



Depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



juin 2023

Chers Amis Lancistes,

L'unione fa la forza : merci à Serge et Annie, Simon, Alain, Eric, Daniel, Christof, Hervé et enfin Claude que je salue très amicalement. Ils ont contribué à la composition de cette édition de la Lettera. Sans eux rien n'eût été possible.

Vous lirez dans notre nouvel opus des comptes rendus de sorties, d'aventure, d'histoire et de retour d'expérience technique. Ce partage est la signature du LCF.

La saison 2026 est loin de son apogée puisqu'au moment où vous lirez ces lignes les heureux participants au Grand Rallye Annuel seront en route vers les Ardennes belges. Une fois n'est pas coutume, nous franchissons la frontière. La dernière fois c'était à l'opposé sur la Costa Brava, il y a ... des années.

Cet événement rythme la vie de notre association puisqu'il accompagne la rentrée depuis 46 ans tout en annonçant les événements de fin de saison. Nous vous attendons nombreux les 10 et 11 octobre les Coupes Auto Légende à Monthléry où nous tiendrons un pique-nique au milieu de l'anneau et enfin la clôture traditionnelle de notre saison officielle avec Epoqu'Auto à Lyon où nous célébrerons des anniversaires lancistes... lesquels ? Le premier sociétaire qui apporte la bonne réponse gagne une entrée. Le prochaine Lettera vous proposera encore d'autres comptes rendus et photos puisque nous étions dans les Alpes, à Turin, à Chantilly, à Suresnes, toujours en bonne compagnie.

26-C

En attendant, nos groupes whatsapp sont le café du commerce où s'échangent nombre d'informations en tous genres pour toutes les Lancia : bougies, huile moteur, pneus, suspension, électricité, conseils, photos, vie du club... nous vous y attendons.

Cordiales salutations lancistes

Jean-Charles Voisin

Lorraine 2026 : du Pays Welche à Munster en passant par la route des crêtes

A l'occasion du 33ème rallye de Lorraine, nous avons établi notre camp de base aux portes de Kaysersberg à Lapoutroie dans le pays Welche à la frontière entre l'Alsace et la Lorraine.

La particularité du pays Welche, bien que situé en Alsace, est qu'il fut peuplé par des colons **l o r r a i n s** probablement installés par les comtes d'Eguisheim vers l'an 1000. D'ailleurs les habitants du canton de Lapoutroie (aujourd'hui rattachés à la Communauté de Communes de Kaysersberg) ont parlé pendant plusieurs siècles et jusqu'à la Seconde guerre mondiale un patois roman et non germanique comme partout ailleurs en Alsace.

Une fois cette parenthèse historique et géographique fermée, déplions le journal de notre programme du week-end.

Après une longue route pour certains partis dès potron-minet le samedi matin, bucolique pour d'autres ayant

emprunté des routes non répertoriées sur les cartes IGN ou ralentis par des embouteillages dus aux départs en vacances des frontaliers, chacun fut ravi de se retrouver au lieu de rendez-vous, le restaurant Les Alisiers hébergé dans une ancienne ferme typique de la vallée de Kaysersberg nichée sur les hauteurs de Lapoutroie.

Une fois notre voyage gustatif terminé, nous roulons vers Fréland, lieu de visite du musée du pays Welche qui prend place dans une maison anciennement habitée par un curé.

A travers ce lieu, nous faisons un véritable bond dans le passé en partant à la découverte du mode de vie et des traditions du canton et de la culture romane en passant par la découverte de l'architecture, du mobilier, des ustensiles de cuisine et autres outils ainsi que des métiers d'autrefois, le tout agrémenté par nos guides de quelques anecdotes parfois croustillantes que la décence morale m'empêche de citer.



Après 2h de visite, nous reprenons la route pour notre camp de base, empruntant au départ un chemin forestier où nous roulons à l'ombre des sapins centenaires et des hêtres argentés jusqu'aux portes du village historique de Riquewhir. Ensuite nous traversons une petite partie du vignoble alsacien avant d'arriver à notre hôtel à Orbey.

Puis vint le moment de se rafraîchir dans la piscine de l'hôtel pour certains ou le gosier pour d'autres, de prendre le repas du soir et de se retirer dans sa chambre pour un repos bien mérité.

Le lendemain matin, les pilotes dans les starting block et les copilotes road book en mains, nous partons à la conquête de l'âme des Vosges entre forêt et lacs.



Première étape le lac Blanc au col du Calvaire, seul lac visible depuis la route, puis le lac vert et le lac noir tous deux accessibles à pied.

Puis nous empruntons la magnifique route des crêtes, longue de 80km, qui fut construite à des fins stratégiques pendant la guerre de 14-18.

Il n'est pas rare de pouvoir y observer par temps clair la forêt noire et la chaîne des Alpes, mais hélas ce ne fut pas le cas lors de notre passage à cause de la brume de chaleur.

Nous quittons la route des crêtes au Markstein (massif du Grand-Ballon), étape-arrivée du Tour de France 2026 pour redescendre dans la plaine d'Alsace et la vallée de Munster dont le fromage à l'odeur franche règne en maître sur les tables locales (n'en déplaise à certain(e)s) puis nous arrivons à Gunsbach (ancien lieu de résidence du Docteur Albert Schweitzer), terme du rallye, pour le déjeuner que nous prenons au restaurant de la Maison du Fromage, un incontournable, vous l'aurez compris.

Pour l'anecdote, le Munster est appelé ainsi en Alsace car originaire de la vallée de Munster et Munster-Géromé dans les Vosges car originaire du canton de Gérardmer.

De même les myrtilles sont appelées brimbelles dans les Vosges.

« Les Vosges, au fond, sont une invitation à ralentir. A marcher sans destination précise. A s'asseoir au bord d'un lac et ne rien faire d'autre que regarder l'eau. C'est une montagne à taille humaine, accessible, bienveillante et pour cela, peut-être plus précieuse encore que les sommets qui impressionnent. »

(Cf : Office du tourisme Vosgiens)

Merci à tous les participant(e)s qui ont fait de cet événement, grâce à leur enthousiasme et leur sympathie, un souvenir inoubliable pour tous.

Serge et Annie



Une B20 de l'ombre à la lumière par Claude PIBAROT

Une grande Maison de Ventes a récemment proposé aux enchères une Aurelia B20 3è série n°2833 oubliée depuis 1965, au vu de la dernière étiquette de vidange, et avec 79779 km au compteur.



La voiture était conservée dans la réserve d'un château, couverte de poussière, les chromes tristes, le moteur bloqué et sans document ni clé de contact ! D'où une estimation très basse...mais une bonne opportunité pour un amateur d'Aurelia.

L'ami qui en a fait l'acquisition la découvre maintenant, et me signale des équipements sympathiques : allumage par magnéto Scintilla Vertex, ce qui facilite les départs avec une batterie faible et supprime un allumeur double vis, petits ampèremètre et thermomètre d'eau Jaeger ajoutés au centre du tableau de bord, levier de vitesses au plancher, volant Nardi Torino (gravé derrière), lave glace Fispas "lavabrise" et trace d'un autoradio. Option très rare : les sièges sont en cuir marron mais pour ceux qui préfèrent le tissu il y a dans le coffre des housses sur mesure faites par le garnisseur Lacombat, toujours en activité à Riom es Montagne ! Livrée neuve en France (Ramex) la voiture est équipée de phares Marchal mais conserve ses antibrouillards Carello.



A la même vente se trouvait l'adversaire de l'Aurelia, une Alfa Romeo 1900 Sprint 1952 par Touring, en bon état de restauration, qui atteignit un prix plus élevé.

Ces deux voitures ont fortement marqué les grandes épreuves routières des années cinquante : Mille Miglia, Tour Auto, Montecarlo, Targa Florio, Giro di Sicilia, Panaméricaine, où en novembre 1952, sur une B20 à compresseur, et pour sauver l'honneur de Lancia, Maglioli parcourut les 375 km de la dernière étape à 198 km/heure de moyenne soit le pied au plancher pendant 2 heures...et ceci sur route ouverte ! Mais ne terminant toutefois que 4e derrière des Mercedes 300 SL et des Ferrari. Etonnant ? non, parce que l'année suivante, mais sur Ferrari, il faisait la même étape à 220 km/heure ! Fangio gagnait sur la D24. Et aussi Liège-Rome-Liège, le marathon de la route, où le belge Claes, en 1953, avec une B 20 2500 GT à 3 carburateurs et 130 cv prit la première place après 36 heures de conduite d'affilée, son coéquipier étant tombé malade.

C'était une époque de "Tarzan" !

Les Alfa 1900 GT furent pratiquement toujours victorieuses de la classe 2000 mais la B20 avait aussi comme adversaires dans la catégorie GT oltre 2000 les Ferrari 212 V12 donnant jusqu'à 170 cv, la Maserati A6G, 140 cv pour 840 kg et aussi la Fiat 8 V.

Ayant pratiqué les deux voitures de la vente je dirais que l'Alfa est plus courte, plus légère, a des roues Rudge, des freins à tambour en aluminium, la conduite à gauche, mais son moteur est bruyant et moins souple. L'Aurelia, plus longue d'empattement, est une 2+2 un peu plus lourde, mais la sonorité du 6 cyl. de 118 cv est envoûtante et il acceptera de descendre à 1500 t/mn en 4e et de repartir sans broncher.

La finition du carrossier PininFarina est supérieure et c'est la première fois qu'une automobile est dite de "Grand Tourisme", elle est en effet plus reposante sur long parcours et l'adoption du pneu radial Michelin X 165x400 va transformer la tenue de route.



Il est agréable d'apprendre que cette Aurelia va revivre après quelques soins amoureux et que, conservée dans son état d'origine, elle sera un témoignage marquant d'une exceptionnelle période de l'automobile. Comme disait le poète Boileau : "rien n'est beau que le vrai, le vrai seul est aimable".

Claude Pibarot

Voici les commentaires mentionnés sur le site Artcurial avant la mise en vente :

1953 Lancia Aurelia B20 GT Série 3 – Ex-Pierre Bardinon

Sans réserve

Sans titre de circulation

Châssis n° B20-2833 Moteur n°B20-3093

- Même famille depuis 1959 !
- Arrêtée depuis 1968, 79 779 km d'origine
- Moteur 118 cv, commande de vitesses au plancher Nardi
- Sans réserve

Cette Lancia Aurelia est tout simplement exceptionnelle ! En premier lieu, il s'agit d'une intéressante série 3, dont le V6 porté à 2.5L développe 118cv, puissance la plus élevée pour le modèle avec la série 4. Par ailleurs, cet exemplaire a passé l'essentiel de sa vie en France puisqu'il était déjà immatriculé dans le Puy de Dôme en 1955. Il fut ensuite acheté par celui qui allait devenir un des plus célèbres collectionneurs de Ferrari, Pierre Bardinon, le 30 décembre 1957, alors qu'il n'avait que 26 ans et que sa profession dans les registres de la préfecture de Paris était encore « Stagiaire » ! Ce dernier conserva l'élégante Lancia jusqu'au 20 mars 1959, date de son achat par le mari de l'actuelle propriétaire. La voiture a encore circulé jusqu'aux environs de 1968 (la dernière étiquette de vidange date de 1964, à 76 785 km, et nous avons retrouvé une brochure vantant les mérites de Saint Tropez pour l'année 1968 dans le vide-poche). La voiture fut ensuite remise dans les communs du château, et c'est là que nous l'avons retrouvée tant d'années après, totalisant 79 779 km. La voiture est dans un état de préservation exceptionnel d'origine, la carrosserie n'a jamais été démontée, et la sellerie est superbement patinée. La mécanique est complète et bloquée, tandis que la boîte de vitesses dispose du désirable kit Nardi avec levier au plancher. Arrêtée telle que (un paquet de cigarettes de l'époque était encore glissé entre les sièges, seules les clés ont été égarées) il y'a près de 60 ans, cette B20 GT mérite une remise en état mécanique tout en prenant soin de préserver son état d'origine unique. La découverte d'un tel exemplaire avec un tel historique et un état d'origine comparable relève aujourd'hui de la gageure, nous sommes heureux de vous offrir l'opportunité d'en poursuivre l'histoire.



F-GB: Aller-Retour en Lambda par Simon Ingman. (1ère partie)



Simon Ingman. simon.iuliet@minervewines.fr

Très peu d'entre nous ont l'occasion de conduire une voiture d'avant-guerre sur de longues distances ; avec un peu de chance, on peut peut-être faire le tour du quartier !

J'ai toutefois décidé qu'il me fallait absolument une Lambda. Je garde de très bons souvenirs des balades que j'ai faites dans la Lambda torpédo de Norman Stewart quand j'étais adolescent. Je ne suis plus un adolescent, mais j'avais toujours envie d'une Lambda et j'ai décidé que le moment était venu.

Ce n'est pas ma première incursion dans l'univers automobile des années 1920 : j'ai déjà possédé une Amilcar CGS pour faire des balades sur route, mais ce n'est pas la même chose !

J'ai pensé que nous pourrions partager nos impressions sur ce trajet de 1.000 km à bord d'une voiture centenaire, avec ses avantages et ses inconvénients.

Notre voiture est une Torpedo courte de la 7ème série équipée d'un moteur de 8ème série, construite en 1927 (elle n'a donc pas encore tout à fait 100 ans...), initialement livrée en Uruguay et redécouverte par Nick Benwell, du Phoenix Green Garage, en 2016. C'est lui qui a remonté la voiture avec l'aide de ses anciens propriétaires.

Nous avons acheté la voiture un lundi de mai et sommes rentrés chez nous dans le sud de la France le lendemain. Certains penseront peut-être que nous sommes fous, d'autres que nous sommes éternellement optimistes, d'autres encore diront : « Pourquoi ne pas utiliser une remorque ? »

L'histoire a commencé de manière un peu maladroite : la Lambda est tombée en panne sur le trajet entre la grange où elle était entreposée et le garage. La cause

s'est avérée être un ressort cassé dans le démarreur. La voiture a démarré à la manivelle, et nous sommes rentrés au garage. Il y a pire comme endroit pour tomber en panne que le Phoenix Garage: Nick avait un démarreur de rechange, qui a donc été rapidement installé, et nous avons pu reprendre la route.

« J'espère que ce n'est pas un avant-goût de ce qui nous attend », a fait remarquer avec

perspicacité Juliet (ma femme, mécano de bord et copilote). Cela a entraîné un départ retardé, et les nuages se sont assombris alors que nous partions pour Portsmouth avec moins de préparation que je ne l'aurais souhaité, mais « ça ira bien ». Nos amis d'école et compagnons Lancistes, Tim, Sara et David, formaient le comité d'adieux. Tous attendaient avec impatience des nouvelles de notre aventure.

Le premier défi a été une descente sur une route secondaire étroite dans les South Downs, sous une pluie battante. Heureusement, c'était un lundi férié peu fréquenté et il n'y avait personne derrière nous. L'une des premières choses que l'on remarque avec les vieilles voitures équipées de freins à câble, c'est qu'elles ne s'arrêtent vraiment pas très bien –même une

Lambda bien réglée et dotée d'un freinage aux quatre roues. Cela va sans dire, mais il faut anticiper, anticiper et encore anticiper, et surtout, ne pas rouler trop vite.

Nous sommes arrivés à temps au ferry Portsmouth-Saint-Malo. L'enregistrement s'est déroulé sans encombre et nous avons savouré un excellent dîner



Alors, quelle est la première chose que le novice remarque ? Pour moi, ce fut la boîte de vitesses. Je suis habitué aux joies des Aprilia, Aurelia et autres, mais la Lambda demande un certain temps d'adaptation, et je n'ai pas honte d'avouer que j'ai fait grincer la boîte à quelques changements de vitesse. Je me suis amélioré au fur et à mesure, mais dès que j'étais fatigué ou que la Lambda l'était, les

pas trop de circulation une fois que l'on sort des villes et, en général, les gens se montrent très tolérants envers une vieille voiture roulant à 60-70 km/h. On reçoit beaucoup plus de signes de la main et de pouces levés de la part de personnes se penchant hors de leur voiture pour prendre des photos qu'on n'en reçoit dans le sud de l'Angleterre. Nous avons tout de même croisé quelques



grincements réapparaissaient !

Une autre chose que l'on remarque avec la Lambda, c'est la direction : elle est merveilleusement directe. Elle n'est pas légère, et en mouvement, il suffit d'un tout petit mouvement pour prendre et garder sa trajectoire. Les ronds-points sont un jeu d'enfant.

Passez de la 4ème à la 3ème 150 m avant le rond-point, calculez bien votre insertion et visez le point de corde... J'ai essayé de prendre quelques ronds-points en 4ème mais cela provoquait trop de sous-virage et c'était un peu effrayant.

Le moteur coupleux est un régal : on démarre en première, on passe la 2ème avant même d'avoir parcouru quelques mètres, puis la 3ème peu après. En route, je n'ai vraiment utilisé que la 3ème et 4ème. On peut rester en troisième jusqu'à la vitesse de marche – ce qui évite le passage délicat (pour moi) de la 3ème à la 2ème, même si cela s'est amélioré... Traverser la France sur les routes départementales reste fabuleux, surtout quand le soleil brille. Il n'y a

conducteurs furieux, donc tout n'est pas parfait

Nous sommes devenus assez habiles pour relever la capote quand il pleuvait (et cela s'est produit à plusieurs reprises) et nous n'avons pas de vitres latérales. Pour être honnête, je ne pense pas que nous les aurions utilisées si nous en avions eu. L'essuie-glace était tout aussi inefficace : s'il pleut fort, on s'arrête et on se met à l'abri ; s'il bruine, on jette un œil par-dessus le bord du pare-brise.

La capote est simple et la Lambda reste élégante même lorsqu'elle est relevée. Nous avons utilisé le tonneau arrière la plupart du temps : cela donne un aspect plus soigné et cache tous les déchets que l'on accumule inévitablement ; de toute façon, le coffre n'est pas si grand et est rempli d'un bidon d'essence, d'une réserve d'eau, d'huile, etc.

La suite dans la prochaine Lettera



Pour sa sortie annuelle les ROUTES D'OCCITANIE, l'antenne Occitane du LCF avait retenu cette année les 30 et 31 Mai au cœur des Pyrénées Ariégeoises.



Pour les participants le rendez-vous était fixé à LAVELANET s/ARIEGE le Samedi après-midi sur l'Esplanade devant le cinéma CASINO, espace mis à notre disposition aimablement par la mairie de LAVELANET.

Samedi après-midi et Dimanche matin, la quinzaine de Lancia s'est défoulée sur deux étapes d'environ cent kilomètres chacune, comprenant les vallées de l'Ariège, le Vic de Sos, l'Arize et surtout six cols, le plus haut étant le Port de Lers culminant à 1517 m au pied du Pic des Trois-Seigneurs. Les moteurs chauffaient un peu dans les montées mais se refroidissaient rapidement dans les descentes... Encore un peu de neige sur les sommets. Toutes les Lancia, y compris la petite et charmante Appia berline, se sont montrées vaillantes! Seul le coupé Beta de notre trésorier a eu un problème de filtre à essence encrassé, rapidement résolu par nos brillants mécaniciens !

Départ 14H00 Samedi en direction du Château de MONTSEGUR en passant le col de Montségur à 1059m, où la plupart des participants a fait une petite halte pour admirer le château « Cathare » reconstruit en 1206, mais aussi pour laisser refroidir les montures après ce premier col, temps ensoleillé avec des températures entre 25 / 28°.



Ensuite descente magnifique dans un univers rocheux jusque dans la vallée, halte à la Source de Fontestorbes pour reprendre vers le col des Sept Frères à 1253m, continuer sur un plateau vallonné à proximité de la station de ski de fonds de CAMURAC, et rejoindre le col de Marmare à 1361m.



Après la montée, une longue descente étroite par la route des corniches en surplomb de l'Ariège dans un environnement de montagne majestueux, une petite étape à CAUSSOU pour à nouveau laisser refroidir les mécaniques et passage au bar pour rafraîchissement des pilotes et navigateurs.

Nous enchaînons par la descente sur LUZENAC (capitale du talc) pour rejoindre FOIX par la rive droite de l'Ariège, arrivée de notre première étape vers 17h30 à l'hôtel PYRENE.



Certains lancistes se retrouvent au bord de la piscine de l'hôtel pour se désaltérer. D'autres cherchent et trouvent du SP 98. Tout le monde est enchanté de cette étape, des paysages de montagne extraordinaires et un itinéraire idéal pour ceux qui aiment tourner leur volant et gonfler leurs biceps quand la direction n'est pas assistée !!!

Nos voitures se reposent à l'hôtel, un bus nous emmène direction le restaurant « O FORGES DE PYRENE ». Après le repas (trop copieux pour certains), nos amis gersois DRAPIER nous ont fait déguster un Armagnac de 1992 pour nous aider à digérer et retour en bus à l'hôtel pour une bonne nuit de récupération.



Dimanche matin tout le monde sur le départ pour la deuxième étape, trois lancistes nous ont rejoint, nous prenons la direction de l'ANDORRE mais à TARASCON nous quittons (tant pis pour ceux qui pensaient faire le plein pas cher en Andorre) pour prendre la magnifique vallée du Vic de Sos avec face à nous les Pyrénées enneigées.



Les équipages prennent ensuite la montée du Tour de France vers le Port et l'étang de Lers altitude 1517m, on commençait à être en manque, pause pour certains avec vue sur les neiges éternelles ?



Après une longue descente où nous croisons des troupeaux de bufflonnes (race très transalpine comme les LANCIA) nous revenons dans la vallée en passant par MASSAT où certains ont pu faire une pause café. MASSAT est célèbre pour ses hippies un peu solitaires aujourd'hui.

Réconfort avant d'attaquer la plus grande difficulté des deux jours le col de Péguère 1375m, route très étroite (qui n'est pas sélectionnée au Tour de France), pour enchaîner par une descente de douze kms toujours aussi étroite (interdit de croiser un camping-car, uniquement des cyclistes), seul épisode des deux jours dans le brouillard et une pluie fine, le reste du temps grand soleil.

Arrivée dans la vallée, direction LA BASTIDE de SEROU puis le MAS D'AZIL par la vallée de l'Arize toujours au pied des montagnes, nous finissons par le grandiose tunnel des grottes du MAS D'AZIL (phares nécessaires).

A 13h00 tout le monde s'est retrouvé sur la place centrale du MAS D'AZIL qui nous était réservée, face au restaurant pour notre déjeuner avant de se séparer vers 15h00.



Cette sortie a fait l'unanimité quant à l'itinéraire routier assez exigeant, les paysages des Pyrénées Ariégoises et la bonne humeur, avec la question finale « quelle date pour l'année prochaine ? »



Petites annonces

Vends Kappa coupé 2,4 Rosso Power acquise en 2023 à 154.546 km. Je pense être le 4ème propriétaire. J'ai parcouru environ 10.000 km presque toujours des trajets routiers . J'ai effectué des travaux d'entretien dont les factures sont à disposition. Prix proposé : 13.900 €

Contacteur **Alain Warisse** 06 26 22 94 48 ou alain.warisse@orange.fr



Vends Thema 2.0 IE qui n'a pas tourné depuis une douzaine d'année (136 399 KM au compteur) j'ai commencé la remise en route : courroie de distribution, courroie d'équilibrage, courroie d'accessoires, pompe à eau et remise en route quelques minutes au "start pilot" il reste à vérifier le circuit d'essence pour la remise en route totale.

Aujourd'hui je ne suis plus en mesure de la laisser dans le garage où elle est stockée j'attends donc une offre raisonnable et honnête. Je reste à votre disposition pour plus de renseignements complémentaires.



Contacteur : **Michel DUPASQUIER**. 06-85-97-62-22. ou michel-actmoteurs@live.fr