



Editorial

RALLYE ANNUEL : une visite à Cognac, l'efficacité d'un office de tourisme et le souci de ménager le portefeuille de chacun conduisent parfois à des déplacements géographiques vers l'occident.

En l'occurrence, le bureau a décidé de transporter le lieu du rallye vers Cognac.

Là nous avons la collaboration entière de la municipalité et le meilleur accueil.

Un changement cependant par rapport à nos habitudes nous serons répartis sur 2 ou 3 hôtels ** situés en centre ville et dans un rayon de 400m, tous les repas à l'exception des petits déjeuners seront pris en commun. Ce changement explique le petit retard de cette LETTERA et conduit à vous demander une réponse rapide.

TOURNER EN ROND ce peut-être utile pour la 4^e année consécutive nous vous proposons d'aller tourner plaisamment sur le circuit de Dreux- Bois Guyon, certes ce n'est pas SPA mais on s'y amuse vraiment ! Les 70 € pour 2 que vous débourserez iront pour à une œuvre charitable.

LA PRESSE SUISSE : Un tessinois sème la terreur sur les autoroutes italiennes : « *Il a profité de la confusion pour subtiliser la Lancia d'une conductrice, à bord de laquelle se trouvait un enfant de deux ans. ...* ». - Rassurons-nous, tout le monde est indemne !

LA LANCIA, Le livre de Wim Oude Wernink devenu introuvable est réédité et mis à jour et est tout en couleur mais en anglais uniquement, il est vendu au prix de 80 € plus port, voici le site : <http://www.la-lancia.com>- et fax : 32(0)2-511.70.15 -

Il comprend également les camions qui étaient absents de l'édition française -

Si vous ne l'avez pas et que la langue anglaise vous est familière, c'est un MUST !

Daniel POTTIER

Manifestations Vie du Club

1^{er} Mardi du mois :

Dîner des parisiens et affilés 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

2-3 septembre : Salon Chapomobile
P. Bottari 06 10 19 31 70 ecoplast@aol.com

8-9-10 septembre : Rallye des Cathédrales (voir page 5)
J.P.Voisin 01 39 60 56 73

17 septembre : RETROSPORT sur le circuit de l'Ouest Parisien à Dreux.
Un action charitable durant laquelle on s'amuse vraiment ! : **Bulletin p.6**

22/23/24 septembre : XXVI^e Rallye Annuel du LCF à COGNAC
Bulletin d'inscription en page 6

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



SPAITALIA : CENTENAIRE LANCIA

Cher Lancia Club Belgio,

Nous nous sommes rencontrés il y a maintenant quelques années et probablement plus d'une décennie et demie et depuis nous nous sommes des amis dévoués à la cause Lancia.

Nos sociétaires s'estiment mutuellement et aucune rivalité ne vient assombrir nos relations, c'est un esprit de collaboration qui nous unit.

Cette estime que le Lancia Club France te porte, Cher Lancia Club Belgio, est encore renforcée par le merveilleux centenaire que tu as organisé dans le cadre de SPAITALIA.

Montrer une ALPHA de 1907, une LAMBDA Mille Miglia, une Augusta Marsh, des AURELIA, une vraie STRATOS, j'en passe et réunir plus de 200 LANCIA en un même lieu mérite des compliments.

Réunir et nourrir les Lanciaistes dans un hôtel bien situé et de bonne facture pour un prix raisonnable et dans une très bonne ambiance requiert des félicitations.

Avoir permis aux Lancia de tourner une heure durant à belle allure sur ce fabuleux circuit suscite une ovation chaleureuse

On pourrait continuer ainsi durant une page entière mais le rédacteur de ces lignes manque parfois de style et risque bien de tomber dans la flatterie courtisane voire la cautele.

Saches, cher L.C.B que les sociétaires du L.C.F gardent un merveilleux souvenir de cette journée. Laissons donc la place aux photographies et soit assuré de notre cordiale amitié Lanciaiste.

Photos : **Lionel et Patrick MARTINEZ** Texte : **Daniel POTTIER**



D'autres photos de SPA vous attendent sur notre site Web



Design : la nouvelle Delta révélée.

Des images circulant sur internet nous donnent quelques intuitions sur le design de la future Delta III.

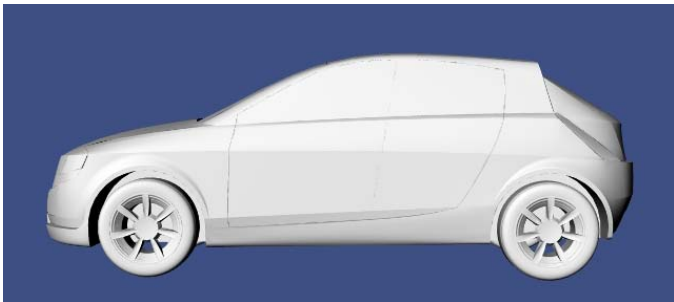
Digne héritière ou usurpatrice à chacun d'en décider, mais ne boudons pas notre plaisir devant ces quelques images volées qui sauront assouvir une part de notre curiosité Lanciste.

Nous attendons tous depuis la fin de la Delta première du nom une digne remplaçante à ce mythe. La Dedra tronquée (due au bureau de style IDEA) qui lui succéda laissa beaucoup d'aficionados de la marque et du modèle sur leur faim ! Sa ligne empâtée et l'absence d'une Intégrale digne de ce nom l'empêchèrent de nous conquérir, à tel point que Lancia (ou devrais-je dire Fiat) décida d'interrompre la lignée.

Ces heures sombres semblent enfin vouloir prendre fin. Forte des succès de l'Ypsilon et de la Musa, la nouvelle direction du groupe (Sergio Marchionne CEO de Fiat pour ne pas le nommer) veut redonner à Lancia la place qui était la sienne sur le marché automobile européen (voire mondial). Fer de lance de cette nouvelle politique, la Delta troisième du nom doit voir le jour en 2007 avec une présentation programmée pour le salon de Genève (mais peut-être aurons-nous la surprise d'en découvrir les grandes lignes au Mondial de septembre). Conscient de l'enjeu que représente ce modèle, la marque en peaufine les derniers détails. La politique de marques pour le moins complexe du groupe Fiat fait du design un secteur clé de différenciation. En effet la future Delta partagera la plateforme des nouvelles Stylo (Fiat) et 149 (Alfa Romeo), dès lors l'identité Lancia doit être véhiculée par un style affirmé et tout de suite reconnaissable.



Les images que vous découvrirez ici, certainement issues du centre de style Lancia (on reconnaît sur les dessins le type de rendu déjà observé pour la Fulvia concept) nous montre clairement que le parti pris stylistique est sans équivoque. C'est une Lancia et sa proue l'annonce fièrement. Fusion de la face avant du concept Fulvia pour les optiques de phares et de la Néa pour la calandre, qui suggérée par un trièdre chromée, elle affirme agressivité et robustesse. Certains pourront trouver le muflon un peu massif mais il n'est pas sans rappeler celui d'une Fulvia Sport de la grande époque.

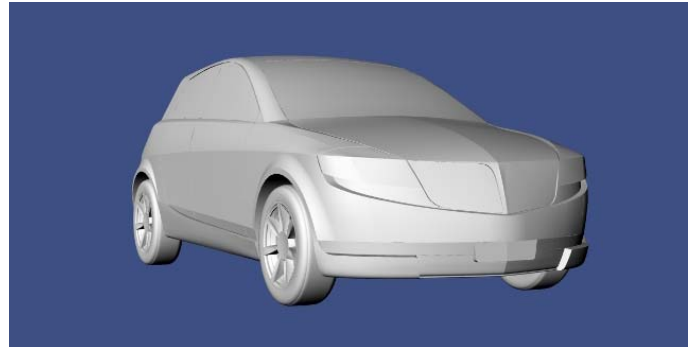


Le profil révélé ici sur une ébauche tridimensionnelle reprend la ligne faussement plongeante inaugurée par l'Ypsilon. Contre-pied d'une ceinture de caisse haute et ascendante elle vient donner du dynamisme à un profil solide et épuré. Là encore l'influence du concept Fulvia est palpable, le profil du capot, l'inclinaison du pare-brise jusqu'au débordement du phare sur l'aile et au coup de gouge à la base des portières qui en sont directement issus.

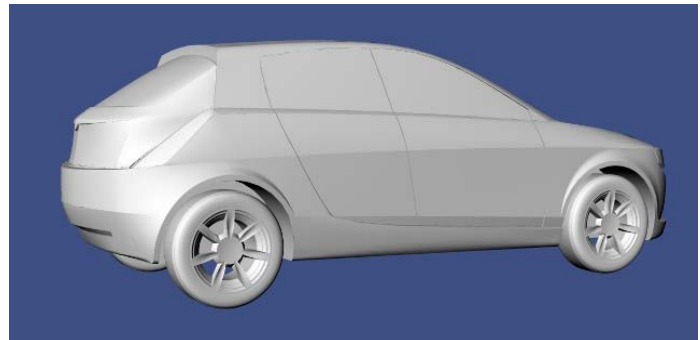


L'arrière pour sa part constitue sans doute la partie la plus originale de l'auto. Si son intégration de plein profil peut paraître discutable, donnant presque l'impression d'un sac à dos ajouté sans précaution sur les épaules de la belle, il prend tout son sens dès qu'on observe l'auto de trois quarts. De l'avant cette poupe en dièdre disparaît totalement, allégeant visuellement l'auto et donnant toute sa force à une proue conquérante. De l'arrière l'angle formé par le hayon ainsi que la proportion de la vitre par rapport au volume global ne sont pas sans rappeler la Delta originale. Encadré de feux verticaux rappelant ceux des Ypsilon contemporaines il s'intègre alors pleinement au reste de la voiture aidé en cela par la ligne de caisse venant mourir dans le pare-choc. Le porte à faux très court projette visuellement l'auto vers l'avant accentuant son dynamisme et rappelant d'autant plus le chef d'œuvre de Guigiaro. Touche finale le logo de la marque trouve sa place à la jonction des lignes de forces du hayon, surplombant ce qui sera la plaque d'immatriculation, achevant telle une signature subtile un dessin abouti et prometteur.

(NDLR : ce qu'avait réussi R. LOEWY sur la LORAYMO°)



On ne peut que supputer l'ambiance intérieure, mais gageons que l'esprit initié par les Ypsilon et Musa alliant matériaux chaleureux, subtiles harmonies colorées et formes accueillantes (traduction de l'art de vivre à l'italienne selon la marque) sera de mise. Quant aux motorisations on parle bien évidemment d'une version musclée, une HF digne héritière de la légendaire championne du monde, pourvue de quatre roues motrices et d'un look encore plus affirmé.



Les nouvelles semblent plutôt bonnes avec un management enfin conscient des vraies valeurs de la marque, de son patrimoine et volontaire quant à son avenir. La Delta en est la première pierre, mais j'ai ouïe dire qu'une Fulvia serait bel et bien en préparation pour 2008. Certains esprits chagrins regretteront sans doute ce trop fort ancrage dans le passé, mais quelle meilleure base pour un avenir riche en innovations dont Lancia a le secret.

Plus d'informations : (www.italiaspeed.com) (www.vivalancia.com)

Benoît MONTAIGNE

Aurelia Registro Italiano: Calanchi, ruderi e vino Castelnuovo dell'Abate

Le Registro organise sa sortie de printemps régulièrement tous les ans lors du week-end de Pentecôte. Et cette année, cette date tombait sur le 2 juin, qui est aussi un jour férié en Italie. Ce qui vous le verrez plus loin, a eu des conséquences ...

Mais revenons au titre : Calanchi, ce ne sont pas les calanques bien connues des provençaux, mais le terme utilisé pour ces collines d'argile qui forment le paysage dans la Toscane méridionale. Ruderi (du latin *rudus* : *décombre* d'où ruine et ordure en français) cela signifie des ruines, plus spécifiquement ici les ruines étrusques de Roselle, près de Grosseto. Pour le vino, le terme est limpide, mais la raison de l'inclusion de cette boisson dans le titre du rallye n'est pas encore claire, même si la région, proche de Montalcino, village à 60 km au Sud de Sienne est particulièrement connue pour ses produits viticoles, et surtout le fameux Brunello.

35 équipages sont réunis au le relais de Castello di Velona, qui sera notre agréable base pendant 3 nuits. Comme d'habitude on y trouve beaucoup de B24, 7 convertibles et 7 spider, les habituelles B20, toutes les séries sauf la 2^{ème} sont représentées, 15 exemplaires en tout, 2 berlines B10, et 4 carrosseries spéciales sur châssis B50 / B52, le très beau coupé Rosa d'Oro, de Pinin Farina en vert et ivoire et pas moins de 3 cabriolets B50 (occasion d'analyser les nombreuses différences entre les premiers et derniers modèles).



Même si le Registro est « Italiano », cela n'empêche pas les participations des anglais, et des « suisses » - le terme désignant les résidents, et non nécessairement les citoyens de ce beau pays. Un coup de chapeau à ces anglais d'un certain âge qui n'hésitent pas à venir de fort loin, au volant de leur spider Aurelia bien roulé (ce dernier terme évoquant le nombre de km déjà parcourus et non la forme particulièrement agréable de la carrosserie). Autour d'un noyau dur de participants chevronnés il est toujours agréable de faire la connaissance de nouveaux venus, attirés à la fois par le charme des Aurelia, et par une ambiance sympathique et bon enfant.

Après un premier dîner de retrouvailles, nous partons le vendredi 2 juin tôt le matin (8h30) en direction de l'ouest, sur des routes adaptées à la direction précise de nos voitures, mais éprouvantes pour les suspensions. Après 95 km, nous sommes arrivés aux ruines de Roselle, occasion de nous dégourdir les jambes, et d'admirer les murailles construites en blocs gigantesques. Le contraste est saisissant, quand après 40 kms supplémentaires nous nous arrêtons pour le Pranzo (déjeuner) à Colle Massari, une cave ultramoderne au centre de vignes récemment plantées. Les participants, tenaillés par la faim ont subtilement maîtrisé la faille du roadbook, où la page 12 était présente 2 fois, au détriment de la page 13 (roadbook parfait par ailleurs, de 43 pages en tout !) Le propriétaire de Colle Massari n'est autre que la famille d'Ernesto Bertarelli, détenteur actuel de la Coupe de l'America avec Alinghi.

Après un buffet comme seuls les italiens savent les faire nous repartons en direction de notre gîte, sans oublier de nous arrêter dans une station d'essence pour ravitailler, car celles-ci sont rares, et leurs horaires d'ouverture sont variables (mieux vaut avoir de l'argent liquide, car les automates n'acceptent pas les cartes classiques !).

Le vendredi soir certains assistent aux Vêpres chantées en grégorien, d'autres se reposent, avant de prendre le chemin du restaurant Poggio Antico, situé sur l'une de ces Calanchi et jouissant d'une vue panoramique. Le menu et les vins faisaient honneur à la région.

Après une nuit de sommeil réparateur, nous prenons la route du Val d'Orcia, la région la plus sauvage et inhabitée de Toscane. Arrêt vers midi dans la propriété de La Foce, exceptionnellement ouverte pour nous. Cette propriété, initialement une auberge à la fin du XV^e siècle, fut acquise par Antonio et Iris Origo en 1924. Ceux-ci sont à l'origine du développement de la région, et de la mise en place de cultures, fermes, et écoles. La propriété s'agrandit à cette époque, sous la direction de l'architecte anglais Cecil Pinsent, par la restauration de vieux bâtiments et la création de nouveaux jardins. La famille Origo vécut aussi l'occupation allemande et l'arrivée des troupes alliées entre 1943 et 1944. Cette période difficile a fait l'objet d'un recueil de mémoires d'Iris Origo, qui sera distribué à tous les participants. La visite des jardins, sous la conduite d'une charmante jeune fille de la propriété, sera un moment fort de cette sortie.

Dans l'après-midi, après un repas tout entier articulé autour de ces spécialités que sont le Pecorino (fromage à pâte dure) et le vin de Toscane, les participants s'égaillent dans diverses directions avant de rejoindre l'hôtel. Nous en retrouvons certains à Bagno Vignoni, une source thermale exploitée depuis l'antiquité, d'autres à San Quirico d'Orcia, chef lieu de la région.



Le dîner de clôture nous apporte enfin la réponse pour le « vino ». En fait une dégustation à l'aveugle de 3 vins, histoire de prouver qu'un propriétaire d'Aurelia, qui distingue les yeux fermés une B20 2^{ème} série d'une 6^{ème}, peut aussi s'intéresser à d'autres finesses ! Après des conversations animées jusqu'à une heure avancée et les félicitations des participants à Marco Keller et à son équipe qui nous ont concocté ce beau programme, c'est le sommeil réparateur, avant les adieux le dimanche matin.

Nous repartons par les petites routes pour rejoindre Sienne, pas encore trop envahie par les touristes, puis Lucca, ville que nous affectionnons particulièrement. Ensuite c'est l'autoroute de la Versilia, et là les ennuis commencent, on a l'impression que toute l'Italie est venue sur la côte pour le dimanche. Les ralentissements et bouchons se succèdent, jusqu'à ce que excédés, nous sortions pour rejoindre Ravello, et prendre la route côtière jusqu'à Gênes. Celle-ci a au moins le mérite, à défaut d'être rapide, de nous permettre d'avancer lentement mais régulièrement. Une fois passé Gênes, c'est le retour via Alessandria et le lago d'Orta où nous passons une nuit, avant de visiter Varallo (non loin de Fobello) et Biella, et de reprendre la route du retour lundi, sans bouchons cette fois.

Bilan : 2030 km, sans problèmes aucuns. Dans les bouchons, pas de problème d'alimentation d'essence, avec seulement la pompe mécanique d'origine. Et pas de surchauffe non plus, avec uniquement le refroidissement d'origine, persiennes branchées, etc. Intéressant la possibilité de peaufiner le réglage des amortisseurs avants, grâce aux molettes placées derrière les roues. Meilleures positions, ouvert 1/2 tour, pour l'autoroute, et ouvert 3/4 de tours, pour les routes défoncées.

Belle sortie, belles voitures, bons amis, à l'année prochaine !

Sébastien SIMON

Rallye des Cathédrales

LANCIA Invité d'Honneur

Après 10 années de rallyes-raids (Tunisie, Atlas, Baja, pharaon, Dakar...) Jean-Pierre Armandet s'est orienté vers les VHC (Tour Auto, Rallye de Paris). Puis a germé dans son esprit l'idée d'organiser un rallye au centre de la France en s'appuyant sur un rallye organisé par l'AC du Centre : le rallye International des Cathédrales (né en 1964 c'était l'époque aux Marathons de la route). En 1996, pour la première rétrospective organisée par JP Armandet, le Rallye des Cathédrales partait de Rouen (n'est-ce pas Gilles Bourdon), Genève, St Etienne, Bordeaux, (70 participants) avec des épreuves de course de cotes, régularité, slalom, gymkhana, Depuis chaque année le nombre de participant tourne autour de 70/100. Les invités d'Honneur ces dernières années ont été Ferrari, Austin, Facel-Véga et en 2006 : LANCIA notre marque fétiche. Apparemment, aujourd'hui, peu de Lanciste se sont encore manifestés. En l'année du centenaire et en temps qu'invité d'honneur, il serait bon que le LCF soit grandement représenté. Aussi je fais appel aux intéressés éventuels. Je rappelle les dates : 8-9-10 septembre Départ des villes de Bourges, Brive, Lyon, Toulouse, Genève, Aix en Provence avec le programme suivant : les regroupements : Col de la Croix Robert, Grenoble, Valence le 9/9/06 Valence -Alpes d'Huez, le 10/09/06 Alpes d'Huez - Château de Césargues

En ce qui me concerne j'ai inscrit mon coupé Flavia, et je suis à la disposition de tous ceux qui voudraient avoir des renseignements

L'organisateur: TTP organisation tel 02 48 70 84 19 site internet :

www.ttp-org.com

J.P.Voisin (tel 01 39 60 56 73).

Jean-Pierre VOISIN

THEMA miniatures

Longtemps boudée par les fabricants de miniatures, la THEMA apparaît, enfin, dans nos vitrines. Grâce en soit rendue, tout d'abord aux éditeurs transalpins. Le premier modèle, sorti il y a quelques mois, est une 6V de la 1ere série réalisée par NOREV. De fort belle facture, ce modèle sera proposé dans le commerce traditionnel avant la fin de l'année.

La seconde miniature est une 2.0 IE Turbo de la 2eme série fabriquée par DEA pour les éditions DE AGOSTINI. Les lignes sont bien rendues et la finition excellente pour ce niveau de prix (environ 10€).

Pour les collectionneurs plus avertis, REPLICAR, un artisan basé dans le Val d'Aoste, propose "toutes" les versions de la THEMA, dont une limousine, déjà très rare à l'échelle 1. La réalisation est superbe, les détails bien "fouillés" et les laques conformes au nuancier LANCIA de l'époque.



La diffusion des REPLICAR reste très confidentielle et je ne puis que vous conseiller de vous rendre sur le site de cet artisan pour connaître les distributeurs (www.replicar.it)".

Patrick et Lionel MARTINEZ

Confection et montage de bavettes AV pour DELTA

La voie avant élargie de l'Intégrale, depuis la HF jusqu'à l'Evo 2, aggrave la projection de gravillons et autres salissures sur la carrosserie, la pose de bavettes peut y remédier même si l'esthétique peut être discutable, ceci étant une affaire de goût.

Voici dans les grandes lignes ce que j'ai réalisé, chacun adaptera à sa voiture et à son style. J'ai opté pour des bavettes en adyprène rouge, couleur de la voiture, existe aussi en bleu et noir à 47 € la paire chez GT2I (gt2i.com). Autre qualité polythène bleu, blanc, rouge à 15,5€ ou 17,5€ mais moins souple.

J'ai commencé par la confection d'un gabarit en papier afin de définir au mieux les dimensions de la pièce définitive. La cote de 37 cm sera variable suivant que l'on mettra la bavette plus ou moins haute dans le passage de roue. Pour ma part, je suis à peu près à hauteur de l'arrête inférieure de la portière.

La cornière plastique (magasins de bricolage) sera collée sur le côté 37 cm; la section de 10 x 10 mm. est suffisante, on peut choisir une section légèrement supérieure pour être plus à l'aise pour le rivetage. La souplesse du plastique permet de suivre le galbe de l'aile. Rivetage : rivets alu ø 2 ou 3 suivant ce que l'on trouve, percer la cornière et la base de la bavette à l'établi.

La protection du passage de roue peut être démontée pour faciliter la fixation de la bavette, sachant que le rivetage est effectué uniquement sur cette protection qui ainsi reste amovible.

Il y a probablement d'autres possibilités pour fixer les bavettes, toute idée sera la bienvenue.

Dans le prochain épisode nous verrons les bavettes AR.

Serge CROIZIER



Petites Annonces

6E06

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 **27 juillet 2006** sinon parution dans la Lettra suivante



VENTES AUTO LANCIA

Fulvia 1300 S rouge de 1972. Carrosserie refaite, moteur bloqué, C.grise, visible à Marseille.

Faire offre à Christian Gentiletti au 06.70.17.16.15.

BETA Spider 2000, 1981, 140.000 Kms, carrosserie blanche, cuir noir, BEG, petits travaux de sellerie à prévoir, 6000€ à débattre, Bouches du Rhône, Martin Paillet : martinpaillet@hotmail.com

Vente ou échange de pièces détachées

Flavia 1800 : Démarreur prêt à l'usage

Flavia 2000 : disque d'embrayage neuf jamais monté (à l'amiante !)

Fulvia berline 5 marce : entourages de phare D et G

Beta coupé, spider ou HPE : paire d'optiques D et G sous un même verre jaune en état quasi neuf (série 2), rétroviseur droit « vertical » état neuf (série 3), rétroviseur gauche « horizontal » (série 3 et 4), parechocs arrière HPE état neuf (série 4)

Beta berline (séries 1, 2 et 3) : cabochons de feux arrières

Beta berline dernière série ou Trevi : jantes alu spécifiques

JC VOISIN (LCF 93), 01.34.18.18.64 ou 06.20.82.00

Recherche de pièces détachées

Beta 1300 : capsule d'avance à l'allumage pour allumeur Magneti Marelli référence SM 806 AX

JC VOISIN (LCF 93), 01.34.18.18.64 ou 06.20.82.00

XXVI° RALLYE ANNUEL du LANCIA CLUB FRANCE COGNAC

NOM et PRENOMS DES PARTICIPANTS :

Adresse :

N° de tél :

Adresse électronique :

LANCIA :

Règlement : 240 €x

par personne =

€par chèque à l'ordre du L.C.F

A RETOURNER LE PLUS VITE POSSIBLE – MERCI A :

DANIEL POTTIER – 15 rue des INNOCENTS – 75001 – PARIS tel : 01 45 08 15 01 le soir et sferic-pottier@wanadoo.fr

N.B : un supplément sera facturé pour les chambres simples -

RETROSPORT Circuit de l'Ouest Parisien 17 septembre 2005 à DREUX <http://www.retrosport.org>

Nom et prénom :

LCF .N°

Lancia :

Nom de votre Cie d'assurance et N° de police :

Droit engagement : pour 1 voitures et 1 ou 2 personnes = **70 €avec 2 plateaux repas**

Personne supplémentaire : **8 €avec 1 plateau repas.**

Ce droit d'engagement comprend les tours de pistes - casque obligatoire !

**Chèque à établir à l'ordre de Lions Club Dreux Cité Royale
et à envoyer à Daniel POTTIER -15 rue des Innocents 75001 Paris avant le 7 septembre 2006**