



Lancia anecdotes

du LANCIA CLUB FRANCE



LA LORAYMO : UNE FLAMINIA TRES SPECIALE

(article original publié en 2003 dans la Lettera, et publié par l'American Lancia Club en 2004 traduit par D. Pottier)

La Loraymo est probablement la Flaminia la plus controversée du fait de son esthétique très particulière, si sa genèse est relativement bien connue, sa fabrication et ses aventures américaines le sont moins.

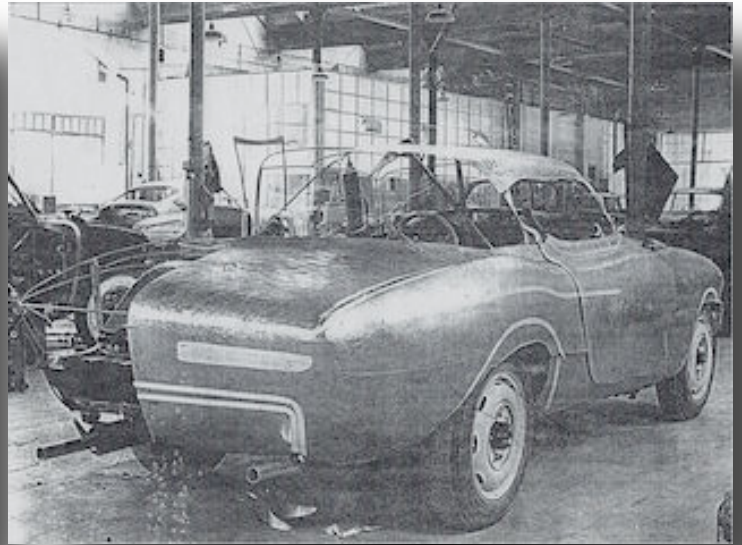
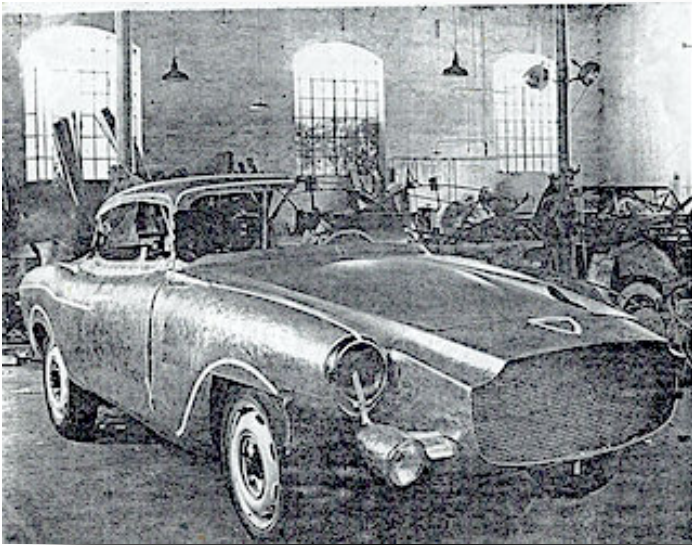
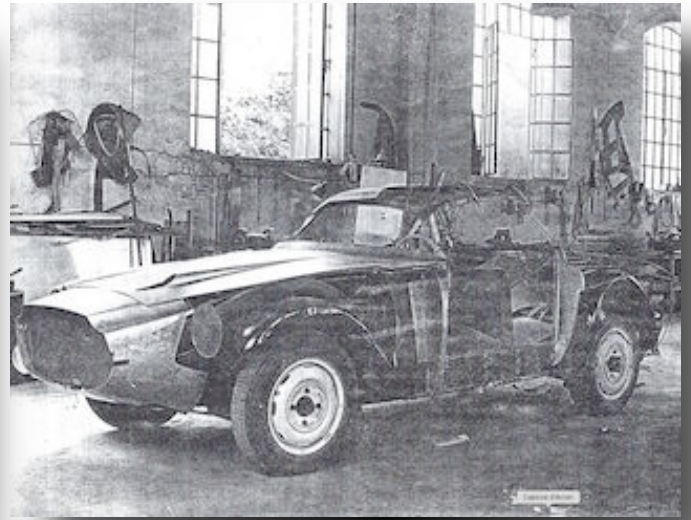
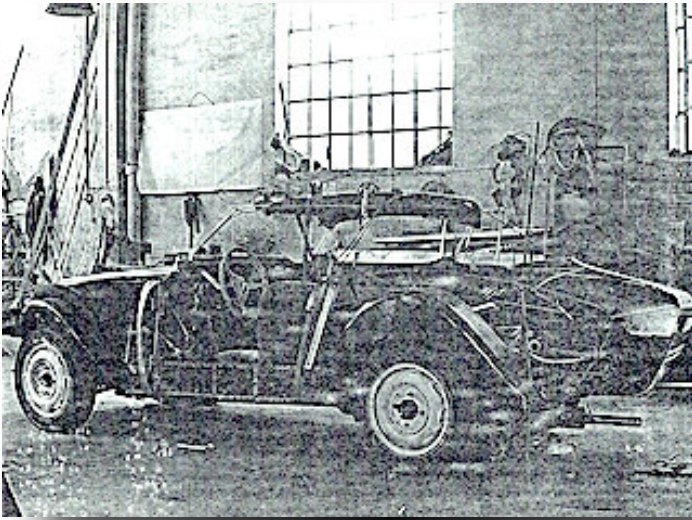
Cette Flaminia a pour base un châssis portant le numéro 82400-1361 prélevé sur la chaîne de fabrication des coupés GT Touring et des Zagato sport de première série.

Il fut donc livré nu à la carrosserie turinoise Motto, le 03 juin 1960 comme précisé dans les livres de production de Lancia, mais déjà équipé des trains roulants et de la direction.

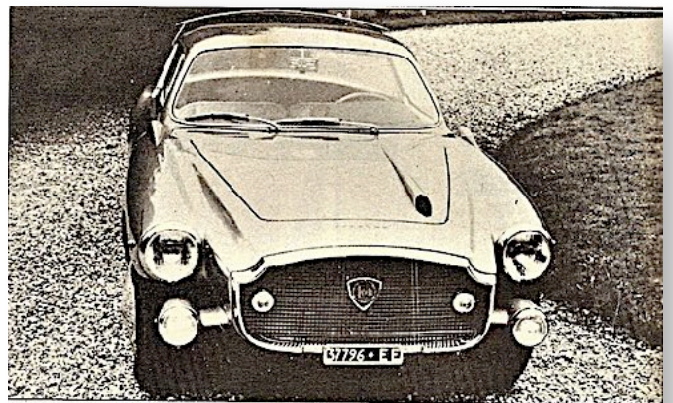
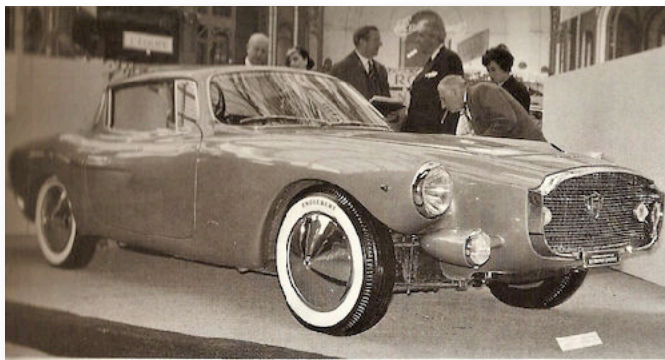
A partir des plans fournis par Raymond LOEWY, l'artisan turinois débuta la réalisation de la carrosserie en aluminium : on note sur les photos d'époque que le procédé utilisé est le même que celui de Touring : un réseau de tubes d'acier soudés

constitue la silhouette, sur ce treillis est posé une « peau » d'aluminium ;

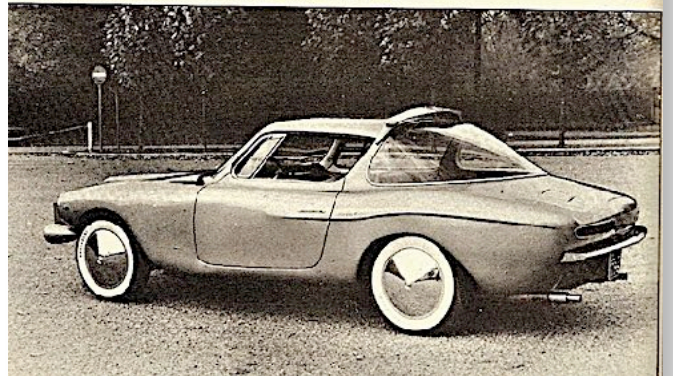
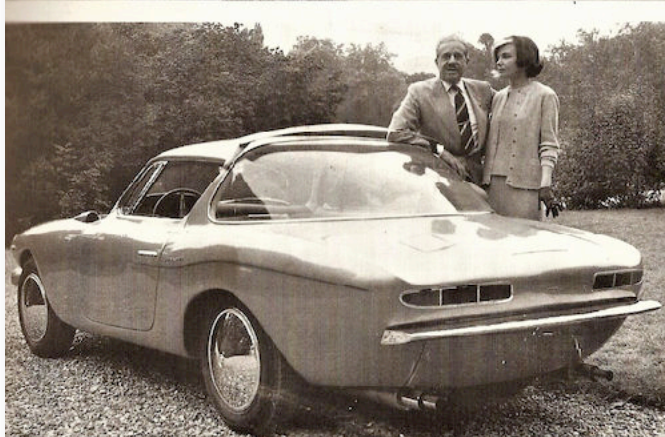
covid
20-E



La voiture fut rapidement construite puisque présentée à Paris au Salon de l'automobile, début octobre 1960, sur le stand du carrossier Motto: où elle suscita beaucoup de curiosité par la présence d'un aileron stabilisateur mobile, d'un pare-choc monté sur vérins épousant la forme de la calandre, et d'anti-brouillards montés sur de curieux ailerons latéraux.

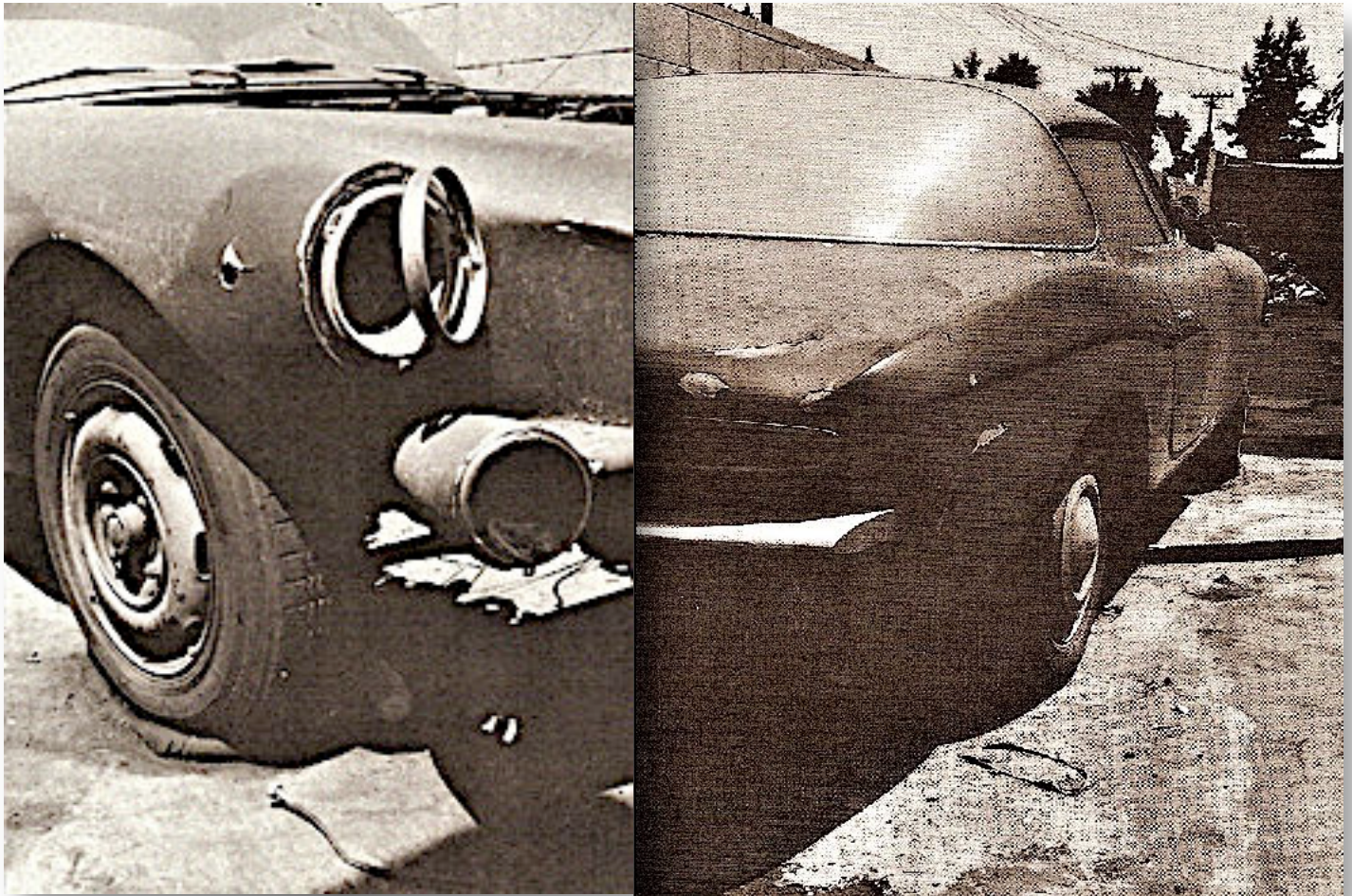


L'étonnant avant de la «Loraymo» de Raymond Loewy (1960)



D'abord immatriculée en Italie par Raymond Loewy, sous le numéro 37796 EE, elle suivit le désigner dans ses pérégrinations et finalement partit avec lui aux Etats-Unis.

Sa trace se perd, jusqu'au début des années 80, date à laquelle la voiture est repérée dans la vallée de San Fernando à Los Angeles, elle est quasiment abandonnée dans une arrière cour et en mauvaise état, son « découvreur » Carter Hendricks est membre de l'American Lancia Club, on lui doit les photos ci-contre : sur lesquelles on remarquera aussi que les enjoliveurs spéciaux ont disparu et que la voiture a commencé de s'enfoncer dans le macadam, preuve d'une immobilisation très prolongée.



Malgré ses efforts, il ne parvient pas à trouver le propriétaire de la voiture, et réussit seulement à apprendre qu'elle a eu au moins 2 propriétaires avant de se retrouver là ; ayant d'autres soucis, il en reste là et la Loraymo aussi !!

Par la suite on saura qu'elle arriva en Californie en 1968, qu'elle circula essentiellement dans la région de Pasadena, ne parcourut que 20.000 miles avec au moins 2 propriétaires.

Curieusement lors de sa découverte elle était presque complète au niveau carrosserie, malgré tout son pare-brise était cassé ; son moteur en revanche avait disparu, il s'agissait d'une préparation spéciale de Nardi développant 150 chevaux.

Quelques temps plus tard, et quasi simultanément, le secrétaire de l'ALC, reçoit un courrier de Californie : une personne souhaitant avoir des renseignements sur la Loraymo qu'il venait de racheter et de sauver de la démolition. Alors qu'Armand Giglio, président de l'ALC reçoit de la firme Lancia une demande de renseignement à propos de la Loraymo : la société avait un intérêt particulier pour cette voiture, la seule et unique Lancia jamais dessinée par un Américain et désirait savoir où elle se trouvait !

Armand Giglio, charge alors Tom Snyder de racheter la Loraymo, dans le but d'en faire donation à Lancia : l'affaire sera conclue pour 3 .000 dollars (l'équivalent de 4.500 euros).

La Loraymo sera expédiée et offerte par l'American Lancia Club à la société Lancia !!! (contrairement à l'affirmation de Wim Oude Weermink et d'Adriano Cimarosti dans leur ouvrage Lancia Le Grand Livre éditions anglaise 1991 et française 1994 p 227).

On ne peut qu'être surpris de constater que cette histoire remarquable et surtout que ce don tout aussi remarquable, aient été tous deux passés sous silence par les historiens de la marque, et par la société Lancia elle-même, volontairement ou non importe peu !

En Italie c'est Luciano Basso qui réalisa sa restauration totale, dans le strict respect de sa configuration initiale et je ne résiste pas au plaisir de vous montrer quelques photos notamment du compartiment moteur, puisqu'il est interdit de soulever le capot !!! même si les puristes pourront remarquer quelques fautes dans la restauration !!!



Raymond Loewy et la Loraymo



La LORAYMO, que le Musée LANCIA de Turin nous fit l'honneur et le plaisir de nous prêter pour RétroMobile, fut dessinée comme chacun sait par le designer Raymond LOEWY, créateur du DESIGN INDUSTRIEL.

Au-delà des cris et gémissements d'extase, d'étonnement ou de dégoût qu'il nous fut possible d'entendre, l'esprit de sérieux conduit à analyser l'œuvre dans son contexte et au regard de la personnalité de son créateur.

Raymond LOEWY (en quelques dates):

Date et lieu de naissance : 5 novembre 1893 à Paris.

Décès : 1986 à 93 ans à Monaco.

1898 – 1905 : étude au lycée CHAPTAL à Paris – il remporte un concours de modèle réduit d'avion à élastique qui sera produit et vendu par ses soins alors qu'il n'a que 15 ans : l'AYREL.

1913 – 1918 : finit la guerre avec le grade de sous-lieutenant – il recevra la Légion d'Honneur à titre militaire.

1919 : émigre aux Etats Unis en 1919 et officie en tant qu'illustrateur dans le milieu de la mode et de la publicité new-yorkaise.

1930 : création de son agence de DESIGN INDUSTRIEL – cette agence collaborera avec les plus grandes compagnies internationales: Gestetner, Shell, Coca-Cola, Pennsylvania Railroad, B.P, Greyhound, NASA, etc..

Pour ce qui concerne l'automobile Raymond Loewy à titre professionnel ou personnel interviendra sur les marques suivantes : Hupmobile, Studebaker, Jaguar, BMW, Cadillac, LANCIA.

Diverses déclarations éclairent les rapports qu'il entretenait avec les moyens de locomotion de toute sorte :

« A mesure que je grandissais mon amour de la vitesse prit des formes plus actives, ce fut d'abord une expérience à paris à la Porte Maillot sur le premier autobus (...) Tachant de ne pas être vu du conducteur je resquillais des voyages entre les arrêts accroupi sur les pare-chocs avant, le front au vent, à la vitesse terrifiante de 30 km/h. c'était formidable mais aussi très dangereux. »

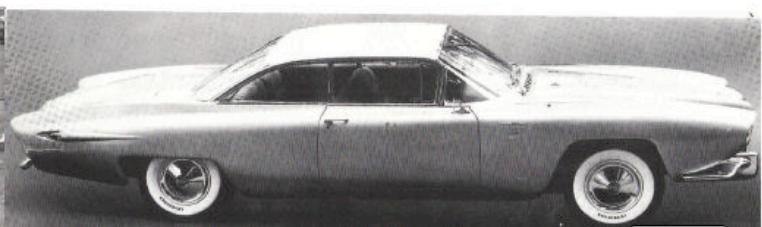
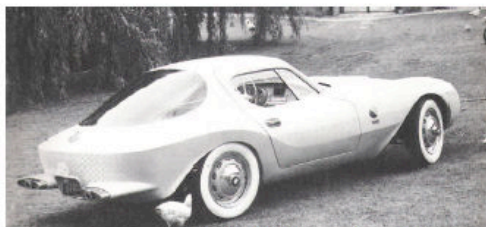
« Mon amour de la vitesse et des silhouettes profilées monta à des hauteurs vertigineuses – Hubert Latham prit le vol sur son appareil : un monoplan qui s'appelait «l'ANTOINETTE » - Ce fut une révélation. Il était léger, racé, spirituel.»

« Ma mère avait l'habitude de passer les mois d'été à Trouville avec ses 3 garçons (...) Le point culminant de la journée était l'arrivée, un peu avant midi, de la Mercedes de course couleur coquelicot du New York Herald, qui apportait en un temps record, l'édition parisienne du matin. Cette extraordinaire performance me soulevait d'enthousiasme, j'avais conscience d'assister à la naissance d'une chose très importante – La Mercedes vrombissante surgissait dans un nuage de fumée bleue et de poussière, parmi les pétarades du pot d'échappement (...) ma grande émotion était de passer la main sur la grille du radiateur encore chaud, C'était une véritable volupté mécanique. »

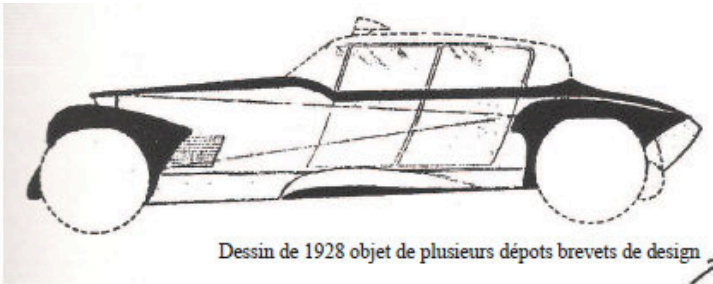
« J'ai eu pour les véhicules à moteur de toute sorte une passion dévorante : nous avions une puissante moto Harley-Davidson et deux Lincoln Continental à carrosserie spéciale pour la ville. »



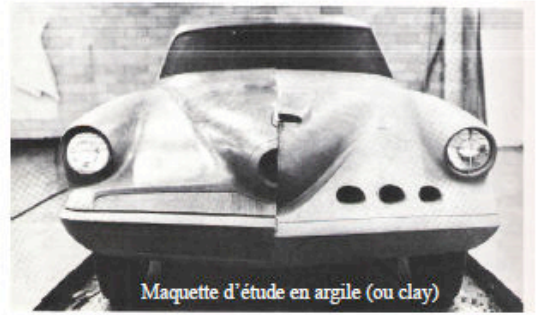
Raymond Loewy face au Général de Gaulle



La BMW 507 carrossée par R. Loewy accompagnée d'un charmant galinacé et une superbe Cadillac profilée par le maître



Dessin de 1928 objet de plusieurs dépôts brevets de design



Maquette d'étude en argile (ou clay)

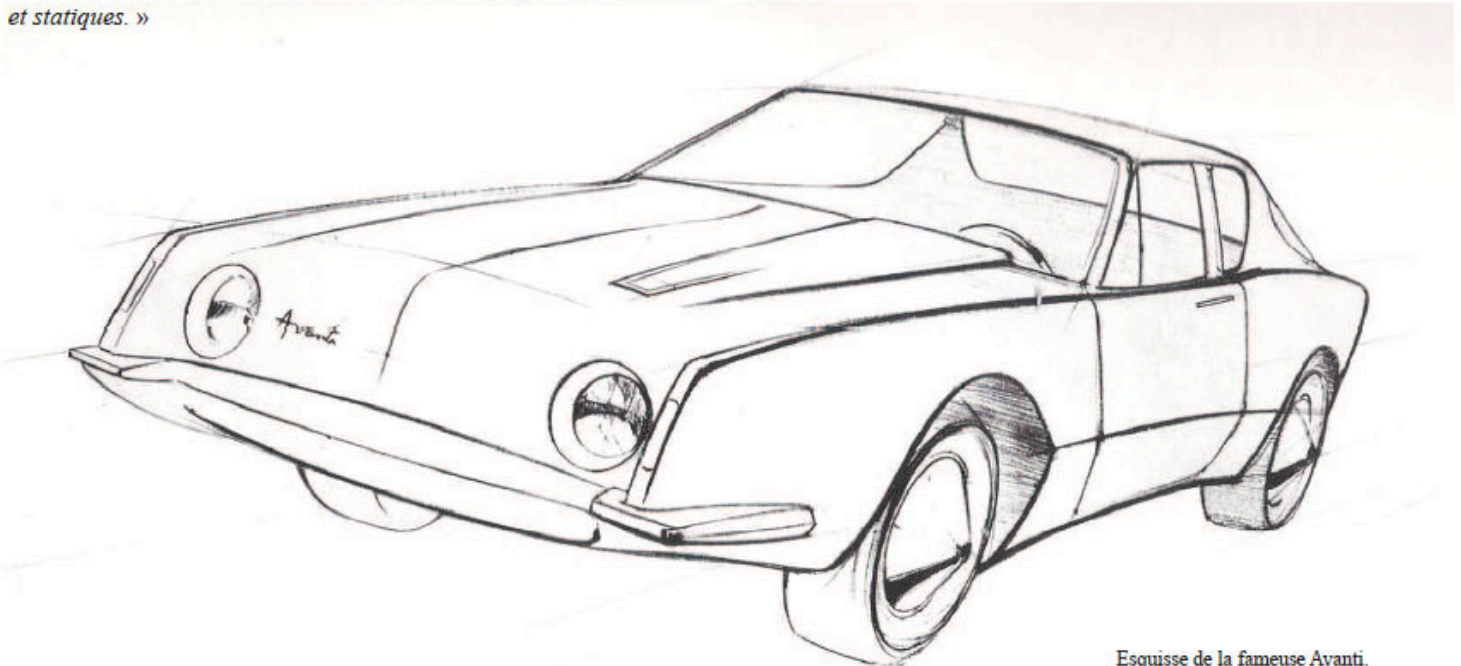
Les interventions automobiles de Raymons LOEWY :

LOEWY interviendra sur de très nombreux modèles soit que cela résulte d'une collaboration soit qu'il décide de se fabriquer une voiture à son goût – La comparaison des modèles ou éléments de modèle qu'il a créés révèle une ligne créatrice continue. Ainsi la ligne de poupe visible sur le projet de 1928 (brevet déposé) se retrouve-t-il sans conteste, sur presque toutes ses créations ultérieures et ce jusqu'à la LORAYMO et l'AVANTI.

Voici son commentaire sur ce projet : « Ce brevet américain de design présentait une série d'éléments novateurs que les fabricants ne devaient utiliser que des dizaines d'années plus tard : le pare-brise est incliné, la carrosserie profilée, le capot en pente, l'arrière profilé et rentrant par-dessous, l'arrière du toit arrondi, les pare-chocs épousent la forme de la voiture, les auvents du capot sont horizontaux – La voiture dans son ensemble dégage une impression dynamique de mouvement alors que les automobiles de cette époque étaient lourdes et statiques. »

en France et quant il vint voir la LORAYMO nous en parlâmes longuement.

J'avais conçu une carrosserie tout en aluminium et je me rendis à Turin où un petit carrossier me réalisa un prototype à la visibilité excellente. La LANCIA était une bonne voiture pourvue d'un châssis bas : elle était rapide et confortable. Une particularité complètement nouvelle pour l'époque consistait en l'élimination du pare-chocs avant, auquel était substitué un cadre en acier entourant la calandre. Bien inséré sous le capot et monté sur des ressorts, il avait la capacité de « céder » légèrement sous l'effet d'un choc sans endommager la carrosserie en aluminium. Des tuyaux d'échappement spéciaux de compétition émettaient un son ronronnant et de basse fréquence qui ressemblait à celui qu'émet un rapide bateau de course. L'aileron stabilisateur au-dessus, à l'arrière du toit, était également une nouveauté. »



Esquisse de la fameuse Avanti.

La LORAYMO :

L'origine du nom : bien évidemment il s'agit d'un clin d'œil au nom de Raymond LOEWY mais aussi plus prosaïquement de son adresse internationale de télex (pour les plus jeunes, avant les courriels, on recevait des télex).

Le dessin général, on l'a vu, révèle les préoccupations esthétiques permanentes de son concepteur auquel nous laissons la parole :

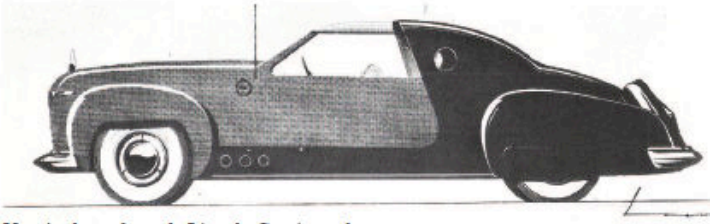
« Un des éléments caractéristiques de la célèbre LANCIA LORAYMO est l'aileron stabilisateur qui pouvait être fixé afin de réduire l'effet de traîne « Kamm ». Les stabilisateurs de toutes tailles et de toutes sortes sont devenus banals sur les voitures de course. Quand la LANCIA LORAYMO fut exposé au Salon de l'Auto à Paris on pouvait à peine l'approcher tant la foule était dense. Le Président de GAULLE s'intéressait vivement à la diminution de la consommation d'essence

Aux yeux du Lanciste, outre l'élément mécanique qui sert de base à l'esprit créatif de LOEWY, on remarquera essentiellement la bulle arrière en forme de losange qui rappelle sans équivoque le Scudetto LANCIA et bien sûr le très élégant « AILERON » qui reviendra sur la STRATOS, 13 ans plus tard !!

Au début de cet article nous évoquions les quelques quolibets que susciterent la LORAYMO de la part d'esprits fermés voire passibles de rééducation, ils traduisent en effet le caractère inacceptable pour le commun de certaines solutions retenues par son créateur et partant le caractère non-commercial de la chose pour une marque telle que LANCIA – Nous notons cependant que LANCIA quatre ans plus tard vendra sous sa marque la FLAVIA SPORT dont le moins qu'on en puisse dire était qu'elle n'était guère banale.

Lettera C07

RAYMOND



Une étude sur base de Lincoln Continental

On remarquera d'ailleurs que Raymond LOEWY n'évoque pas la firme LANCIA comme ayant participé au projet, il note simplement avoir fait appel à un petit carrossier – en l'occurrence MOTTO à Turin – Il s'agit donc bien d'un modèle conçu indépendamment de la marque et en dehors de toute contrainte commerciale.

Ainsi, la calandre montée sur vérins qui permet d'amortir de petits chocs et le museau avant déformable qui préfigure sans doute nos

structures de sécurité modernes, sont-ils esthétiquement discutables mais traduisent une recherche de fonctionnalité bien en avance sur l'époque.

Des esprits plus instruits pourront prétendre que par certains aspects LOEWY avec la LORAYMO s'inscrit contre l'une de ses plus fameuses déclarations : « *le Laid se vend Mal !* »

Cette circonstance n'empêchera pas LOEWY de présenter son œuvre au Salon de Paris de 1960 et de s'en entretenir avec le Général de Gaulle lui-même. Nous ignorons si le stand de présentation était celui de l'entreprise de LOEWY ou celui du constructeur – (une petite recherche de nos lecteurs devrait permettre de répondre à cette question fondamentale – merci d'avance).

Pour finir rappelons la clarté de la pensée LOEWYenne par cette irréfutable citation sur la perfection de l'œuf.

« *Si les œufs étaient carrés toutes les poules seraient mortes* ».

Daniel POTTIER.