Le porte bonheur de voiture que tu m'a
donné, ne fonctionne pas