



La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



Photo: Florent Bidet

Lorsque vous lirez ces lignes, elles ne seront plus d'actualité, j'aurai ajouté au compteur kilométrique de ma chère Fulvia Sport quelques 2.000 km supplémentaires parcourus à l'occasion de notre rallye annuel 2011.

Cette réflexion me vient à l'esprit alors que sortant du contrôle technique je constate qu'entre septembre 2009 et septembre 2011, cette Lancia a parcouru 14.086 km soit 587 km mensuels.

Durant la période 2007/2009 elle a parcouru 16.206 km soit 675 km mensuels et 8.103 km annuels.

Si je me reporte à 2001 mon compteur affichait 6.831. km alors qu'aujourd'hui je lis 53.471 soit une différence de 47.090 km et une moyenne mensuelle de 392 km.

Evidemment durant ces dix années j'ai cassé un moteur et effectué quelques travaux de fond indispensables que n'importe quelle chignole d'occasion moderne auraient mérités.

De surcroît j'ai eu beaucoup de plaisir avec cette ancienne qui va bientôt fêter ses 40 ans, ce plaisir a été partagé avec vous, mes camarades du LCF, qui partagez ma passion mais aussi plus égoïstement avec moi-même, souvent mon épouse, unique passagère du petit bolide pour des parcours vers une résidence secondaire ou d'autres rallyes.

Parfois, le vaillant coupé fut consacré à des tâches utilitaires telles le transport vers la déchetterie municipale de divers débris, le transfert de belle-mère, et celui d'une cabine de douche monumentale. Grâce soit rendue à la petite déesse Fulvia!

Vous vous souvenez certainement que dans maints éditoriaux je vous exhortais à rouler en Lancia le plus souvent possible plutôt que de sortir la belle pour la fête patronale et le rallye annuel. Vous lisez ici que l'exemple était vraiment donné sans que fut jamais raté un rendez-vous important du club. Il fut parfois un peu difficile d'arriver à bon port, l'aventure, une fois, se termina par un convoi en taxi de Château-Thierry à Paris (louée soit la MAAF pour sa garantie) et une autre par l'abandon en rase-campagne de la rossinante. Ces petites infidélités n'ont jamais altéré mon amour.

Dernière constatation, je n'utilise vraiment qu'une seule LANCIA, et je me rends bien compte comme l'a toujours dit mon prédécesseur le Président PERSEIL, qu'une seule et bonne voiture suffit à son homme... Il est vrai que c'est homme raisonnable, parfois.

Cordiales Salutations Lancistes

Daniel Pottier

Vie du Club

Rallye Du Lot 21 et 22 Mai 2011



C'est avec beaucoup de plaisir que nous avons retrouvé de nombreux habitués du traditionnel rallye de printemps du Sud-ouest, surtout depuis qu'il se déroule sur deux jours, permettant à certains de traverser la France et même de venir depuis la Belgique et l'Angleterre pour participer au rallye.

Cette année après une longue série de châteaux « cathares », puis châteaux du Gers, le Tarn, les Pyrénées, c'est au tour du Lot.

Au total 26 voitures de la Belna jusqu'à la Thesis en passant par l'Aurélia. Les Fulvia et Flavia – 2000 constituant le gros des troupes sans oublier les Delta intégrale dont une « evo » et un équipage venu en voisin du département du Tarn avec une 16V et bien sûr notre 8.32 plus une 308 GTS.

Le rendez-vous a été fixé le samedi après midi dans la vallée du Lot à la Truite Dorée à Vers, hôtellerie tenue par la même famille depuis cinq générations.

A l'origine, il s'agissait d'un vaste logis du XIV^{ème} siècle avec deux tours dénommées la « Tour des Chartreux » conservant toujours des archères cruciformes à double croisillon.

Qu'il est bien agréable de pouvoir profiter d'une telle demeure chargée d'histoire mais offrant un confort au goût du jour en plus d'une cuisine généreuse le tout avec un accueil et un service de qualité.

Ce choix rappellera peut-être à certains ayant participé aux châteaux « Cathares » l'Hôtellerie de l'Evêché à Allet-les-Bains dans l'Aude.

Une fois effectué la remise de la plaque du rallye et du carnet de route illustré et commenté, nous avons pris le départ pour l'un des plus beaux villages de France, Saint Cirq-Lapopie perché sur la falaise au dessus du Lot.

Sous un soleil estival chacun a pu visiter à son rythme ce magnifique village classé depuis 1930 par les Monuments Historiques.

Grâce au livret distribué avec le carnet de route nous n'avons rien raté de son architecture et de son histoire tourmentée, traversée par les conflits féodaux, la guerre de cent ans, et celle de religion aboutissant au démantèlement de son château.

Nous avons pu voir entre autre en contre bas du village la maison d'André Breton, lequel a écrit avoir « cessé de se désirer ailleurs ». de ce pont dont l'histoire était raconté sur des panneaux bien venus.

Pourtant, il nous fallait bien songer à quitter ce village surréaliste pour reprendre le chemin en suivant le Lot comme guide.

Une fois arrivée à Cajarc, panique générale, le boulevard que nous devions prendre était interdit à la circulation en raison d'un vide grenier, cela nous a fait faire le tour complet de Cajarc en se remémorant le sketch culte de Coluche, le Schmilblick...

Après ces péripéties, un arrêt au Saut de la Mounine permis d'opérer un regroupement de tous les équipages et d'admirer depuis ce balcon naturel les boucles du Lot.

Pour le retour à Vers, nous abandonnons la vallée du Lot pour celle du Célé qui nous a enchanté par ses falaises avec ses châteaux et chapelles en surplomb de la route et surtout quel régal d'enchaîner les virages, de passer sous les arches aménagées dans la roche avec en écho le bruit magique du V8.

Le dimanche programme détente, direction Divona Cadurcorum : Cahors et son emblématique pont Valentré.

Une fois les voitures bien alignées sur le parking réservé en face de l'arrêt du petit train touristique et non loin de l'embarcadere d'un bateau-mouche proposant une excursion sur le Lot, nous voilà partis à pieds à la découverte de ce pont dont l'histoire était raconté sur des panneaux bien venus.

Cette marche matinale ayant creusé les estomacs, il était temps de reprendre la route pour rejoindre le point de chute à Saint-Madré au château Tour de Miraval du XVI^{ème} siècle, où nous avons été chaleureusement accueillis par Evelynne Demeaux-Lévy qui a repris en 2002 avec passion et courage le domaine de ses aïeux en plein Quercy blanc d'une superficie de 4 hectares de vignes principalement du Malbec avec un peu de Merlot.

Pour débiter les réjouissances, un apéritif maison a été servi dans la cour du château où notre hôte remis à chacun un questionnaire œnologique permettant de gagner par tirage au sort un séjour d'une semaine dans le gîte fraîchement aménagé dans une dépendance, et qui a été brillamment remporté par un équipage fêru d'œnologie.

Le temps quelque peu incertain ne permettant pas de déjeuner sur la terrasse du château, le repas a été pris dans la salle à manger, où nous avons dégusté en serrant les coudes une cuisine familiale ainsi que les divers millésimes de la propriété élaborés dans le chai qui n'est autre que l'ancienne étable où se terminera notre visite.

Merci à Gérard pour ces deux jours de détente et vivement 2012 !

Jean-Paul Drapier

Vie du Club

En passant par la Lorraine



Lors de cette dix neuvième édition qui a réuni une quinzaine d'équipages la clémence des cieux nous a permis de profiter d'une fenêtre de beau temps. Même dans les Vosges il y a du soleil, il suffit de demander.

La visite du site antique de Grand en ouverture fut l'occasion de se dégourdir les jambes pour certains Belges, Franciliens, Lyonnais et autres Normands ou Bourguignons mais également de découvrir la richesse archéologique des lieux.

Situé dans la plaine des Vosges, le village de Grand témoigne de la période Gallo Romaine par la présence de son sanctuaire qui fut protégé à l'époque par une enceinte fortifiée de 22 tours.

En ce jeudi 14 juillet, dans ce lieu de combat de gladiateurs datant du 1er siècle après JC long de 148 mètres et qui pouvait accueillir 17000 spectateurs, quelques lancistes déambulent.

De l'avis de chacun la reconstitution de ce vestige avec une ossature en acier et des gradins en bois en opposition aux vieilles pierres fait de cet endroit un antique lieu contemporain.

La soirée au relais de Vincey notre base, après les kilomètres avalés dans la journée permis à chacun de se ressourcer.

Le lendemain 15 Juillet fut consacré à la visite « d'édifices religieux » avec la montée (à pied), environ 50 m. de dénivelé, en deux étapes pour certain, à la croix de Virine. Ce petit effort fut récompensé par un panorama à 360° sur la plaine des Vosges. Prochaine étape, l'abbaye de Droiteval nichée au creux d'un charmant vallon qui inspira à tous repos et sérénité. Ensuite nous poursuivons notre route vers la cascade de Faymond, dernière étape de la matinée.

Pour la petite histoire et aux dires d'un équipage, dont je tairais les noms (Aurélia), sur le parcours, un renardeau prenait un bain de soleil au milieu de la chaussée d'une petite route. Suspicion dans le clan lorrain qui considère que la mirabelle n'est pas conseillée au petit déjeuner, mais bon...

L'après midi fut un peu chaotique, travaux dans Remiremont, déviation, de fait une Delta 16 V grise régionale de l'étape (décidemment j'ai du mal avec les noms), jardina allègrement pour rejoindre l'hôtel.

Le dernier jour fut pédagogique avec la visite du musée du textile à Ventron (là où il y a le loup). Dans ce vestige de la Société Cotonnière Lorraine, nous avons pu admirer d'étonnantes machines témoignant du passage de l'artisanat à l'ère industrielle. Cette ancienne usine de tissage qui fonctionna de 1855 à 1955 comptait jusqu'à 88 métiers à tisser, tous animés par une turbine hydraulique et une magnifique machine à vapeur de 30 cv.

Le rallye prit fin au restaurant le Collet, près du col de la Schlucht. Tandis que certains s'en furent vers leur destinée, quelques irréductibles après une descente en luge au col précité, dont je porte encore les stigmates d'une sortie de trajectoire, firent halte à Gérardmer où les magasins accueillirent les dames, tandis que les hommes attendaient patiemment... devant une boisson gazeuse ou à base de houblon.

Ces trois jours passés dans l'amitié et la bonne humeur sont la récompense à l'organisation de cette manifestation ; merci à tous d'avoir contribué à cela. L'année prochaine nous fêterons les 20 ans de ce rallye initié par Pierre Sutter, ce sera au mois de Juin en raison du Mans Classic.

Serge Croizier



Technique

Pourquoi faut-il relayer le neiman de la Lancia Beta (2ème partie)

Solution définitive : relayer le neiman

La solution, pour économiser les contacts du neiman consiste à piloter les équipements à travers un relais, lui-même commandé par le neiman ou une solution interrupteur + bouton poussoir.

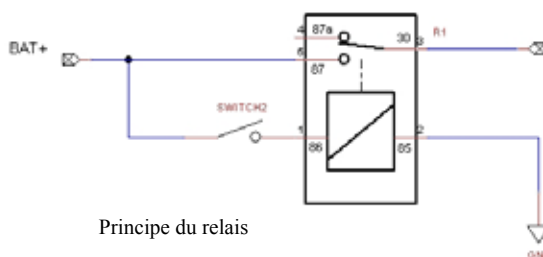
La figure illustre le fonctionnement du relais :

L'interrupteur commande le relais qui envoie le BAT+ vers les équipements. L'interrupteur ne voit plus passer que la commande du relais (180mA quand même !). Les contacts du neiman ont alors une durée de vie bien plus grande. Ce schéma doit être utilisé pour les trois sorties du neiman, mais principalement pour le circuit d'allumage du moteur et le solénoïde du démarreur. En effet les phares sont déjà relayés mais les codes méritent de l'être. Pour ces derniers, une autre solution est de faire cela au plus près de ceux-ci.

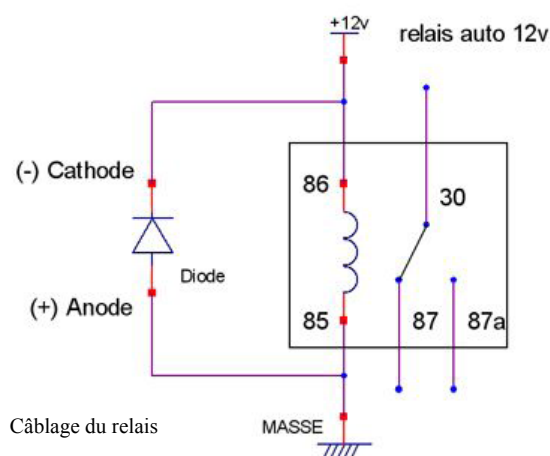
Les relais de type automobile utilisés sont standardisés.



Relais automobile



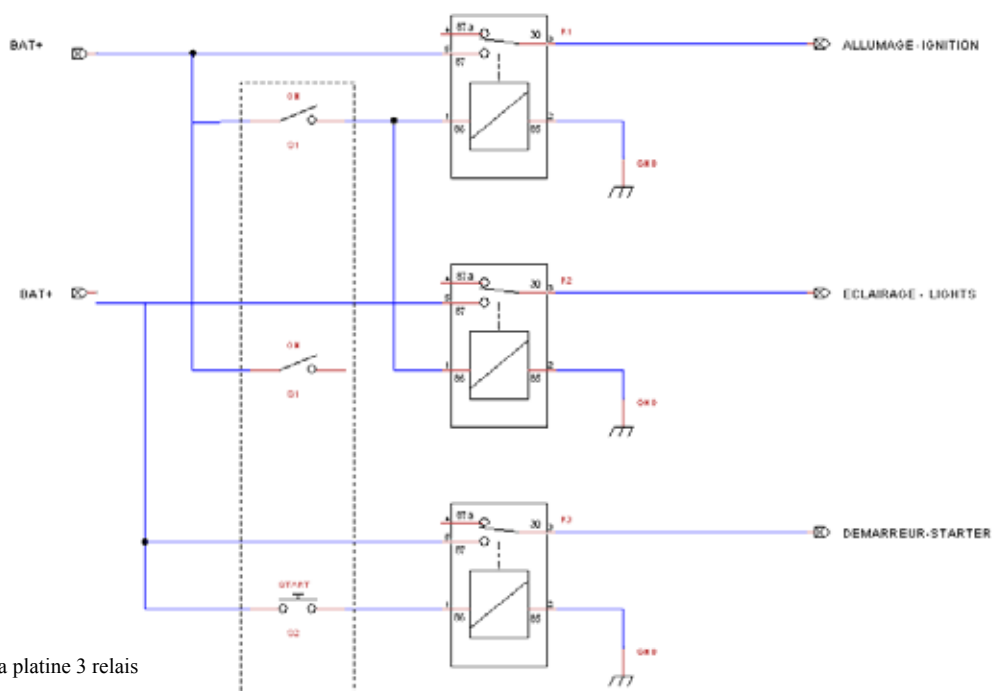
Principe du relais



Câblage du relais

Principe de la platine

La figure ci-dessous décrit le principe de câblage qui sera détaillé après :



Principe de la platine 3 relais

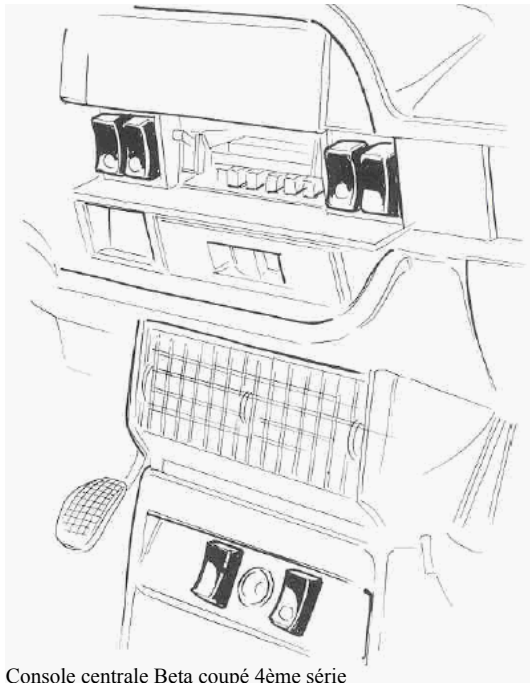
Par rapport au câblage direct du Niemann, c'est que les relais qui vont piloter l'allumage et l'éclairage sont pilotés tous les deux par la sortie d'allumage du Niemann. Ceci est dû au fait qu'au repos (même sans clef), la sortie Eclairage est active (ce qui permet d'allumer les phares sans mettre le contact). Elle ne peut pas donc piloter le relais qui serait actif en permanence, même sans clef. La consommation du relais, 180 mA, mettrait à plat la batterie en quelques jours. C'est donc le contact Allumage qui pilote les deux commandes.

Technique

Pourquoi faut-il relayer le neiman de la Lancia Beta (2ème partie)

Solution avec Interrupteur et bouton poussoir

Dans cette version, on a soit deux interrupteurs soit un seul interrupteur pour les deux positions OFF et MAR. Ceci permet d'utiliser l'emplacement de réserve qu'il y a sur la console centrale. En remplaçant l'allume-cigare par le bouton poussoir, on obtient une solution complètement intégrée, à condition qu'on récupère un interrupteur standard Beta (4ème série pour moi). Dans ce cas, on peut utiliser la broche 3 du connecteur, pour piloter l'ampoule intégrée reliée à la masse de l'autre côté.



Console centrale Beta coupé 4ème série

Le câble blanc du toron supérieur se branche la masse pour fournir un retour à l'ampoule intégrée dans l'interrupteur.

Le câble blanc du toron inférieur doit lui aussi être raccordé à la masse (masse pour l'activation des relais).

Le connecteur du toron inférieur se branche là ou se connecte normalement le Neiman.

Le câble blanc du toron supérieur se branche la masse pour fournir un retour à l'ampoule intégrée dans l'interrupteur.

Le câble blanc du toron inférieur doit lui aussi être raccordé à la masse (masse pour l'activation des relais).

Le connecteur du toron inférieur se branche là ou se connecte normalement le Neiman.

Solution avec neiman

Avec cette solution, on intercale simplement la carte à relais entre le neiman et les circuits auto. Cette solution présente l'avantage, par rapport au câblage standard, d'économiser les contacts du neiman qui ne voient passer que quelques centaines de milliampères

Le câble blanc du toron inférieur doit lui aussi être raccordé à la masse (retour pour l'activation des relais).

Conclusion

Pour une centaine d'euros, et pas mal d'heures de travail, on obtient un circuit sécurisé qui prolongera la vie du neiman ou permettra de le conserver dans sa fonction mécanique si ses contacts sont morts.

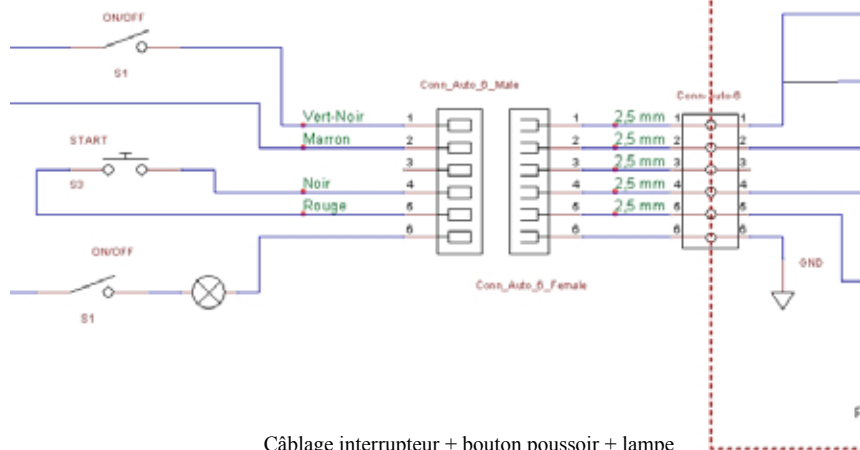
J'espère que cet article sera utile aux nombreux propriétaires de Beta qui se battent pour les maintenir en bon état.

Claude Goeuriot (claude.goeuriot @ free.fr)

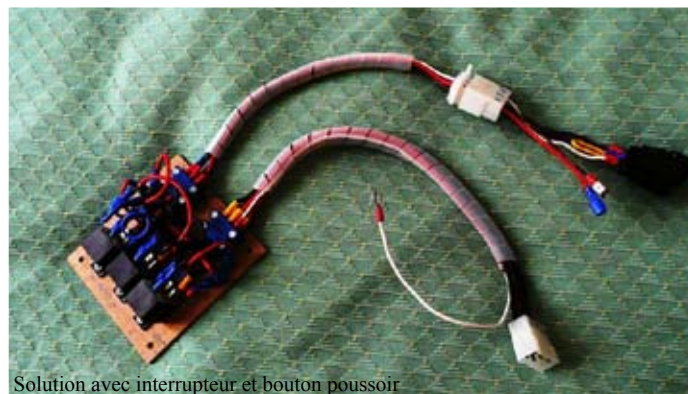
Cet Article sera mis en ligne avec des photos et des schémas supplémentaires.



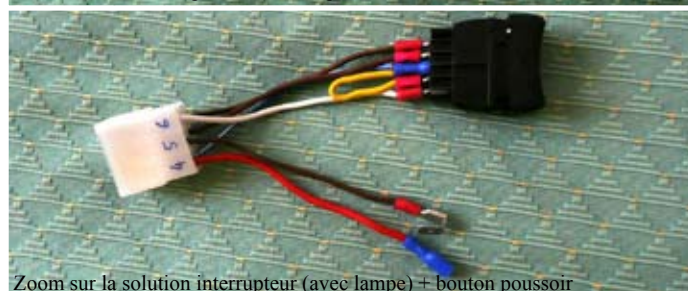
Carter à relais



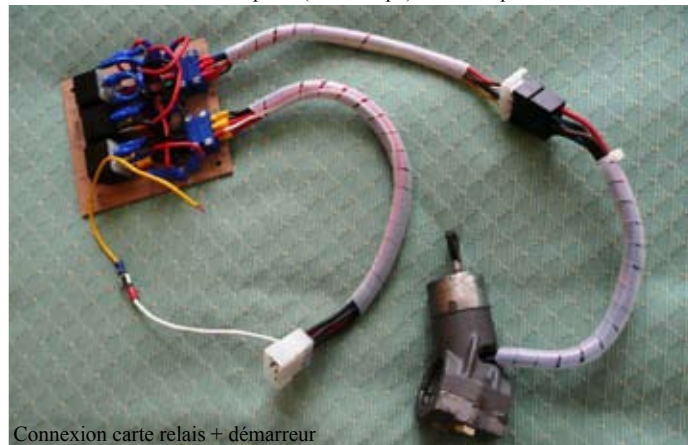
Câblage interrupteur + bouton poussoir + lampe



Solution avec interrupteur et bouton poussoir



Zoom sur la solution interrupteur (avec lampe) + bouton poussoir



Connexion carte relais + démarreur

Miniatures

Ypsilon 2011

Les nouveautés présentées sur le stand LANCIA lors du Salon de Genève ont jeté le trouble parmi les lancistes. Nous n'entrerons pas dans la polémique des pour, des contre, des purs et des durs et autres défenseurs du dogme.

Aujourd'hui notre propos est de vous parler de la seule nouveauté 100% italienne présente à Genève, avec la nouvelle mouture de l'YPSILON.

Il est rare qu'une miniature soit divulguée en même temps que la "vraie".

L'artisan italien RACING43 a pu travailler directement avec les données de la firme turinoise pour nous présenter en exclusivité cette réduction au 1/43ème de la petite 5 portes, dans la série Elite. Fabriquée en résine, la miniature reprend la couleur "chocolat" métallisé de la "grande".

La réalisation est soignée et très fidèle. On retrouve la nouvelle calandre à barres horizontales, la grille de radiateur en photo découpe et des jantes réalistes avec le Y stylisé. Le mobilier a été, lui aussi traité, avec soin, avec en particulier des sièges revêtus de cuir "Poltrona Frau".... enfin pas tout à fait... mais c'est bien imité. Ce produit est très rare, et comme tous les produits exclusifs il est très cher.

Alors pour les plus patients d'entre nous il faudra attendre la fin de l'été pour acquérir cette YPSILON 2011 prévue chez NOREV sous la référence 782007.



Bulletin

SALON EPOQU'AUTO 2011 à LYON – EUREXPO

Vendredi 4 novembre de 10 h. à 20h.30 (nocturne)

Samedi 5 novembre de 9 h. à 19 h.

Dimanche 6 novembte de 9 h. à 18 h.(Vente aux enchères à 14h)

A retourner avec votre règlement, avant le 30 octobre, avec enveloppe affranchie à votre nom pour le retour des billets Club.

Nom : Prénom : LCF n° :

Adresse :

Adresse électronique : tel:

.....Billets entrée CLUB à 8 € (au lieu de 11 €) X 8 € = € (chèque LCF)

.....Réservation pour dîner du Club, samedi soir pour un repas aux alentours de 40 €/ tête, (règl s/place).

Le samedi 5 novembre, déjeuner, dans un restaurant et visite l'après midi à Lyon, pour les membres qui le désirent. Renseignements et réservations, contacter Nathalie MARMONIER Tél : 04 78 52 44 36 ou yvesmarmonier@neuf.fr, pour lieu et heure rdv.

Ce Bulletin d'inscription est à envoyer à Yves Marmonier – 98 rue Bugeaud 69006 Lyon Tél : 04 78 52 44 36

Les Annonces du LCF

Autos à vendre

FULVIA SPORT, 1,3 S, 1969, blanche, TC vierge , totalement restaurée, nombreuses pièces, restauration totale, moteur BV, embayage, freins suspension , amortisseurs réglable Spax, carrosserie complètement remise à neuf, scellerie neuve, batterie et pneus neufs, servo freins neuf, en reserve étriers de freins , pare brise, 4 jantes acier, (sur la voiture elles sont en magnésium, 5) etc Prix à négocier : 22.000 €

Walthère Drèze, Saint Palais, 02 48 66 00 94, 06 62 38 00 94 (mais où sont les pare-chocs ? note de DP)

FLAVIA 2000 Coupé PF - vert- 1973 – 65.000 kms, freins AV/ AR refaits, courroies, échappement inox, etc...(factures). Bas de caisse traité. Plus pièces détachées. Prix demandé : cote Rétroviseur . Antoine Campanacci - 01 48 36 36 84 ou 06 07 06 40 10
e-mail : acapmanacci@davumtmc.com

Pièces à vendre

Pièces pour Lancia Flavia Coupé 1.8, 92 ch :- BV complète - 4 culasses, 1 bloc moteur, 1 carburateur Solex avec admission, 1démarrreur, 1filtre à huile, 1 pompe à eau, 1 volant moteur, 1disque d'embrayage les pièces sont à Rennes

Claude Vigneron : 06 10 91 09 09 ou Philippe Vigneron 06 2293 28