



EDITORIAL

Ouverture de la Pêche – Quelques précisions – SPA ITALIA

Vous trouverez certainement à cette Lettera un fumet de poisson d'avril prononcé. S'il est vrai que certains poissons viennent naturellement dans les filets du pêcheur, il reste que pour d'autres plus difficiles il est nécessaire de confectionner canne et ligne pour les attraper, et qu'enfin il arrive qu'une belle touche ne révèle qu'une vieille godasse.

Il vous est donc conseillé de partir à la pêche avec circonspection.

Certains d'entre vous ont reçu des courriers et des courriels les invitant soit à quitter le L.C.F soit à participer à une manifestation hors L.C.F.

Ces courriers ont été envoyés en utilisant abusivement notre annuaire par des sociétaires démissionnaires.

Ces personnes ont créé une association dont l'objet est de fédérer les clubs LANCIA. Cependant le L.C.F n'est pas convié. Dans ces conditions, notre club choisit de demeurer indépendant comme il en a les moyens intellectuels, financiers, matériels et humains.

J'ai le plaisir de vous dire qu'en ce 6 avril nous sommes déjà 241 lancistes à jour de cotisation, ce n'est pas trop mal pour un club « moribond ».

En dernière page de cette LETTTERA, vous trouverez un formulaire d'inscription à SPA ITALIA, c'est la manifestation qu'il ne faut pas rater cette année, elle va rassembler de très nombreuses LANCIA à l'occasion du centenaire, son prix est vraiment intéressant, il est possible de tourner sur ce circuit mythique. Le LCF prépare cet événement de concert avec le Lancia Club Belgio qui sait si bien accueillir ses amis.

C'EST LA QU'IL FAUT ETRE POUR FÊTER LE CENTENAIRE.

Daniel POTTIER

LE MANS CLASSIC 7/9 Juillet 2006

Ceux d'entre vous qui désire acquérir des billets pour le Mans Classic peuvent le faire auprès de :
Rod Shipley, Président du Monte Carlo Consortium, L.C.F n° 887 : 02 43 37 20 75
d.shipley@montecarlo.org.uk

Manifestations Vie du Club

1^{er} Mardi du mois :

Dîner des parisiens et affidés au COIN TRANQUILLE 8 rue du Dr Foucault, RER Nanterre Ville 01 47 25 46 33

Dîner des lyonnais et affiliés au d'Olivier – 126 rue de Seze – Lyon 6 -04 78 85 85 90
elia.LANCIA@wanadoo.fr

12/13 mai : DELTA DAYS 06 dans les Vosges . J.P Voisin 01 39 60 56 73

J.P.Voisin@wanadoo.fr

13/14 mai : CHÂTEAUX CATHARES, bulletin et description LETTERA B/06

21 mai : GP d'ANDREZIEUX, contact Yves Marmonier : 04 7852 44 36
yves.marmonier@neuf.fr

26/28 mai : LORRAINE HISTORIQUE

4 juin : Course de Côtes des Fauçères
voir article en dernière page.

10/11 juin : RETRO MEUS'AUTO
P Sutter 03 83 47 21 20 lcsutter@free.fr

17/18 juin : SPA ITALIA voir article et bulletin en dernière page.

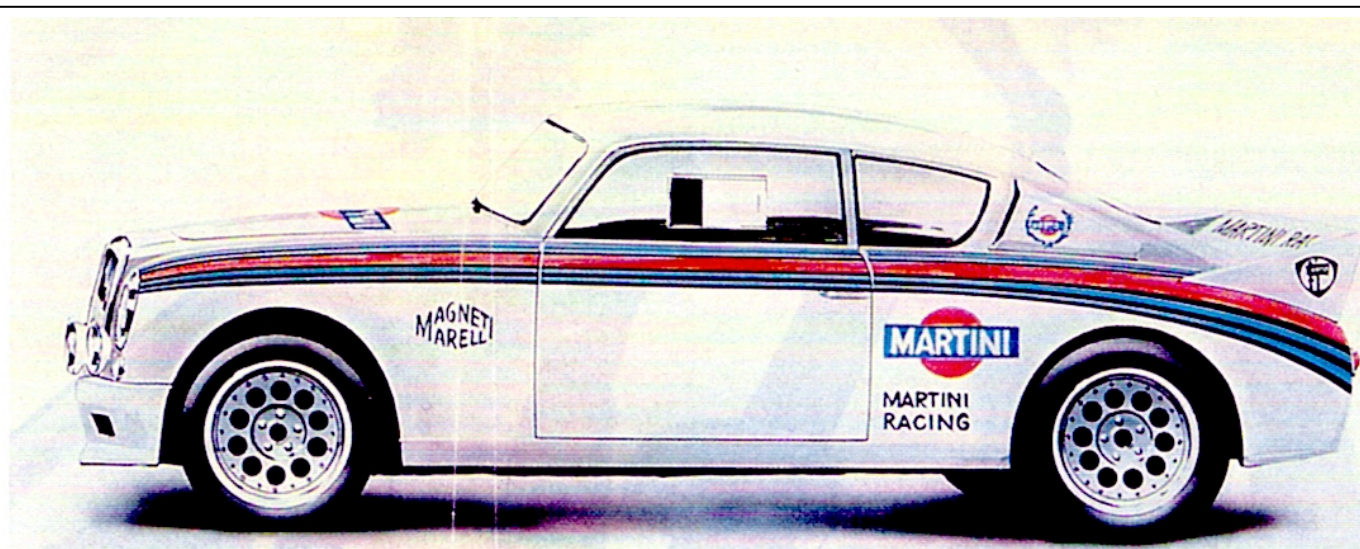
8/9 juillet : Salon de MULHOUSE, contact Serge Croizier : 03 29 07 23 06
serge.croizier@wanadoo.fr

14-15-16 juillet : Rallye « EN PASSANT PAR LA LORRAINE »
P Sutter 03 83 47 21 20 lcsutter@free.fr

**Toutes les manifestations sont
rappelées en p.5 de la Lettera B06**

Jauge du Réservoir d'Articles

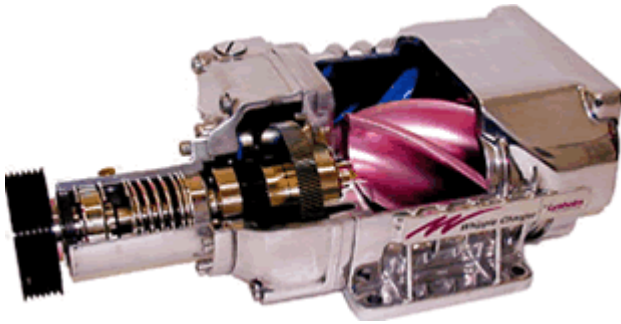
0 50 1



AURELIA 820

Evoluzione Corsa

Jugez sur pièce en première page ! Sur le dessin, mon coupé Aurelia tel qu'il sera de retour d'Italie, rebaptisé 820 Evolution Corsa après une cure de jouvence radicale. Iconoclaste ? Que nenni ! Le souvenir de la grande tradition Lancia est bien resté présent. L'avant typique de la marque est sauvegardé. La ligne s'enfuit encore plus élégamment vers l'arrière, gagnant en fluidité. Un compresseur Roots, monté sur le légendaire V6, mobilise spontanément à chaque régime une force d'entraînement effarante. L'élégant spoiler arrière supprime la tendance aux oscillations à haute vitesse.



Lancia n'avait pas lésiné sur les moyens, en confiant les essais à de grosses pointures : les pilotes Attilio Taruffi, fils de Piero, et Angelo Volante, neveu d'Ippocampo, assistés d'un mécanicien d'usine.

Les tests d'endurance sur autoroute autorisèrent des vitesses soutenues de 180 à 200 km/h, sans la moindre défaillance. A Monza, après les épreuves concluantes du nouveau système de freinage, la bête fut poussée dans ses retranchements. Sur la piste rectiligne la vitesse maximale fut chronométrée à 231 km/h. Au terme des essais nous eûmes la surprise et l'honneur de couper le ruban tricolore, ouvrant symboliquement le tronçon accédant à la Parabolica, la célèbre courbe à 1800, fidèlement restaurée en bois. Le franchissement à haute vitesse de cet ouvrage très incliné est impressionnant, tant la force centrifuge nous plaque sur la piste.

Après la piste, il restait à l'Aurelia à faire ses preuves sur les routes de montagne, fief de la quatrième série. La région du lac de Côme, toute proche, nous offrait les conditions idéales. Dans ce coin de paradis, le lac est ceint d'une petite route reliant des villages typiques, renfermant des trésors d'architecture. Telle la villa d'Este, dont les merveilleux jardins à l'italienne accueillent les plus belles voitures du monde à l'occasion du Concours international annuel de l'Élégance. Rendez-vous fut pris pour le lendemain, devant le hangar des hydravions, sur la rive du lac à Côme. A mon arrivée mes acolytes me présentèrent Stefano, « aviatore di Mare », élégant Lombard aux cheveux roux, impeccable dans sa combinaison d'aviateur. Alliant les gestes à la parole, mes deux compagnons se faisaient forts d'atteindre le sommet des montagnes bien avant le bel oiseau blanc qui se balançait doucement à proximité du quai. Un Corona 140 à moteur Camsa Caproni 12 cylindres.

Le lancement du V6 fit l'effet d'une bombe sur les curieux qui s'écartèrent précipitamment de la voiture. Son chant grave couvrait celui de l'hydravion en phase de décollage. La première partie de la route du lac très accidentée derrière nous, Angelo mis la pression. Ostensiblement il jouait de la 3^{ème} et la 4^{ème}, multipliant accélérations et décélérations. Le cri rageur du moteur, amplifié par les six échappements, nous précédait de loin dans les marines, le public ravi nous accueillait avec enthousiasme. Au petit large l'hydravion blanc entreprit son décollage alors que nous attaquions la route vers la montagne. Bien que surchargée avec trois occupants, la voiture bondit littéralement à « assaut de la petite route, comme taillée tout exprès pour elle. Déjà nous attaquions les premières d'une longue série de courbes, dans lesquelles l'Evolution s'inscrivait parfaitement comme sur des rails.

A cette allure nous gagnions rapidement de l'altitude. La vue en profondeur sur le lac de Côme était extraordinaire. Déjà nous atteignions une zone de petits hameaux, formés de quelques maisons réunies autour d'une grande courbe.

Alertés par le chant du moteur répercuté au travers des combes avoisinantes, les habitants, sortis devant leurs portes, agitaient des mouchoirs à bout de bras.

Angelo avait emmené un co-pilote pour l'assister dans les nombreux virages précédés d'une bosse. Sa technique consistait à utiliser l'obstacle comme un tremplin, sans réduire la vitesse, pour ensuite s'inscrire dans la courbe en la survolant ! Peu rassuré, relégué à l'arrière « sul imperiale » inconfortable, je m'agrippai au harnais du pilote, alors que nous arrivions en survitesse à l'entrée d'un virage à gauche, côté montagne. Après un choc la voiture rebondit, moteur au ralenti, Angelo poussa un cri, le co-pilote ouvrit brusquement la porte. C'était l'accident ! Les roues avaient perdu toute adhérence. Mais guidée par la porte ouverte, faisant office de gouvernail, la voiture s'inscrivait, comme par magie, impeccablement dans la courbe. Angelo remit les gaz, Attilio claqua la porte, Angelo embraya alors que les pneus reprenaient contact avec l'asphalte. Ouf ! Déjà s'annonçait un virage à droite. Nous décollions, le pilote poussait son cri, une main au volant, l'autre ouvrant la porte à fond. L'embrasure béante offrait une vue impressionnante sur le lac enchâssé entre les montagnes. J'entrevis l'hydravion s'élever en spirales. Je finis par m'habituer à notre ballet aérien au terme d'une quinzaine de virages, alors que nous reprenions définitivement contact avec le sol.

L'arrivée au sommet nous gratifia d'un panorama unique sur l'ensemble des cimes enneigées des Alpes. Alors que nous mettions pied à terre, le Corona 140 déboulait sur le plateau. Instinctivement nous rentrâmes nos têtes dans les épaules lorsque l'avion nous survola en rase-mottes, battant des ailes, son moteur crachant des volutes bleuâtres. Ni gagnant, ni perdant dans cette course, mais avec une sacrée fleur pour l'Aurelia. Je pris le volant pour la descente. Sourd aux injonctions d'Angelo le bien-nommé, de faire l'essai de sa méthode très particulière.

La soirée partagée avec les pilotes d'hydravions, nous fit découvrir une passion commune, le Corona 140, ancien appareil de la dernière guerre, avait été restauré par les pilotes. La cellule terminée il restait à trouver un moteur. Ils finirent par découvrir un Camsa-Caproni abandonné à Rome, encore tournant après un long service à souffler vents et tempêtes dans les films tournés à Cinecittà. Et je vous le donne en mille : l'engin s'avéra être le moteur original de l'hydravion !

Dans sa lettre aux lancistes (A-06) Daniel constate : « le Club vieillit avec nous et nous avec lui ». Pour casser ce cercle vicieux, nous nous trouvons devant l'alternative suivante : soit éliminer les membres âgés, ou rajeunir les voitures. La première proposition se révèle inefficace à terme, car chaque année la classe d'âge moyen produira inexorablement son lot de nouveau vieux. Par contre le rajeunissement des voitures, amorcé par Lancia avec l'Aurelia Evolution Corsa, nous livre une piste intéressante, capable d'attirer de jeunes forces au sein du LCF.

Pour l'instant aucun détail technique concernant l'Aurelia Evolution, n'est disponible, la transformation d'une petite série d'Aurelia affiliées aux clubs amis est envisagée. Une rencontre lors de Retromobile 2006 de Francesco Gandolfi, président du Registro Aurelia italiano avec Daniel Pottier, président du LCF aurait jeté les bases d'une collaboration en ce sens. Alors que les épouses présidentielles se faisaient conduire Rue de Rivoli, une longue conférence aurait abouti à la fourniture des kits Evolution. Peter Harding, le restaurateur anglais bien connu, ayant déjà travaillé avec Lancia, serait susceptible de s'occuper des transformations.

Gageons que ce n'est qu'un début, aurons nous bientôt une FULVIA Turbo, par exemple

Philippe CHEVILLAT

Belna et Augusta à Beaune

15-18 septembre 2005

A l'initiative du Registro Augusta, (président Umberto del Corona) un rassemblement était organisé à Beaune du 15 au 18 septembre par Yves Marmonier, responsable lyonnais du Lancia Club de France et Jan Van Hoorick président du Lancia Club Belge. Pour information, le club Lancia Italie est organisé en plusieurs sections, chacune dévolue à un type de voitures.

Le choix de la capitale prestigieuse de la Bourgogne n'était pas le fruit du hasard : en effet à l'époque romaine elle se nommait Belna Castrum.

Sœur de l'Augusta italienne, la Belna, version entièrement française, était construite par l'usine Lancia France située à Bonneuil sur Marne.

Pour cette raison, l'invitation a été adressée à tous les propriétaires connus de ces deux modèles, et c'est ainsi qu'ont participé à la rencontre des français, des italiens, des anglais, des belges et des hollandais : au total 13 voitures.



Pour mémoire on se rappellera que ces modèles sont équipés d'un moteur, arbre à cames en tête, de 4 cylindres en V (alésage 69,8 mm, course 78 mm. cylindrée de 1196 cm³) disposés en quinconce en raison de l'angle aigu du V ; il développe 35 CV et il est équipé d'une boîte 4 vitesses. C'est la première voiture monocoque construite en série, et elle est déjà dotée de freins hydrauliques.

Construites de 1933 à 1938, le nombre de Belna ou Augusta recensé aujourd'hui est d'une vingtaine en France, autant en Angleterre et probablement davantage en Italie.



En dehors des carrosseries d'usine en berline 4 places, avec 4 portes sans montant et cabriolets d'usine, beaucoup ont reçu des carrosseries spéciales, en général des cabriolets, avec des signatures prestigieuses telles que Pourtout, et Paul Née pour la France et Farina en Italie, la voiture pouvant être fournie en plate-forme.

Le lieu de séjour était l'Hôtel des Cèdres à Beaune. Certains des participants sont arrivés par la route, n'hésitant pas parfois à faire le trajet Milan-Beaune, soit 540 km dans la journée, d'autres avaient amené leur voiture sur remorque ou camion.

Nous avons été servis par un temps exceptionnel qui nous a permis de circuler autour de Beaune dans le magnifique vignoble si bien ordonné

des grands crus, qui étaient en pleine vendange avec la visite du château de Clos-Vougeot.

Au retour à Beaune, nous avons visité les Hospices de Beaune et durant tout l'après-midi nous avons disposé nos voitures en épi sur la place de la Halle ; cette exposition a eu un grand succès en raison de l'abondance des touristes.

Nous avons bénéficié d'une autorisation exceptionnelle du maire, mais comme il sait que les vieilles ont parfois quelques incontinences nous avons dû disposer des feuilles de papier en guise de "Pampers" sous les carters afin de ne pas tacher le dallage en pierre blonde de cette place réservée aux piétons exclusivement.

La fin de l'après-midi a été consacrée à la visite de la Maison Drouhin située à 300 m. à vol d'oiseau de l'Hospice. Cette maison, très ancienne et très réputée, dispose en sous-sol d'une cave d'un hectare s'étendant sous la ville où s'alignent à perte de vue des barriques de grand crus Meursault, Volnay, Pommard, Montrachet, Côtes de Beaune, Nuits Saint-Georges. Nous avons été accueillis et guidés par Mr. Jean-Pierre CROPSAL qui, à ses compétences en vin, ajoute celles d'amateur d'automobiles anciennes et la visite s'est terminée par la dégustation de quelques millésimes exceptionnels.

Le second jour nous a menés à la Rochepot que les automobilistes fréquentant la N6 connaissaient comme le cauchemar des routiers en raison d'une côte éprouvante. Sur un piton se situe le château de la Rochepot, avec ses toits en tuiles vernissées, qui a été acquis et restauré au 19^{ème} siècle par Sadi-Carnot. On jouit d'un point de vue exceptionnel avec en contre bas la superbe église romane du village.

L'après-midi a été consacré au musée de Savigny les Beaune. Dans les dépendances de ce superbe château avec ses 4 tours datant du 14^{ème} siècle et entouré d'un beau parc on trouve une collection de Fiat Abarth, d'un nombre impressionnant de motos et d'avions. A l'étage du château des vitrines renferment des milliers de miniatures d'avion.

La journée s'est terminée par un dîner de gala au cours duquel hommage a été rendu à Mr. Del Corona à Jan Van Hoorick et Yves Marmonier pour l'organisation parfaite de ce rassemblement.

Le lendemain, jour de séparation d'une rencontre chaleureuse et trop vite passée, nous avons été reçus très amicalement par Mr. BONORON, collectionneur de voitures anciennes. au château de Beauregard.

En définitive, ce sont plus de 250 km que nous avons parcourus en Bourgogne, sans incident, appréciant la beauté des sites, la qualité de la gastronomie et l'agrément de conduite de nos autos.

Paul REVERCHON

Photo d'usine



Qui sont ces messieurs si sérieux ?

La Voie Roumaine

L'ouverture des archives des anciens pays du bloc communistes conduit à d'étranges découvertes qui mettent en évidence les liens qu'entretient une marque avec l'histoire ancienne de son pays.

A l'occasion d'un séjour à Timisoara, un membre éminent du L.C.F a découvert un fonds d'archives relatifs aux échanges industriels de l'entre deux guerres. Il nous réserve la primeur de sa découverte et ce qu'il rapporte ci-après est stupéfiant !

Nous savons que LANCIA fut dès les années 20 concernée par la toponymie italienne et le panthéon romain, de l'Astura à l'Augusta et la Flaminia, la démonstration n'est plus à faire.

En revanche de récentes découvertes nous permettent de penser que le dessein lanciste fut plus large et s'inscrivait dans une perspective parfaitement européenne basée sur des études historiques sérieuses.

C'est ainsi qu'il est maintenant évident qu'après avoir implanté une usine en France, LANCIA mit en œuvre d'importants moyens pour s'installer de manière similaire en Roumanie.

Pour comprendre ce projet d'envergure, nous devons d'abord considérer l'histoire de l'Empire romain dont nous savons qu'il s'étendait un peu au-delà du delta du Danube, c'est à dire en Roumanie actuelle.

Pour conquérir cette région, les Romains menèrent deux guerres sanglantes contre leurs voisins (101-102 et 105-106). Les Daces étant défaits, l'Empire mené par Trajan étendit ses limites au Danube et engloba la Dacie devenue une province impériale. Un monument commémore ces événements : la fameuse colonne de Trajan.

Un processus intense de romanisation a imprimé une marque durable sur la langue des roumains, sur leur nom, celui de leur pays et leur culture. Comme il y a eu des Gallo-Romains, il y a eu des Dacio-Romains.

La crise qui a secoué l'Empire au 3ème siècle, et les invasions des "Barbares" firent que l'Empereur Aurelien décida d'un repli partiel pour créer une nouvelle province dénommée DACIA AURELIENNE. (270-275). Il s'agissait en fait d'un repli en bon ordre.

On le voit LANCIA s'est bien inspiré du passé pour concevoir ses projets. D'abord la France en 1932 puis la Roumanie, deux pays amis, liés historiquement et depuis l'antiquité à l'Italie.



Le roi Carol et sa maîtresse.

Une affaire de femmes.

Au début des années 30, le roi Carol a pris le pouvoir en Roumanie après un long exil parisien imposé par sa liaison scandaleuse avec Elena Lupescu. Au cours de son séjour en Occident, il voyage beaucoup et utilise évidemment des Lancia qu'il apprécie particulièrement. Il séjourne évidemment sur la Riviera italienne.

Lorsque au milieu des années 30 son pays entre dans une période de forte croissance économique, la Roumanie offre un terrain idéal pour une implantation industrielle pionnière en matière de construction automobile – LANCIA va agir subtilement ...

En effet, à l'époque, la Belna va être remplacée sur les chaînes de production de Bonneuil sur Marne par l'Ardennes, des machines et des outillages vont donc être disponibles pour être transférés en Roumanie. Madame Lancia, alors gérante de la société des automobiles Lancia en France, va se rapprocher d'Eléna Lupescu pour que cette implantation soit aidée par un gouvernement roumain traditionnellement francophile. C'est alors que tout se met en place pour qu'une mission composée essentiellement de français salariés de Lancia soit constituée et parte prospecter les meilleurs emplacements sur les rives du Danube.

Par ailleurs une commission italo-roumaine détermine le nom de la nouvelle marque qui produira ces Lancia un peu obsolètes mais bien adaptées au pays, rapidement le nom de **DACIA** évocateur d'un passé commun et heureux fut trouvé et adopté. Des sigles furent fabriqués et montés sur les BELNA qui partirent bientôt pour Bucarest.



Si ils furent bien accueillis par le responsable Lancia roumain, Sandro Siluresco, ils ne purent malheureusement mettre en œuvre les projets de la maison mère en raison des troubles qui commençaient à secouer la Roumanie. En effet, courant 1937 la Garde de Fer (les chemises vertes) organise des troubles qui mettent en péril l'autorité royale, le 1^{er} ministre libéral Tatarescu décide de fermer les universités— On peut l'écrire rien ne va plus alors en Roumanie et l'Italie de son côté est menacée de sanctions économiques.

Durant leur loisirs forcés ils allèrent à la chasse aux lapins dans leur prototype de DACIA, s'ils allèrent pêcher le fameux silure du Danube, c'est probable mais aucune photo ne nous est parvenue, hélas.

L'équipée Roumaine est peut-être un fiasco mais à la lumière de l'implantation de Renault en Roumanie et de la DACIA LOGAN, on comprend le rôle encore une fois précurseur de LANCIA !



SALON DE GENEVE

En cette année du Centenaire, le Salon de Genève ouvrait les célébrations des festivités. Il faut bien l'avouer, notre déception fut grande. Le grand patron de la maison italienne, Sergio MARCHIONNE, nous avait annoncé une « surprise », et de surprise, il n'y en eut point... En fait, il semble que les différents projets aient pris beaucoup de retard. Selon nos informations toute une gamme de nouveautés devraient dynamiser notre marque favorite d'ici 2010: remodelage de l'YPSILON, un SUV sur la base du cousin SEDICI, une DELTA, un coupé CC (l'arlésienne) et les remplaçantes des YPSILON et MUSA. L'ambition semble de nouveau animer les dirigeants italiens, avec l'annonce de la création d'une cinquantaine de nouveaux points de vente en France. On devrait en savoir un peu plus à l'occasion de la grande messe parisienne du mois d'octobre.



Petite consolation pour les visiteurs du Salon de Genève et les amoureux de la marque, l'exposition de 4 modèles emblématiques qui retracent les 100 années d'histoire: une AURELIA B24 de 1955, un coupe FULVIA 1200 1ere série, une glorieuse DELTA HF Integrale de 1992 et une très rare BETA de 1909. Cette 15 HP Torpédo fut un réel succès commercial avec 150 exemplaires vendus l'année de sa sortie. Le modèle exposé dispose d'un 4 cylindres en ligne de 3117 cc, d'une puissance de 34 CV à 1850 tr/mn et une vitesse de 95 km/h. Ce « bolide » remporta une 3^e place à la Targa Florio de 1909 et un certain W.L STEWART fit un tour du circuit de Brooklands à 106,22 km/h....



Le salon de nos voisins helvètes reste un must en matière de Concept-car depuis la disparition du rendez-vous turinois. L'IED ou l'Institut Europeo di Design de Turin présentait cette année un projet défini comme « une recherche sur l'identité de la marque Lancia ». Les étudiants, sous la houlette de Hernan CHARALAMPOULOS, coordinateur du Master, ont développé un Concept car qui met en évidence l'âme sportive de la marque. Le modèle a une longueur de 4,70 mètres. La mécanique est en position centrale postérieure, 2 moteurs électriques placés sur les roues antérieures assurent une bonne répartition des masses et optimisent les fonctions de traction. Selon le langage très « tendance » des étudiants de l'IED ce modèle est basé sur « l'asymétrie des masses,

créant un sens de fort mouvement. Ce mouvement recrée des sensations de vitesse, évoquant l'idée de rencontre avec le vent ». D'où le nom d'HAIZEA donné à ce concept, qui signifie « vent » en langue basque. La réponse sera-t-elle dans le vent ?

Patrick et Lionel Martínez

Rallye FFF

Pour une première sortie de l'année et qui plus est à une date précoce MM. Voisin ont su attirer, sur leur rallye et les lancistes, les bonnes grâces météorologiques.

Il fit donc froid mais beau, pas exactement un temps d'esquimaux fondant plutôt un froid de canard. Ceux qui roulaient dans des voitures au chauffage sclérosé se souviendront que la réparation de ce genre d'accessoire est à leur programme.

Les Flaministes auront raté un beau bout de chemin sur les routes du Vexin, ou des Vexins Français et Normand, en revanche les Flavistes ou Fulvistes auront de leur côté parcouru avec aisance un nombre tout à fait respectable de kilomètres. Une Aurélia nous accompagnait. Saluons également l'arrivée d'un nouveau participant Christian Courivaud et sa Fulvia qui nous ont semblé séduits par l'expérience.



Pas de chauffage et pas de toit : Les pôvres !



Il y avait du soleil et des lancistes



Gilles Bourdon



Jean-Charles Voisin et son fils

Course de cotes des Faugères dimanche 4 juin en Ardèche, à 100 km de Lyon. Il s'agit d'une épreuve de régularité (on choisit sa vitesse) sur **route fermée**, réservée aux véhicules anciens ou de "prestige". L'intérêt de cette manifestation réside notamment dans l'éclectisme des participants (de l'Aston Martin au vieux tracteur forestier !). L'an dernier il y avait 3 Lancia : une Fulvia 2, une Monte-Carlo et un cabriolet Flaminia. Faisons mieux cette année, L'inscription coûte 40 euros, comprenant le repas de midi sous les arbres... Si certains membres du club sont intéressés par un couchage sur place, on trouvera des solutions... gîtes ou amis accueillants.
Philippe HUBERT 01 48 59 61 70 philippe.lagalerie@wanadoo.fr

Les **annonces** doivent être adressées à Daniel POTTIER 15 rue des Innocents 75001 Paris ou sferic-pottier@wanadoo.fr sous une forme lisible avant le **1^{er} mai 2006** sinon parution dans la Lettra suivante

VENTES AUTO et PIECES LANCIA

FULVIA 1,3 S, coupé blanc 1971, 2^e main, historique connu, excellent état, jantes cromodora, pneus neufs, dépt 28,
Eric Toutin, LCF n° 1151, 02 37 46 12 71 et 06 60 17 38 88



GAMMA 2,5 I, 1982, double carbu Dell'Orto, B.A, intérieur cuir assorti carrosserie, garniture bois de noyer, tablette travail dos siège avec éclairage, minibar hermès, T.O, ex-voiture d'un prince saoudien, M. Guy Mur 06 67 78 21 38

BETA 1300 Coupé, 1983, 130.000 km, carrosserie à revoir, BEM, CT, prix à convenir, visible département 95 ; chantal.brindisi@yahoo.fr

6^{ème} Lorraine Historique - départ à arrivée à Nancy
vendredi 26 mai : 17h prologue facultatif et gratuit
samedi : 8h30 départ depuis le podium du Lorraine « moderne »
arrivée Vosges du Nord, SARREBOURG
dimanche : retour à Nancy dans l'après midi
Nous avons la possibilité de constituer une **écurie Lancia**, en formule « Rallye ». Formule suggérée à ceux qui souhaitent revivre de façon intensive les grandes heures du Rallye de Lorraine. Plusieurs spéciales historiques avec différents niveaux de difficultés et franchissement de cols sont au programme. Navigation pure et dure et road books variés.
Tarif pour un équipage de 2 personnes : 183 euros comprenant l'engagement et les 6 repas. Hors hébergement organisé par le LCF.
Inscription urgente (avant 1^{er} mai – nombre de places limité)
Contact : Pierre SUTTER – 03 83 47 21 20 – lcsutter@free.fr

BETA 2000 Coupé, 1980, 1^{er} main, 90.000 km, BEG, visible département 11, 3100 €; Mr SERVOLE 04.67.70.07.45 HR

THEMA 8.32 série 2 1990, gris anthracite mét. verni, int. Poltrona Frau noir, moquettes gris perle, 173.500 km, équipements: T.o.e, sièges chauffants à mémoire, appuis têtes électriques, carrosserie ras, sauf trace de rouille autour vitre custode et trappe de becquet de malle, mécanique - distribution faite à 160 000 Km- fonctionnelle sauf amortisseurs très fatigués- pneus avant hs, défaut parallélisme, int cuir sièges et contre-portes impeccables- habillage cuir tableau de bord déformé Prix : aucune idée, faire offre Nota : 1 seul conducteur, entretien selon préconisations constructeur. JF Bénély, 58640 Varennes Vauzelles .
06 09 13 42 34. jfbenely@free.fr

Véhicules complets / petits prix

Flavia Berline 2000 LX à restaurer complète, moteur OK

Coupé Flavia 2000 D.A Cuir à restaurer, mécanique OK

Coupé 2000 carbu à restaurer, moteur bloqué

2 Berlins 2000 4 vitesses à restaurer, mécanique tournante

hayon **Beta HPE** sans corrosion série 3

lunette ar **Fulvia berline GT C**

Arnaud BOZON 01.39.49.50.39 ArnaudBozon@aol.com

Groupe Motopropulseur **FULVIA Rallye** 1300 Moteur 818302-

M. Desry : 03 29 78 41 67 et fax 03 29 78 33 24 dépt 55.

Pour **FULVIA berline 2^e série**: boîtes de vitesses ;

L.H. BOUSSEL (LCF 323) 01.43.33.27.88

Pour **FULVIA 2^e série tous modèles** : ensemble des 5 flexibles de freins avant et arrière neufs jamais montés, câble de frein à main neuf jamais monté ; J.C. VOISIN (LCF 93) : 01.34.18.18.64

Suite perte des clés, Delta 4WD cherche barillet et neiman

Gérard GUILLERM – LCF 1135 – 01 39 19 21 98

DON DE PIECES

Pour **Beta berline < 1979** : pare chocs avant et arrière, calandre

Pour **Beta Berline et Trevi** : calandre

Pour **Gamma berline 1^{er} série** : pare chocs arrière

J.C. VOISIN (LCF 93) : 01.34.18.18.64

SPA ITALIA - CENTENAIRE LANCIA A SPA FRANCORCHAMPS 17/18 JUIN 2006

Le **Lancia Club Belgio** nous propose de participer à SPA ITALIA 2006, le plus grand rassemblement hors Italie de voitures italiennes (1200 en 2005). Spa Italia 2006, en plus du spécial **Lancia 1906-2006**, organise un spécial **Abarth**.

Le programme comprend, outre l'exposition des voitures, la possibilité de tourner sur le circuit, soit en parade, soit en essais libres.

LANCIA étant invité d'honneur, les LANCISTES auront la possibilité de participer à la parade d'une heure sur le circuit le dimanche.

Le programme proposé pour les Lancistes français est le suivant :

- Concentration le samedi 17 à la concession Lancia Garage Intini 8B route de Longwy L 8080 **Bertrange-Luxembourg** (sortie autoroute Bertrange sur périphérique E25-A6 Luxembourg-Belgique), Déjeuner à Bertrange suivi d'un café au garage Intini. Départ pour Spa par les petites routes de Luxembourg et des Ardennes belges. Dîner à proximité du circuit de SPA à La Ferme-Hôtel Libert, où nous retrouverons nos amis du LCB. 10 chambres ont été réservées pour les sociétaires du LCF (premiers inscrits, premiers servis !!)

-Dimanche: rassemblement au circuit de Spa et parade d'une heure sur circuit. déjeuner pique-nique

Ceux qui le veulent peuvent rester le dimanche soir à l'hôtel (merci de l'indiquer).

Les prix sont les suivants (si inscription avant le 10 mai 2006)

Chambre pour deux personnes en demi pension le samedi soir:

135 € x

=

€

Chambre pour une personne en demi pension le samedi soir:

90 € x

=

€

Billet (par voiture) accès au Circuit et Parade du dimanche :

65 €par voiture x

=

€

Total

=

€par chèque à l'ordre du LCF

Nom :

Prénom :

Adresse :

Tel :

Email :

Lancia type, version et année :

Ville de départ :

Contact informations: Pierre-Yves Augsburgers, 10 Rue des Primevères, L 2351 Luxembourg, Tel 00352/26271140 ou le soir 00352/456788.

Inscriptions à retourner avant le 7 mai à: Pierre Sutter, 20 Rue Jacques Callot F 54230 Neuves Maisons 03/83472120. lcsutter@free.fr