



La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



TARUFFI TARGA : FLORIO 1954

Un passé glorieux – Manuels – Sorties – Mauvaise pensée – Remerciements.

La photographie qui orne cette page nous rappelle que durant quelques décennies, le Lanciste pouvait lire dans son journal qu'une voiture de sa marque préférée, faite de métal et de matière grise avec un homme dedans pouvait surclasser bien des marques renommées dont le seul objet était la course. Le centaure qui pilotait l'engin faisait rêver, Taruffi, Fangio, Auriol, Munari, Chiron, Allen et tant d'autres.

Les mois d'avril et mai sont bien propices à cette nostalgie qui nous renvoie à Monaco et à la Targa Florio.

Ce rêve a disparu dans les années 90 et aujourd'hui nous nous demandons bien ce qui reste de tout cela, ce qui reste de nos autos, de leurs chevaux, une Lancia, vieille Lancia de notre jeunesse, que reste-t-il des exploits passés, des podiums gagnés, un souvenir qui nous poursuit sans cesse ... (Merci à Charles T.)

Il faut donc soigner nos belles aussi bien que bichonner leur carrosserie, c'est pourquoi, laborieusement mais sûrement sont mis en ligne sur notre site, les principaux manuels techniques en possession de votre club. La Beta Monte-Carlo est le prochain objet de mon attention. A terme, nous aurons une belle bibliothèque aisément reproductible et transmissible.

Souvent à la sortie de Paris, vers la Normandie, je double avec ma Fulvia, une lente Triumph, au volant un parisien qui pense être un anglais, c'est la casquette qui fait tout. Je ne lui accorde pas un regard et je me dis que je suis un méchant raggazo- Hélas, je suis un peu vieux.

Après les belles sorties du Nord et du Sud de la France, le rallye « En passant par la Lorraine » sera le prochain objet de votre attention avant le fameux rallye annuel dont vous trouverez le bulletin d'inscription en dernière page – Quelque soit votre choix, l'un, l'autre ou les deux, ce sera le bon.

Enfin, je tiens à remercier tous ceux qui nombreux ont répondu à mon appel au secours après ma panne d'allumage (encore l'allumage : c'est mon destin !). Cette spontanéité et la célérité des réponses m'ont fait chaud au cœur. Ainsi donc appartenir au Lancia Club France serait-il non seulement utile mais aussi réconfortant qu'un bon verre de vin italien ? C'est une chanson de Dalida !

Daniel Pottier dit Gigi l'Amoroso

Premières Sorties

FFF

Si le printemps apparut précoce et chaud cette année, notre première sortie, la FFF et associées, le 4 avril dans le Vexin fut fraîche mais sèche malgré les craintes de nos organisateurs et de leurs invités. Le parcours classique dans cette région assez urbanisée réussit à éviter la plupart des zones difficiles mais il y a des passages incontournables qui ramenèrent inéluctablement nos Lancia vers la civilisation alors que telles des chevaux sauvages seuls les grands espaces leur conviennent.

Votre serviteur parcourut par entêtement une petite quarantaine de kilomètres supplémentaires, il faut dire qu'il prétendait ouvrir la route à un Lanciste solitaire au volant d'une très jolie B20 noire ; la vérité est que je faisais durer le plaisir de la contemplation d'un objet d'art dynamique.

Quoiqu'il en soit, sans panne ni écueil, notre clique mécanique rejoignit un restaurant déjà visité au bord de l'Epte, affluent de la rive droite de la Seine et frontière de la Normandie, où un repas réconfortant mis fin à nos pérégrinations vélocasses.

Daniel POTTIER



Rallye de Normandie

Il faut l'affirmer encore le printemps est précoce et chaud cette année, et la seconde sortie de l'année fut ensoleillée comme le souhaitait notre organisateur et ses invités.

Un parcours assez ramassé en pays de Caux, autour de Forges les Eaux nous promena donc de pigeonniers, en manoirs normands car le manoir est toujours normand. Sous ce fort soleil, notre ami Renkin étreignait sa très belle Flavia Vignale avec le coup de volant qu'on lui connaît.

Votre serviteur parcourut ce beau parcours avec un excellent navigateur, ainsi certains furent rattrapés qui prétendaient nous devancer, ce fut un grand plaisir de céder au jeune Soulier le volant pour quelques kilomètres alors que je m'essayais aux joies de l'Intégralisme Evolutionnaire. Une doctrine qui m'a convenu.

La brasserie artisanale Northmaen nous accueillit le soir venu, c'est un lieu où apparemment le culte de la fête façon viking est à l'honneur, chose normale quant la Normandie célèbre son 1.100ème anniversaire après le traité de Saint Clère sur Epte. Ainsi fut-il mis fin à nos pérégrinations normandes.

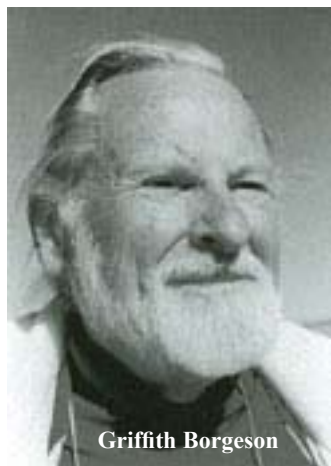
Laissons la place à quelques photographies...

Daniel POTTIER



Histoire

Comment acheter une Dilambda à un écrivain célèbre. (Fin)



Griffith Borgeson

Nous avons décidé une couleur beige pour la caisse et la capote et marron clair pour les ailes.

La capote vint en dernier et j'inspectai chez Salvio le stock de tissus imperméables. Il n'y avait que du noir et c'est alors que je pus découvrir qu'aucune autre couleur n'était disponible sur le continent. Je donnai des instructions à Salvio de ne rien faire. Je voulais trouver exactement la matière assortie.

Un ami, travaillant à la direction d'une importante fabrique française de voitures, découvrit quelques mètres de tissu caoutchouté, abandonnés dans un dépôt. Bien que rien n'autorisât la mise à la disposition de ce coupon au public. Il réussit à se le procurer et le passa en fraude jusqu'au Salon de Francfort. Il le remit à un ami commun, célèbre carrossier de Turin. Celui-ci fraudait également le tissu dans le coffre d'une voiture exposée au Salon et aimablement le livra à Salvio qui l'installa sur la Dilambda. Ensuite Salvio m'écrivit me prévenant que la voiture était enfin prête. Cela avait duré très longtemps mais le jeu n'en valait-il pas la chandelle ?

Sur ma route pour Monza, en septembre 1967, je stoppai chez Salvio pour voir la voiture terminée et rencontrer le Directeur de la société, le Dr. Caracciolo qui avait pris ce projet sous sa responsabilité personnelle. Ce charmant monsieur avait hélas succombé à une lon-

gue maladie et parfaitement inconsciemment et en signe de deuil. Le tissu de la capote qui était beige d'un côté et noir de l'autre fut posé avec le noir à l'extérieur. Ces choses arrivent sans que ce soit par la volonté de quiconque. Il est indiscutable que la Dilambda aurait été plus attrayante avec une capote mieux assortie à sa couleur générale. mais le destin nous interdit ainsi de changer quoique ce soit.

Il est assez ironique de penser que tant de travail et de soin furent prodigués à une voiture qui ne correspond plus à nos besoins actuels.

Cette voiture a eu une histoire, une vie bien remplie car elle existe par la volonté de celui qui la fit construire, l'utilisa, la conserva puis la vendit sans doute à regret mais avec l'espoir qu'elle lui survive.

La Dilambda repose à Turin où elle est née.



Moteur de Dilambda

D'après Griffith Borgeson - adaptation Daniel Pottier

Vie du Club

Notre rallye Annuel - Saint- Raphaël 23/24/25 septembre 2011

Chers Amis,

Nos amis Annie et Michel Pineau nous proposent de nous retrouver en septembre prochains dans le Var pour un rallye qui restera certainement dans nos annales.

Notre hôtel ****« la Marina » est situé sur le port de Saint Raphaël et offre suffisamment de places pour que nos Lancia soient à l'aise.

Sur les routes de l'arrière pays varois, entre mer et montagne, nous visiterons notamment la parfumerie Fragonard, déjeunerons dans des châteaux, coutume à laquelle nous sommes heureusement habitués.

Le rendez vous est fixé à l'Abbaye de THORONET à 14 heures le vendredi 23 septembre pour une visite après laquelle nous prendrons possession de l'hôtel.

La participation est fixée à 550 € pour un équipage de deux personnes en chambre double, elle comprend les deux nuits d'hôtel, les petits déjeuners, les déjeuners, les dîners les apéritifs, les visites et les plaques de rallye.

La participation en chambre single s'élève à 370 €.

Les équipages désirant profiter de l'occasion pour passer des vacances dans cette belle région dans les jours précédant ou suivant le rallye peuvent bénéficier de conditions avantageuses d'hébergement (100 euros par chambre double avec petits déjeuners). Pour ce faire ils faut contacter Michel Pineau avant le 31 juillet : pineaumich@wanadoo.fr et 02 98 91 82 33

Le bulletin d'inscription en page 5 doit-être retourné à Daniel POTTIER avant le 20 juillet prochain.

Vie du Club

Sortie en Montagne Noire



A l'initiative de Geneviève Lignères et Stéphane Pretesac et sous la bienveillante autorité de Gréard Cassagnes, cette sortie s'est déroulée dimanche 17 avril sous un temps superbe, en voici donc un petit résumé et quelques photos.

Vous vous souvenez du livre « Montaillou village occitan » ?

Maintenant on connaît Montolieu le village du livre : ce village perché dans la montagne accueille un musée de l'imprimerie, des boutiques de livres anciens disséminées partout. Rendez-vous était donné à Montolieu. Parti de Castelnaudary je découvre au passage l'abbaye de Saint Papoul puis Saissac. Les fidèles du sud-ouest sont là, un groupe de deltas se joint aux Fulvia, Flavia, beta HPE et la séduisante Belna du couple Belli.

Le parcours en montagne est très sinueux, on se perd parfois un peu, la forêt est superbe, les villages un peu perdus, accrochés au bord des ravins....

Tout le monde se retrouve au rendez-vous du restaurant de Lastours : une ancienne usine textile reconvertie dans la gastronomie, cuisine élégante et savoureuse. Mention : « vaut le détour ».

Les ruines des 4 châteaux de Lastours apparaissent saisissantes depuis le belvédère. Pas de « son et lumières » en plein après-midi mais de nuit cela doit être impressionnant.

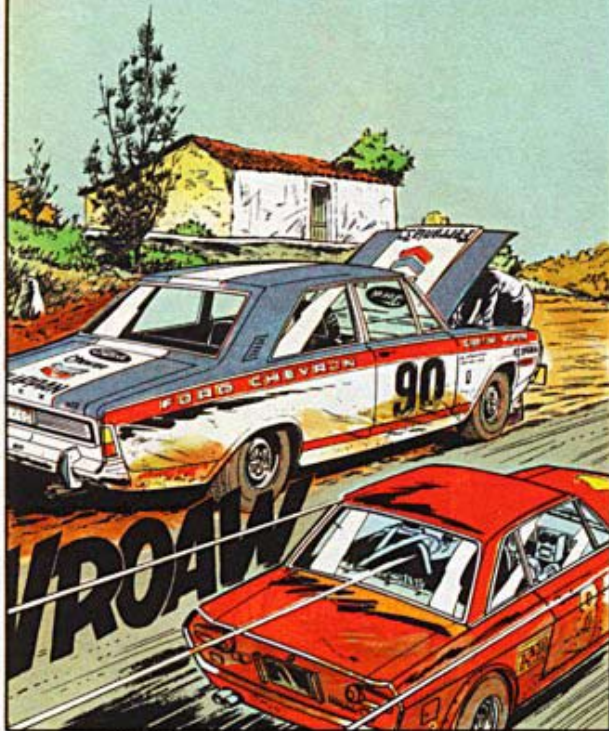
Ambiance bon enfant, tout en simplicité, dans un paysage à la fois rude et marqué par l'histoire des populations. Un terrain parfait pour nos voitures. Un grand merci aux organisateurs pour cette belle journée.

Georges Rousseau



Littérature

ET ALORS QUE L'ÉPREUVE NE PRÉSENTE PLUS DE GRANDES DIFFICULTÉS, LA FATALITÉ FRAPPE UNE NOUVELLE FOIS! A RÍO MAÍOR, LA FORD 20M VOIT SES CHANCES DE VICTOIRE ANÉANTIES! ENNUIS D'ALIMENTATION!... GILBERT STAEPELAERE ET NICOLE SOL, DÉÇUS, ACCEPTENT AVEC RÉSIGNATION CE COUP DU SORT.



CAR UN RALLYE N'EST JAMAIS GAGNÉ TANT QUE LA LIGNE D'ARRIVÉE N'EST PAS FRANCHIE! DUREMENT MISES A L'ÉPREUVE PENDANT 2.500 KILOMÈTRES DE ROUTES ÉPOUVANTABLES, LES MÉCANIQUES PEUVENT LÂCHER DANS LES DERNIERS MÈTRES. ET AINSI, APRÈS L'ABANDON DE NICHIEL ET FRANÇOISE, LES ESPIRS ENVOLES DE BOBBY ET BETTY, C'EST MAINTENANT LA TROISIÈME FILLE QUI SE RETIRE DE LA COURSE.



DE CE FAIT, EN TÊTE DU CLASSEMENT, LES CHOSSES SE PRÉCISENT. L'ÉQUIPAGE STEVE-CANDIDA SEMBLE AVOIR COURSE GAGNÉE... SAUF IMPRÉVU! DERRIÈRE EUX, POUR LES PLACES D'HONNEUR, JACKY-BRIGITTE, ÉGALEMENT SUR VAILLANTE, MAIS AUSSI, LES REDOUTABLES PORTUGAIS ROMAOZINHO-JOCAMES SUR DS 21 D'USINE...



LES BELGES CHAVAN-LOYENS SUR DATSUN...



LES ANGLAIS TONY FALL-LIDDON SUR LANCIA, UN AUTRE ÉQUIPAGE PORTUGAIS ANTONIO MONTERO-DELFINA SUR PORSCHE, LE CHAMPION ESPAGNOL JAÏME MAS ASSOCIÉ AU PORTUGAIS RAMOS SILVA SUR BMW. TOUS CEUX-CI SE DISPUTERONT LA SECONDE PLACE. MAIS IL FAUDRA ATTENDRE LE LENDEMAIN DE L'ARRIVÉE POUR CONNAÎTRE LE CLASSEMENT OFFICIEL, CAR LES CALCULS SONT LONGS ET COMPLIQUÉS.



Bulletin

BULLETIN d'INSCRIPTION RALLYE ANNUEL 23/24/25 septembre 2011 – Saint Raphaël

Nom : _____ Prénom : _____ LCF n° : _____
 Adresse : _____ tel: _____
 Adresse électronique : _____
 Chambre Doudle : x 550€ = €
 Chambre Single: x 370€ = €

LANCIA :

Bulletin et règlement à retourner avantr le 20 Juillet à Daniel POTTIER – 15 rue des Innocents 75001 PARIS
 Tel : 06 89 78 39 78 et sferic-pottier@wanadoo.fr

Technique

FULVIA Série 2 - Démontages des moyeux de roues arrière

Pour remplacer les roulements de roues ou refaire le frein à main, notre club a investi dans un outillage capable de démonter ces roulements sur les FLAVIA et les FULVIA.

J'ai donc demandé à Jean-Charles VOISIN de me les prêter, ayant à refaire les garnitures du frein à main de ma Fulvia série 2.

A la réception de la boîte d'outillage, de nombreuses pièces se présentent dans une belle boîte en bois vernis, cinq douilles avec trois ou six ergots d'un côté et un six pans pour une clé à cliquet de l'autre, deux outils de blocage à fixer sur les moyeux à la place de la jante, une bague lisse et une entretoise.

Comme je n'ai que les freins arrière à refaire, je n'ai utilisé que l'outillage correspondant (une douille à six dents et un outil de blocage, voir photo).

Pour changer les garnitures, il est normalement utile de ne démonter que l'écrou de fusée et d'extraire l'ensemble disque-roulement (ce que fait Jacques Lamoine avec son outillage). Mais avec l'outillage du club il n'y a qu'une douille qui puisse être utilisée, dans ce cas il est impératif de dévisser la bague filetée qui bloque le roulement sur le disque. Ensuite la même douille permet de dévisser l'écrou intérieur. (Un remède devrait être bientôt apporté à cet inconvénient).

Comme je n'ai pas, ni les outils, ni le lieu pour faire ce travail, je l'ai fait faire par mon garagiste. Celui-ci a commencé par essayer de débloquer la bague filetée, mais comme avec son outillage pour véhicule léger, il n'y est pas arrivé, il a même cassé sa clé à cliquet (c'est du FACOM, il ne devrait pas avoir de problème pour se la faire remplacer), il avait la hantise de détériorer la douille du club.

J'ai donc demandé à Jean-Charles l'autorisation d'utiliser des moyens plus puissants pour débloquer la bague. Mon garagiste a alors utilisé du matériel pour poids-lourd en particulier un pistolet pneumatique très puissant. Il n'a pas eu de problème avec ce moyen là, le desserrage de la bague et de l'écrou se sont faits tout seul.

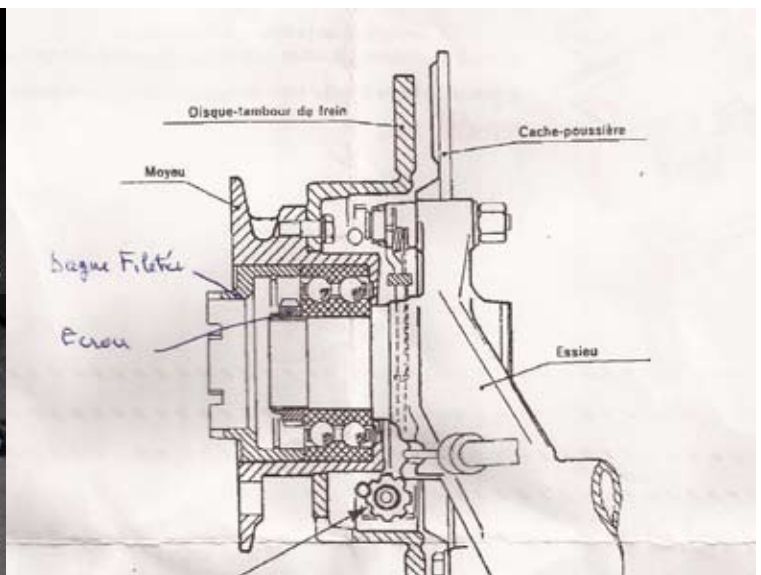
Le remplacement des garnitures n'a été qu'une formalité à partir du moment où toute la quincaillerie a été récupérée, car je n'avais que les garnitures en pièces neuves.

Les outils pour démonter les roulements de roues avant étant à ma disposition, je les ai présentés sur ma FULVIA sans faire le démontage. Dans ce cas, il faut utiliser une douille à trois dents, mais celle fournie nécessite un ajustage pour que les dents prennent prise sur l'écrou. Tout cela à l'air de bien se présenter, à part la douille.

Comme la voiture était chez le garagiste, j'en ai profité pour refaire les planchers avant qui étaient bien corrodés, les silentblochs des barres de torsion qui avaient du jeu, les freins dont on a changé les plaquettes et j'ai fait rajouter des extensions d'ailes de HF qui sont plus esthétiques que celles que j'avais.

Voilà, ma Fulvia est prête pour la prochaine sortie en Normandie. En espérant que ces quelques explications permettront à un autre membre de mener à bien ses réparations, bon courage à tous.

Daniel PARROT



Les Annonces du LCF

Autos à vendre

FULVIA SPORT S1, grise, int. noir, 10.09.1970, un seul propriétaire, immatriculation 5659 R 94, 50.000kms, prix à débattre (véhicule examiné par Daniel Pottier : bon état d'usure, peinture propre pas de rouille structurelle mais quelques points aux endroits habituels, hayon à protéger, joints vitrerie à prévoir, sellerie moyenne en skaï domestique, prévoir des travaux au niveau du plancher autour de la BV - je n'ai pas entendu le moteur ni testé sur la route).

dépt. 94, Mme Bihl 06 20 90 58 33. marie.bihl@gmail.fr

Recherche

Pour FULVIA : recherche support de filtre à huile Fulvia S1 avec départs pour radiateur d'huile ou ensemble support + radiateur
Florent BIDEt tel : 03 86 42 53 05

Pour FULVIA S2 : dessus de tableau de bord en bon état, disques de freins arrière -

Daniel Pottier - 06 89 78 39 78 et sferic-pottier@wanadoo.fr