



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



Les « Quoi-ça ? » - radotage et les petits pas –

18-C

L'autre jour, à 20h30, arrêté dans un embouteillage parisien au volant de ma Fulvia Sport - merci Mme Hidalgo - je fus interpellé ainsi par un automobiliste acculturé au cri de « C'EST QUOI CA ? ». J'ai trouvé cette interjection outrageante tant pour la langue française que pour la dignité de LANCIA. Je faillis ne pas répondre puis me ravisant j'engageai une rapide conversation qui me permit de comprendre à quel point la marque est ignorée aujourd'hui du public ainsi que la lecture de l'écriture cursive. Sa résurrection est donc tout à fait improbable. Quant aux nombreux « QUOI-CA ? », il vous suffit d'écouter nos journalistes pour comprendre que la forme interrogative est tout aussi oubliée mais c'est une autre histoire. Oserai-je écrire « c'était mieux avant » ?

Radotage : Ceux qui assistèrent à notre assemblée générales puis au rallye de l'Eure ont compris qu'un rapprochement était en cours avec le LANCIA CLASSIC CLUB, il ne s'agit encore que de timides début mais le train est en marche et nous devons souhaiter que rien ne l'arrête et au contraire votre Bureau vous incite à y monter, ce qui par les temps ferroviaire actuels requiert de l'audace.

Daniel POTTIER

Le coin des miniatures

En ce début de mois de février 2017, et comme chaque année à pareille époque, les grands noms du jouet présentent leurs nouveautés à venir à l'occasion de la "Spielwaren Messe" de Nuremberg.

Les grands enfants que nous sommes, ou si vous préférez le petit monde des collectionneurs....se prennent à rêver devant cette caverne d'Ali Baba ou ce sapin de Noël avant l'heure.



Si l'apport de nouveautés concernant notre marque favorite se fait de plus en plus rare, notre attention est attirée par un modèle en 3D.....une LANCIA D50exposée sur le stand du fabricant allemand CMC, le maître du 1/18ème.

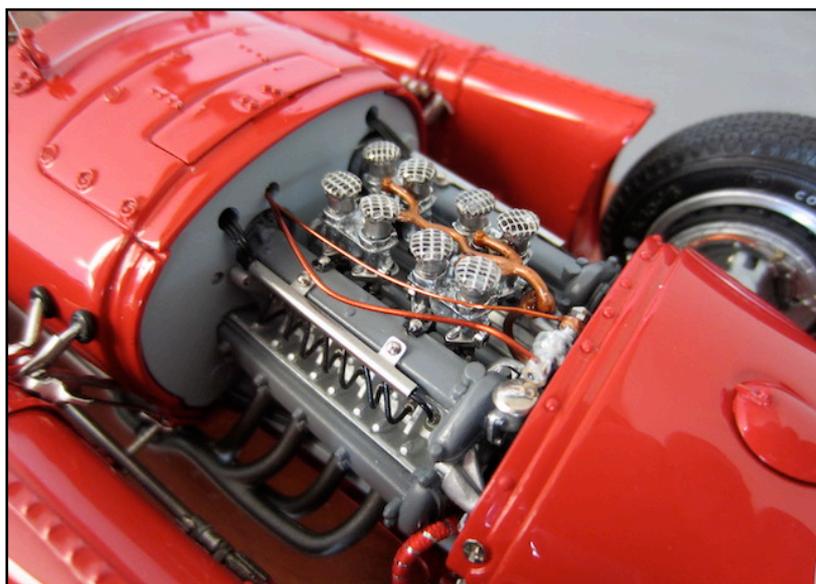
Noël 2017, le père Noël a une riche idée, celle de déposer la D50 au pied du sapin !.

Cette fois, il n'est plus question de 3D, mais de zamac, de caoutchouc et de cuir. En tout 1575 pièces, assemblées par des mains expertes dans l'usine chinoise de CMC.

Un seul qualificatif nous apparaît évident: chef d'oeuvre....La reproduction est d'une fidélité absolue.

La D50 reproduite est celle d'Alberto ASCARI au Grand-Prix de Monaco 1955, un tirage limité à 1500 exemplaires (tous vendus !) et porte la référence 176.

La philosophie de CMC est que sur un modèle réduit, tout doit être reproduit, hormis les entrailles de la mécanique. La Lancia n'échappe pas à la règle. La carrosserie est en zamac, ou chacun des rivets est rapporté un à un, chacun des réservoirs possède un ouvrant !! Une fois quelques vis enlevées, on accède au châssis tubulaire, aux suspensions, aux divers accessoires moteur et aux freins. Les pneumatiques, des Pirelli Stelvio, sont d'une rare fidélité, tout comme l'habitacle et son volant d'une grande finesse, à cela on ajoutera que le siège est en cuir véritable..... La firme CMC a réalisée là, un modèle exceptionnel et comme le dit le magazine



AUTOMODELISME: "on quitte le domaine des miniatures pour entrer dans un autre monde, celui des véritables automobiles en réduction".

Patrick MARTINEZ

PS: d'autres D50 sont au programme : châssis nu sans carrosserie, 2 modèles avec comme pilote Castelloti, et bien sur toutes les versions de 1956, dont celle championne du monde avec J.M FANGIO...

Dernier détail, ce bijou est onéreux....500€....mais l'exceptionnel a un prix....

L'allumage électronique, mon expérience

Je ne suis d'ordinaire pas porté sur les modifications et notamment pas sur les visibles ou anachroniques mais il faut bien admettre que cette règle doit, comme toute autre, avoir ses exceptions et pour moi l'allumage électronique en est une.

Comme vous, j'en ai beaucoup entendu parler et longtemps hésité mais une erreur de diagnostic m'a fait franchir le pas sur une Aurélia que je soupçonnais à tort de présenter tous les symptômes d'un allumage récalcitrant, alors que le brave n'y était pour rien et qu'une tige de culbuteur pliée était la seule responsable du fonctionnement sur 5 cylindres. C'était trop tard, j'avais craqué. J'ai donc acheté auprès de **Huib Geurink**, le sympathique gérant du site **Viva-Lancia**, un allumage Néerlandais **123-Ignition** et vous fais part en quelques lignes de mon expérience.

Pourquoi changer ? L'allumage de l'Aurelia est pourvu de deux jeux de rupteurs (j'imagine pour éviter l'affolement à haut régime mais je n'ai aucune certitude sur l'origine exacte de cette conception), chacun gérant l'allumage d'un banc de cylindres et si un des jeux est solidaire du corps de l'allumeur, le second est mobile permettant donc son ajustement par rapport au fixe. C'est justement cette capacité de réglage qui, paradoxalement, peut aujourd'hui poser problème car sans banc de réglage, le calage parfait des deux jeux de rupteurs, à 180° l'un de l'autre, est quasiment impossible. Un décalage de quelques degrés entre les deux bancs de cylindres se traduira par un ralenti « boîteux » mais ne se sentira pas dans les tours même si ce n'est forcément pas bon pour les performances.

Cette sophistication fut abandonnée sur la Flaminia dont le distributeur ne comporte qu'un seul jeu de rupteurs et son montage sur l'Aurelia est d'ailleurs assez répandu (le distributeur de l'Aurelia est reconnaissable à son entrée bobine verticale alors qu'elle est horizontale sur la Flaminia).

Le point évoqué ci-dessus est spécifique à l'Aurelia mais quel que soit le modèle, après plusieurs décennies de bons services et surtout des millions de rotations, l'allumage d'origine présente du jeu, ses ressorts de masselottes sont fatigués (ou ont été changés et ne sont plus les bons) et il ne délivre plus la courbe d'avance qu'il offrait à ses débuts, garante du fonctionnement idéal de la mécanique à tout régime.

Il existe trois types d'allumage électroniques adaptables sur nos autos :

- Les kits qui conservent l'allumeur d'origine et ses rupteurs, mais dans lesquels ceux-ci pilotent un transistor plutôt que d'assurer la coupure directe du courant d'alimentation de la bobine, ils ne s'abîment donc plus car désormais traversés par un courant très faible. Ces kits conservent le système centrifuge à masselottes d'origine pour la gestion de l'avance en fonction du régime moteur.

- Les kits conservant l'allumeur d'origine mais dans lequel les rupteurs sont remplacés par un capteur (type inductif par exemple) qui pilote un transistor. Dans ces kits également, le système centrifuge d'origine est conservé.

- Les allumeurs complets, entièrement électroniques, qui remplacent l'original et pilotent la courbe d'avance électroniquement via leur propre mesure du régime moteur.

C'est ce suivi parfait de la courbe d'avance qui m'a fait changer pour l'allumeur complet proposé par **123-Ignition** qui pilote le suivi d'une courbe pré-programmée en ajustant électroniquement la valeur d'avance tous les 50 tours de régime moteur.

Le montage est très simple, le suivi de la notice pas à pas évite toute erreur et le calage ne pose aucune difficulté grâce à la petite LED intégrée. J'ai également fait le choix de changer le faisceau pour un neuf, convaincu de l'intérêt de ce remplacement pour l'efficacité d'ensemble du système, autant mettre toutes les chances de son côté !

Je suis conquis et ne regrette bien sûr que l'aspect esthétique, un peu loin de l'origine mais c'est le prix à payer pour une auto au mieux de sa forme, qui démarre en toutes circonstances, ne craint pas l'humidité, ne fait jamais de cliquetis et, en prime, consomme environ 2 litres au 100 de moins qu'avec l'allumage d'origine ! Oui, la performance de l'allumage électronique se traduit par une réduction importante de la consommation, prouvant par là même son efficacité. Après bientôt 15.000 kilomètres depuis le montage, je n'ai eu aucun problème, j'ai simplement dû remplacer les bougies après un peu plus de 10.000 km car elles présentaient déjà une usure prononcée, conséquence d'étincelles vigoureuses.

Bien sûr le montage est parfaitement réversible et ne posera donc aucun problème à la revente si vous tombez sur un acheteur particulièrement attentif au respect de l'origine.

Article paru dans la note de l'automobile club de l'ouest le 27/04/2017

Le contrôle technique tel qu'on le connaît n'existera plus. Plusieurs changements vont intervenir. Décryptons-les.

- **Changer le contrôle technique vise à réduire le parc automobile vieillissant.**

VRAI et FAUX. C'est surtout pour diminuer le nombre de véhicules dangereux et polluants sur les routes. Qui sont souvent les voitures plus anciennes. « Le but est une meilleure sécurité des automobilistes. Mais aussi d'abaisser le nombre de vieilles voitures », explique Laëtitia Hooghiemstra, secrétaire générale de 40 Millions d'automobilistes.

La Commission européenne s'est donnée pour but de diviser par deux le nombre de tués sur les routes par rapport à 2010. Un objectif ambitieux. Qui passe par une harmonisation du contrôle technique au niveau européen. Cela a amené la Commission européenne à adopter, en 2014, une directive qui prévoit la mise en oeuvre d'un contrôle technique plus strict, à compter du 20 mai 2018. Il permettra, notamment, d'écarter du parc de véhicules roulant les voitures jugées dangereuses pour les automobilistes et pour l'environnement.

- **Le nombre de points de contrôle va augmenter.**

VRAI. Le contrôle technique est renforcé et devient encore plus précis. Il passera en revue 134 points de contrôle, contre 124 auparavant. Mais surtout, il détaillera 606 défauts potentiels, dont 467 entraînant une contre-visite, contre 178 sur 411 jusqu'alors. Neuf fonctions seront testées : identification, freinage, direction, visibilité, feux/dispositifs réfléchissants et équipements électriques, essieux/roues/pneus/suspension, châssis et accessoires du châssis, autre matériel, nuisance.

Face à ce contrôle technique plus strict, « les automobilistes peuvent anticiper et prendre rendez-vous dès maintenant pour "profiter" de l'ancienne version », conseille Laëtitia Hooghiemstra.

- **Il y a une nouvelle catégorie de défauts.**

VRAI. Dans la version 2018 du contrôle technique, les défauts seront classés en trois catégories. Tout d'abord, les défauts mineurs. Au nombre de 150, ces défaillances sont sans conséquence sur la validation du contrôle technique.

Ensuite, les défauts majeurs, au nombre de 196, devront, comme avant, faire l'objet d'une réparation avant une contre-visite obligatoire dans les deux mois. À noter qu'un bon nombre de défauts qui étaient alors considérés comme « mineurs » seront désormais qualifiés de « majeurs ». Enfin, le cru du contrôle technique 2018 voit l'apparition des 126 défaillances critiques.

- **Si ma voiture est sous le coup d'une défaillance critique, je dois la réparer dans la journée.**

FAUX. La constatation d'un défaut critique entraînera l'immobilisation quasi-immédiate de la voiture. Le propriétaire n'aura plus que jusqu'à la fin de la journée du contrôle technique pour conduire son véhicule à l'endroit où il devra être réparé. Dans un garage ou à son domicile. Il a ensuite dans les deux mois pour effectuer les réparations, et non dans les 24 heures.

Une fois passé ce délai, la voiture sera interdite à la circulation sous peine d'amende et ce, jusqu'à la date de la contre-visite. Ces défauts critiques qualifieront exclusivement des défaillances « constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement », précise l'arrêté modificatif du 2 mars 2017. Par exemple, une défaillance critique peut concerner des insuffisances dans le système de freinage, une corrosion du châssis diminuant sa résistance, un câblage électrique risquant de toucher des pièces chaudes, des sièges mal fixés, une mauvaise fixation des roues, une fuite permanente de liquide autre que de l'eau...

- **L'amende va être augmentée.**

FAUX. L'amende en cas de défaut de contrôle technique à jour reste à 135 euros. Ce qui change : si un véhicule sous le coup d'une défaillance critique roule toujours, le propriétaire devra payer cette amende. « Nous craignons que de plus en plus de personnes ne présentent pas leur véhicule au contrôle technique. Certains préféreront payer l'amende... », s'inquiète Laëtitia Hooghiemstra.

- **Le prix du contrôle technique va monter.**

VRAI. Une analyse plus précise de chacun des points de vérification, c'est forcément plus de temps passé sur chaque véhicule... Et donc une augmentation du prix de la prestation pour l'automobiliste. Actuellement facturé autour de 65 euros, les professionnels estiment que le contrôle technique pourrait coûter en moyenne 15 à 20 % plus cher à partir du 20 mai 2018..

L'augmentation du nombre de défauts entraînant une contre-visite obligatoire « ne manquera pas d'accroître le nombre de contre-visites : de +19 % à +25 % d'après les centres de contrôle technique automobile », indique Laëtitia Hooghiemstra. Souvent gratuite jusqu'alors, elle pourrait devenir payante, au regard du surplus de travail qu'elle constituera pour les inspecteurs des contrôles techniques...

nombre de défauts entraînant une contre-visite obligatoire « ne manquera pas d'accroître le nombre de contre-visites : de +19 % à +25 % d'après les centres de contrôle technique automobile », indique Laëtitia Hooghiemstra. Souvent gratuite jusqu'alors, elle pourrait devenir payante, au regard du surplus de travail qu'elle constituera pour les inspecteurs des contrôles techniques...

• Il n'y a que des contraintes pour l'automobiliste dans ce nouveau contrôle technique.

FAUX. Ces désagréments étant établis, il convient tout de même de préciser que le renforcement du contrôle technique ne sera pas inutile. « En moyenne, les véhicules d'aujourd'hui changent trois fois de main au cours de leur vie », rappelle Laëtitia Hooghiemstra.

Or, le procès-verbal de contrôle technique est le seul document obligatoire à ce jour décrivant l'état du véhicule, ce qui lui confère une importance majeure. « Plus le contrôle technique sera en mesure de dresser un portrait fiable du véhicule, plus la transaction, surtout lorsqu'elle a lieu entre particuliers, pourra se faire en confiance. Le contrôle technique est donc utile », conclut la secrétaire générale de 40 Millions d'automobilistes.

Pour information:

Un adhérent à l'Automobile Club de l'Ouest a droit à 20 % de réduction sur son contrôle technique dans les centres ACO Sécurité. Ce qui fait réaliser une économie de 15 à 20 euros ! Dans les autres centres partenaires de Sécuritétest, l'adhérent ACO a le droit à une remise jusqu'à moins 20 %. Les réductions sont appliquées le jour du contrôle, uniquement sur présentation de la carte de membre ACO. Il n'y aura pas de remboursement après coup. Pour consulter la liste des 60 centres ACO Sécurité et bénéficier de la remise de 20 %, appelez le 02 43 40 50 60.

Anniversaire: 30 ans déjà . DELTA HF INTEGRALE 16V 1989 (3/6)

En mai 1989 apparaît la Delta Intégrale 16V. Le moteur possède à présent une distribution à 4 soupapes par cylindre.

Le 16 soupapes et les nouveaux injecteurs permettent d'obtenir une puissance de 200cv contre 185 pour la précédente version avec un couple de 31kgm à 3 000t/mn avec également un nouveau schéma de la centrale électronique IAW d'injection/allumage et turbocompresseur.

La nouvelle répartition du couple AV/AR 47/53 au lieu de 56/44 privilégie la poussée, réduit l'effet de sous-virage et facilite la conduite sportive. Freins renforcés, ABS (Bosch) à 4 canaux et 6 capteurs dont 1 pour l'accélération longitudinale et 1 pour l'accélération transversale tous deux placés au centre de gravité de la voiture, près du levier de vitesse.

Jantes en alliage léger chaussées de pneus plus larges, 205/50 R 15 V, assiette des suspensions modifiée, gonflement du capot moteur - pour loger le 16 soupapes plus volumineux - silencieux AR doté de deux sorties confèrent à cette version une ligne plus agressive.

Côté performances, la vitesse de pointe est de 220 km/h et le 0 à 100km/h atteint en 5,7 secondes.

Pour une voiture commercialisée il y a 29 ans, rien à envier à certaines productions actuelles...

Afin de satisfaire aux normes anti-pollution de certains marchés, une version KAT moteur catalysé à 8 soupapes et de 177cv est également produite.



constructeur ne revenait pas au blanc.

La version compétition Gr A développe 295cv (7 000t/mn) avec un couple de 40,5 kgm (4 500t/mn).

La saison 1989 est ouverte avec la version précédente HF Intégrale, la 16V faisant son entrée au San Remo.

Biasion/Siverio remportent les trois premières épreuves, Monte Carlo (triplé Lancia), Portugal (doublé Lancia) et pour la seconde année consécutive le Safari Rally.

Le Tour de Corse revient à Auriol/Ocelli, ensuite l'Acropole à Biasion/Siverio (doublé Lancia), en Argentine Ericsson/Billstam avant que Biasion/Siverio ne s'imposent de nouveau au San Remo avec la nouvelle HF 16V.

Pour cette épreuve italienne, Lancia dota la Delta d'une nouvelle livrée rouge qui déplaît au sponsor Martini qui envisagea son retrait si le

Lancia emporte le titre pour la troisième année consécutive, Miki Biasion le titre pilote devant Alex Fiorio également sur Delta pour l'écurie Jolly Club.



N'hésitons pas à écrire et le proclamer ce rallye de l'Eure fut agréable, roulant, gourmand et ensoleillé et même peut-être un petit peu trop long d'une quinzaine de kilomètres dans sa partie matinale.

Les meilleurs compliments faits au

duo organisateur fut émis par notre cher Président d'Honneur Claude-Michel Perseil, local de l'étape avec sa géniale Flaminia berline, qui déclara qu'il n'imaginait pas que de si beaux paysages puissent exister si près de chez lui, on sent chez ce délicat lanciste l'art de peindre la vie en rose.

Il faut bien convenir que le choix des routes et des villages opéré à l'aide de cartes périmées des régions adjacentes sous une pluie battante, noté d'une main tremblante ne pouvait que révéler de charmantes surprises.

La collection roulante qui allait de l'Aprilia au coupé Kappa se coula dans le lit du parcours sans encombre ni défaillance. Comme à l'habitude Peter and Micky remportèrent le petit concours habituel après avoir passé une bonne heure supplémentaire sur le parcours pour n'avoir aucun doute sur les réponses. Comme d'habitude d'autres passèrent un peu de temps à vérifier l'exactitude du road-book qui se révélait



contre toute attente parfaitement juste.

Un mot agréable pour ceux qui participèrent pour la première fois à une randonnée du LCF, Gaël Escribe, Benoît et Muriel Grincourt et Olivier Perez-Lorenzo et fils.

Quelques photos pour égayer et le tour est joué.



Philippe Houdaille et Daniel Pottier
G.O (Grands Organisateurs).