



Lancianedotes

du LANCIA CLUB FRANCE



LA LANCIA FLAMINIA VIGNALE CONVERTIBLE : LA TRISTE FIN D'UNE VOITURE UNIQUE!

Par son dernier propriétaire « BIBO » (Traduction et ajouts Laurent NASH)

Introduction : (NDT) Ce prototype convertible réalisé par le carrossier Vignale a été présenté au Salon de Turin en 1958, les photos de cette voiture sont peu nombreuses:



covid
20-f

Pendant trente ans, j'ai vécu avec le remord d'avoir démoli cette voiture. Avec le recul c'était une grave erreur, mais dans l'état dans lequel je l'avais trouvée il était vraiment difficile de la restaurer, le précédent propriétaire l'ayant laissée sous la pluie pendant des années. De plus, elle était déjà très incomplète et largement « cannibalisée » : l'intérieur, les pare-chocs et bien d'autres choses manquaient

Pardonnez-moi !

Beaucoup de temps s'est écoulé, beaucoup de choses ont changé et certains faits qui se sont produits semblent aujourd'hui incongrus, farfelus ou carrément pathétiques. C'était en 1976 et j'avais déjà remarqué cette voiture garée, ou plutôt abandonnée, sur la via Emilia près de Lodi.



Quand j'avais le temps j'allais trouver le bon Giancarlo Cappa à Cassina de Pecchi pour respirer l'air magique de sa "boutique". Giancarlo m'avait juste conseillé de ne pas m'intéresser à cette Flaminia Vignale, il m'a dit qu'elle était en très mauvais état et surtout très moche: une véritable "Americanata". Il m'a dit que si je parvenais à retrouver le propriétaire, je ne devais pas lui offrir plus de 100 000 lire.

Mais cette voiture m'a vraiment fasciné, il n'y avait pas de plaques et tout l'intérieur manquait. Comment retrouver le propriétaire?

J'ai décidé de soudoyer un des chauffeurs de mon entreprise, j'ai secrètement pris une corde et un tracteur, je suis allé à Lodi, j'ai attaché la voiture et je l'ai ramenée à la maison : bien assis sur un cageot de fruits et dans mes oreilles le son d'un moteur diesel plutôt que le ronronnement de « l'angélique V6 » !

Ah ils ne sont pas nombreux dans le monde ceux qui roulé à trente kilomètres heure au volant d'une Flaminia convertible qui n'était pas une Touring !

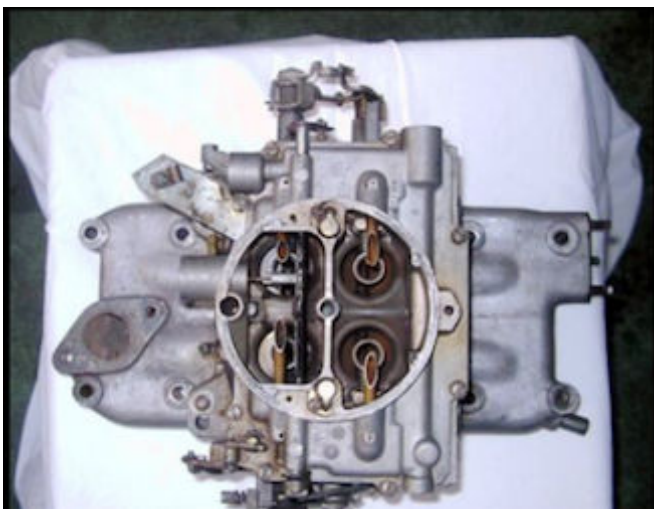
Malheureusement, l'euphorie des premières heures passée, j'ai rapidement réalisé l'énorme difficulté d'une éventuelle restauration : la voiture avait été exposée aux intempéries depuis des années, le châssis était complètement oxydé, je me souviens à quel point le plancher était pourri, à certains endroits on voyait l'asphalte dessous, plus d'intérieur ni de pare-chocs et bien plus encore, aucun document ! J'ai alors décidé de l'utiliser pour les pièces de rechange et j'ai procédé malgré moi à sa démolition. Malheureusement, je n'ai pas eu la clairvoyance de prendre des photos ou de noter les données de la carrosserie ou du moteur.

Le tableau de bord ressemblait vaguement à celui du convertible Touring, contrairement à celui-là, il n'était pas symétrique à droite et à gauche. La casquette était plus prononcée et la partie verticale contenant les instruments était peinte en blanc. La voiture était de couleur amarante ([NDT : Amarantino Montebello , sorte de Rouge grenat](#)), je crois me souvenir qu'il n'y avait pas d'autre peinture en dessous. Le capot, le coffre et la porte étaient en aluminium, comme l'Appia Vignale, si je me souviens bien, seuls les drapeaux croisés étaient présents sur les ailes.

Au niveau mécanique, toute était bloqué, et identique à une Flaminia de la première série. Le moteur, que j'ai démonté était standard, sans aucune amélioration, mais il y avait une importante particularité : un collecteur d'admission très étrange conçu pour un carburateur quadruple corps Solex, qui manquait. Quatre conduits pour six cylindres: une vraie folie.

J'ai gardé ce collecteur pendant des années jusqu'à ce qu'un passionné de Rimini bien connu me le demande en échange d'une autre pièce dont j'avais besoin. J'ai vu ce collecteur des années plus tard sur un étal à la bourse d'échange d'Imola : le vendeur m'a dit: "personne n'en veut même si je le donne" S'ils avaient susic transit gloria mundi. (traduction = [Ainsi passe la gloire du monde](#))Ce collecteur n'était pas un Nardi, c'était clairement un travail artisanal mais très bien fait. Nardi, d'ailleurs, ne se serait jamais exposé au ridicule d'un conduit d'admission pour un cylindre et demi. ([NDT : Je pense que cette affirmation est inexacte car Nardi a bien réalisé une collecteur d'admission Flaminia pour un carburateur quadruple corps, vers 1958 comme le prouvent les photos ci dessous, je n'ai pas réussi à déterminer la marque du carburateur](#)).

De plus, n'oublions pas qu'en 1959 Nardi a mis sur le marché son kit d'alimentation pour le Flaminia qui comprenait l'installation de trois corps doubles Weber et non Solex. Deux ans plus tard, Lancia s'est inspirée de la modification, pour produire le moteur 82310, c'est-à-dire le 3C.



Revenons à mon cabriolet Vignale, la courte durée de vie de cette fabuleuse voiture reflète et résume la période historique qui l'avait vu naître.

Née, comme d'autres à l'apogée de l'essor économique de l'Italie dont le déclin naturel se situe à l'automne 1968, elle a vécu pendant quelques années comme son symbole emphatique, mais très gourmande en essence, elle trouve y probablement sa propre mort lors de la crise pétrolière de 1973.

C'est probablement à ce moment là que ce cabriolet Vignale a été abandonné à son sort, sort commun à de nombreux autres grands monuments automobiles.

Ce n'est peut-être pas tant moi qui ai décrété sa fin imméritée parce que je l'ai démolie, mais qui, n'ayant pas la moindre idée de sa future valeur historique et même morale, l'ai abandonnée à côté d'un SS. (NDT : Alfa ?)

Les "pièces uniques" Lancia ne doivent pas être démolies, quelle que soit leur condition.

Mon erreur m'a cependant appris beaucoup de choses et lorsque, peu de temps après, je me suis retrouvé devant le « chameau » Appia, (NDT : traduction littérale du mot « camelo » probablement à cause de sa sobriété), " il semble toutefois qu'une des versions de l'Appia, soit appelée " Camelo Appia", les spécialistes de l'Appia sauront certainement nous éclairer sur ce point " lui aussi en très mauvaise condition, je lui ai réservé un traitement très différent et aujourd'hui c'est l'un des points forts de ma collection.

Si la civilisation d'un pays se mesure à travers le soin manifesté par ses citoyens à leur passé, alors je pense que l'Italie est un pays profondément non civilisé.

Vive nos voitures !

Bibo.

Ce témoignage un peu pathétique a été posté par «Bibo » lui-même, sur l'ancien Viva Lancia Forum, en 2010.