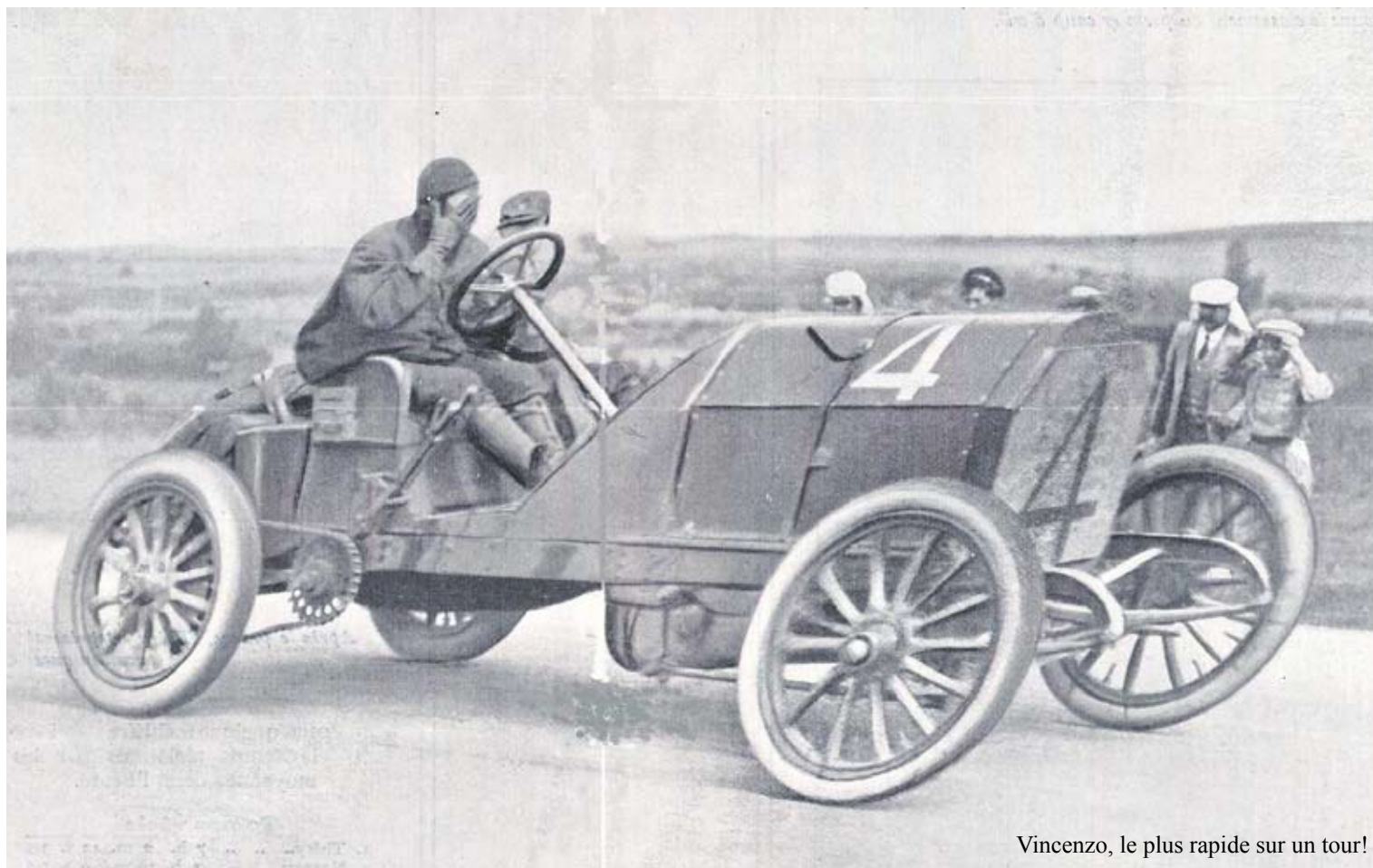


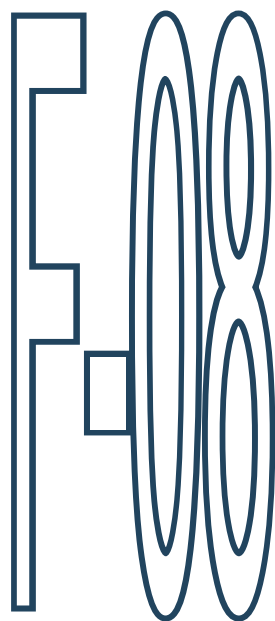


La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



Vincenzo, le plus rapide sur un tour!



Rallye de Soleil – Inscrivez-vous ! – La Coupe Gordon-Bennett

Un rallye annuel commence le vendredi après-midi et se termine un dimanche après-déjeuner, on ne peut dire alors qu'il dure le temps d'un « déjeuner de soleil ». Lorsque le soleil éclaire notre rallye aussi bien qu'il le fit le 4^e week-end de septembre pour le plaisir de tous, je crois que notre club devrait créer une nouvelle expression « un rallye de soleil » ! Cela n'est pas donné à n'importe qui.

En page 6 vous trouvez deux bulletins d'inscription, l'un pour la traditionnelle journée Beta, Delta, Gamma organisée par Jean-Pierre et Jean-Charles Voisin, une occasion de bien rouler et l'autre pour le non-moins traditionnel salon Epoqu'Auto à Lyon. Votre club y exposera une Alpha de 1907 et une reproduction de la B20 qui courut au Mans avec succès en 1951. Profitez de ces dernières manifestations de l'année !

La LETTERA que vous avez entre les mains ou sous les yeux fait la part belle à la Coupe Gordon Bennett, nous en sommes redevables au travail initial de Claude Pibarot et à une collecte de documents d'époque bien choisie. J'espère que vous apprécierez cette belle et ancienne histoire qui fut aussi le premier moment où le nom de LANCIA fut entendu et écrit en France de manière officielle.

Daniel POTTIER

La Coupe Gordon Bennett

Les belles histoires de l'Oncle Claude

Dans la dernière Lettera notre cher Président, toujours à l'affût des événements marquants n'a pas manqué de nous rappeler l'anniversaire de la participation de Vincenzo Lancia sur FIAT à la Coupe Gordon Bennett de juillet 1905.

Pour remémorer cette épreuve automobile historique voici un résumé de ce que j'ai trouvé en particulier dans « LA VIE AUTOMOBILE de 1905 de Baudry de Saulnier.

Elle est considérée comme la première grande compétition internationale avec une réglementation sportive précise imaginée par James Gordon Bennett.

Propriétaire du New York Herald et richissime mécène, passionné par les sports et entreprises spectaculaires (en particulier l'expédition de Stanley parti à la recherche de Livingstone), il fut l'un des premiers partisans des épreuves à grand retentissement pour l'automobile, ce fut à ce titre un précurseur comme Vincenzo Florio, René de Kruyff ou William Vanderbilt.

Né à New York en 1841, il mourut à Paris en 1919. Dès 1899 il rédigea et adressa un règlement à tous les futurs automobiles clubs d'Europe et d'Amérique pour l'organisation d'un Prix International devant se dérouler en France dès 1900.

Son épreuve se déroula donc la première fois de Paris à Lyon le 14 juin 1900, la seconde fois en 1901 en étant intégrée dans Paris Bordeaux, en 1902 sur un parcours Paris -Vienne, et enfin en 1905 sur le circuit de Laschamp en Auvergne.

En 1903, l'épreuve se déroula sur l'Ile de Man où à la suite de la terrible course Paris - Madrid, elle eut lieu sur un circuit gardé et neutralisé.

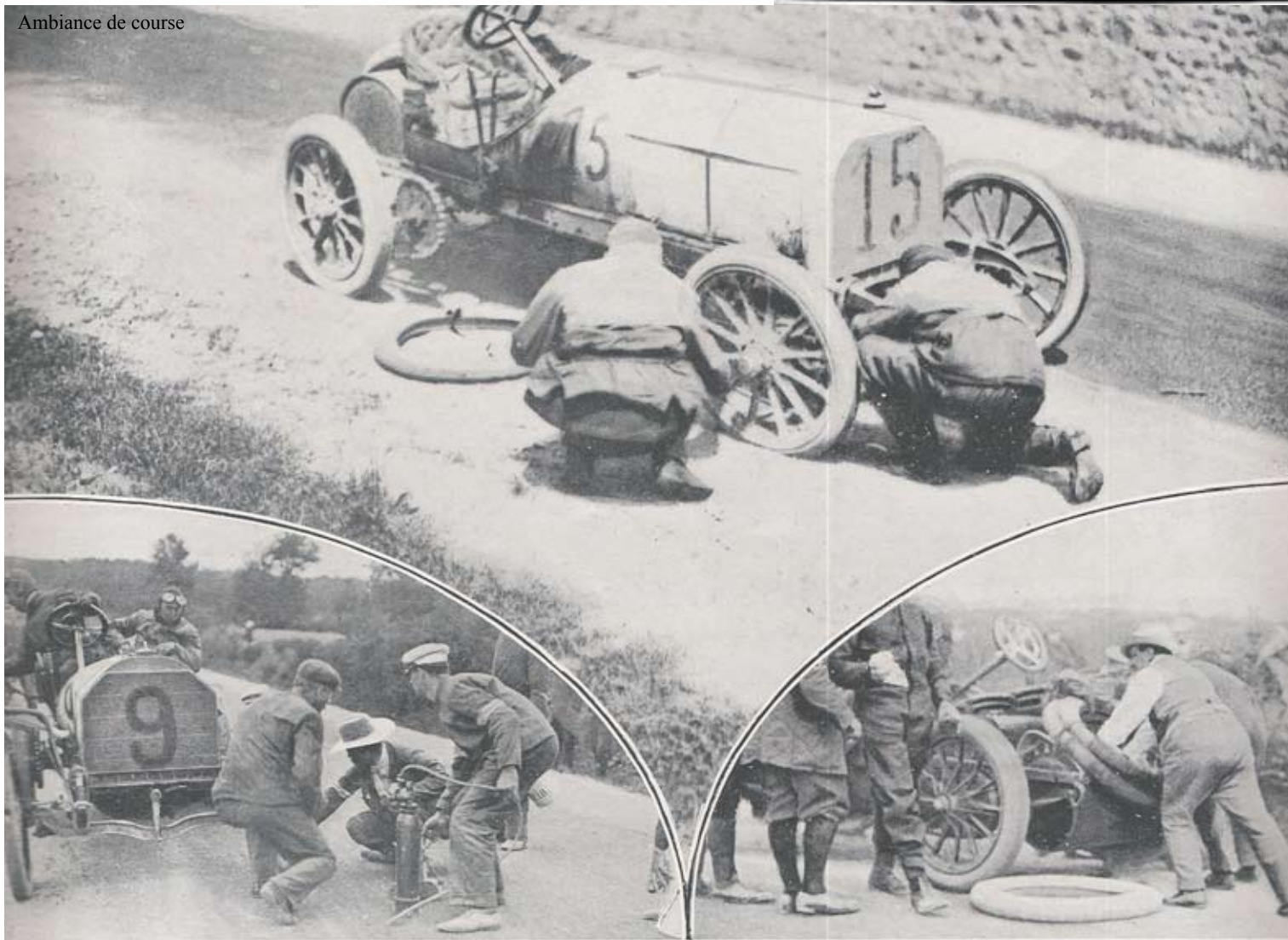
L'édition 1904 se déroula en Allemagne dans les Monts du Taunus, où grâce à Théry sur Richard Brasier, la coupe revint à la France après un séjour en Allemagne.

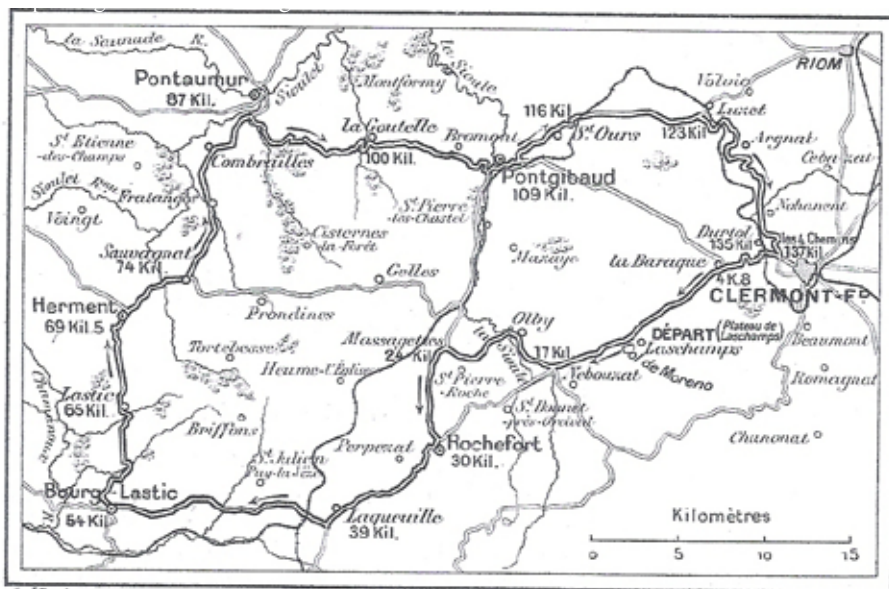
Pour la dernière édition de 1905, après plusieurs mois de tergiversations entre l'A.C.F, les automobiles clubs étrangers, les constructeurs et les pouvoirs publics, le circuit d'Auvergne proposé par les Etablissement MICHELIN est adopté.



James-Gordon-Bennett

Ambiance de course





Après des épreuves éliminatoires en juin la course aura lieu le 5 juillet. Par son parcours montagneux elle aura une nouvelle orientation : plus de moyennes supérieures à 100km/h mais une mise à l'épreuve des différents organes dont les freins et surtout les pneus.

4 tours de 137 km s avec un col à plus de 1.000 mètres dès le départ, 400 virages dont 270 très serrés.

Pour surveiller le circuit, toute les troupes de la région sont mobilisées : 5 régiments d'infanterie et 2 d'artillerie!

Les voitures françaises , Richard Brasier et de Dietrich sont déjà de couleur bleue alors que les Fiat sont noires.

En plus des Napier et Wolseley anglaises et des Mercedes, deux Pope-Toledo et une Locomobile américaines sont engagées.

C'est donc un total de 18 concurrents qui partiront toutes les 4 minutes du plateau de Laschamp à quelques kilomètres de Clermont Ferrand

BLOC=NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La première manche de la Coupe Gordon-Bennett est courue; c'est presque de l'histoire ancienne, à l'heure actuelle, nous avons même déjà assisté à la grande épreuve internationale du 5 juillet.

Le cadre restreint de nos causeries ne nous permet pas d'embrasser dans tous ces détails un événement sportif d'une portée aussi grande que les Éliminatoires Françaises. Que dire, d'ailleurs, qui vaille la simple vérité ?

Sans épiloguer sur les résultats de cette journée du 16 juin, nous voudrions seulement les comparer à ceux obtenus le 20 mai 1904 sur le Circuit des Ardennes Françaises. Nous sommes persuadés qu'on peut

tient de ce parallèle des enseignements précieux et en déduire en tout cas des constatations flatteuses pour notre amour-propre national.

L'industrie automobile, celle dont la France fut le berceau, « notre industrie », en somme, sort grande de cette mémorable épreuve, car nos constructeurs ont bien véritablement fait un effort gigantesque. La fortune, capricieuse, n'a pu sourire à tous, mais nous avons à cœur de les confondre, heureux comme malheureux, dans un même sentiment d'admiration.

Nous disions précédemment que l'effort avait été vraiment puissant et les résultats inespérés même: nous ne saurions mieux le démontrer qu'en élayant notre opinion de chiffres, ce sont en effet là des preuves convaincantes.

Le Circuit des Ardennes Françaises, où furent cotées le 20 mai 1904 les Éliminatoires, comportait un parcours de 93 kilomètres environ ; la route, à de rares exceptions près, était en pavé et la différence d'altitude extrême presque insignifiante ; le point culminant de ce circuit, « la Crête de Neuviy », ne se trouvait

en effet qu'à 249 mètres.

Sur cette piste unique, 29 portants s'alignèrent à Mazagran et 10 voitures seulement franchirent le poteau d'arrivée. Nous n'avons pas besoin d'insister sur le déficit énorme qui se produisit, puisqu'il fut à peu près deux fois plus élevé.

Sur le dur parcours du Circuit d'Auvergne, le résultat fut tout autre... Malgré les 137 kilomètres d'une route excessivement difficile, en dépit des rampes fréquentes et acides, le déchet fut bien moindre, puisque sur 21 voitures qui se présentèrent au départ dans la plaine de Laschamps, 15 parvinrent au poteau d'arrivée. Ce résultat est tout simplement merveilleux et nous ne saurions trop attirer l'attention du public sur ce pourcentage vraiment extraordinaire.

Certes, les moyennes kilométriques ne sont pas comparables à celles atteintes l'an dernier. Au Circuit des Ardennes, les moyennes furent les suivantes:

1. Théry.....	99	kil.	476
2. Salleron.....	93		880
3. Rouler.....	94		501

4. Gabel,	91	907
5. Le Blon,	85	886
Au Circuit d'Anvers :		
1. Thiry,	72	555
2. Callois,	71	144
3. Duvay,	70	997
4. Wagner,	70	533
5. Sintz,	69	347

Tout est connu, en effet, le Circuit d'Auvergne, se voit là des résultats absolument merveilleux. Les virages innombrables, les rampes nombreuses et variant de 10 à 44 0/0, les pentes très accusées, elles aussi, et enfin le passage en deux points presque symétriques l'un de l'autre de deux cols à plus de mille mètres d'altitude ont mis à une rude épreuve voitures, conducteurs et pneumatiques: ces derniers surtout ont eu un effort colossal à fournir.

C'est donc pleine de confiance que nous attendons toute occasion de nous mesurer avec l'étranger.

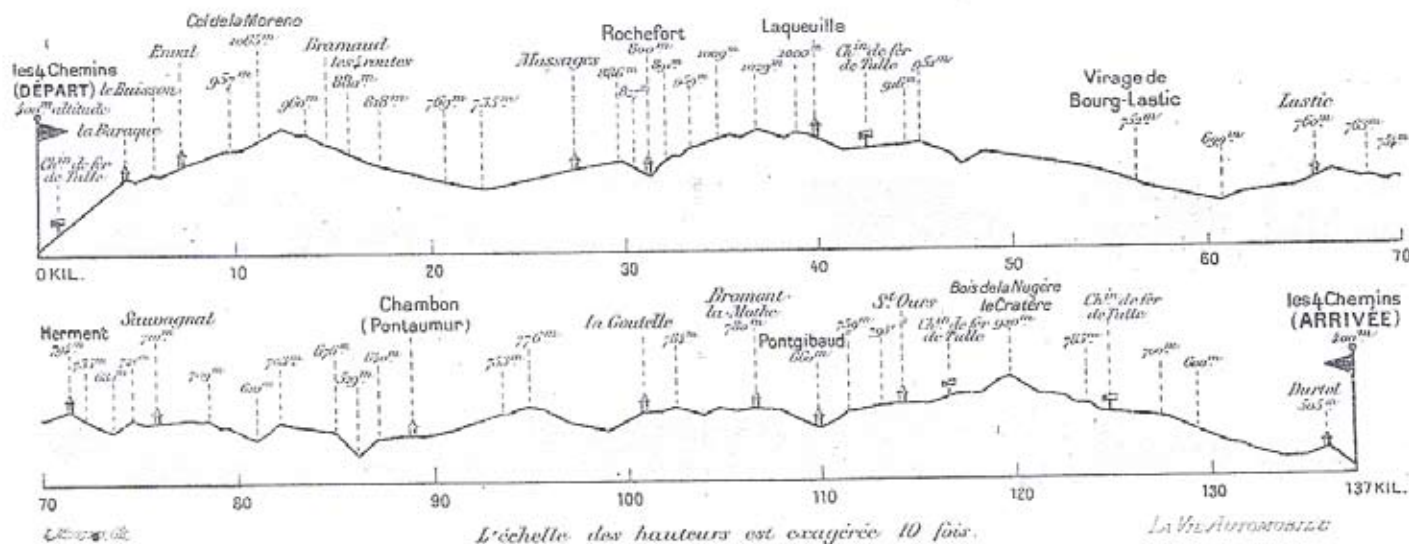
MICHAUD ET AL.



Les photographes de la Coupe



Le mécano de Caillois va vérifier le moteur



Profil du Circuit des Éliminatoires.



Théry le vainqueur sur Brasier



Théry à l'entraînement en Juin

Le départ donné, c'est THERY qui passe le premier devant les tribunes après un tour bouclé en 1h 34'57'', il est suivi par LANCIA qui lui a repris 7'50 » et ne sera plus qu'à deux minutes au second tour, c'est à dire qu'il est premier; malheureusement après 2 kms parcourus dans le troisième tour il s'arrête moteur grippé.

Théry est finalement vainqueur en 7h 2'42'' mais les deux FIAT survivantes de Nazzari et Cagno suivaient la Brasier à moins de 20'. Une nouvelle nation est apparue dans la compétition après avoir déjà battu français et allemands à la Coupe Florio de 1904

La Coupe Gordon Bennett restera dans les salons de l'ACF car l'épreuve sera abandonnée et remplacée par le Grand Prix de France en 1906 sur le circuit de la Sarthe.

De 1900 à 1905, la course automobile était passée du simple terrain d'essai à une lutte entre constructeurs. Le nombre de victoires influençant grandement les ventes.



Texte: Claude Pibarot
Tapuscrit: Daniel Pottier
Mise en forme: Benoît Montaigne

CLASSEMENT TOUR PAR TOUR (Dédution faite des arrêts de réespacement)

PREMIER TOUR			DEUXIEME TOUR		
	h. m. s.			h. m. s.	
1. Lancia.....	1	34 57	1. Lancia.....	3	17 8
2. Théry.....	1	41 7	2. Théry.....	3	30 4
3. Nazzari.....	1	48 13	3. Duray.....	3	41 40
4. Duray.....	1	49 27	4. Cagno.....	3	45 23
5. Cagno.....	1	49 44	5. Nazzari.....	3	46 25
6. Werner.....	1	51	6. Cailliois.....	3	47 25
7. Clifford Earp.....	1	53 14	7. Braun.....	3	51 18
8. Braun.....	1	55 4	8. Werner.....	3	53 45
9. De Caters.....	1	57 9	9. De Caters.....	4	4 8
10. Hieronymus.....	1	58 28	10. Clifford Earp.....	4	7 40
11. Cailliois.....	2	0 50	11. Rolls.....	4	8 50
12. Rolls.....	2	2 49	12. Bianchi.....	4	14 24
13. Jenatzy.....	2	5 41	13. Jenatzy.....	4	20 13
14. Bianchi.....	2	13 49	14. Lytle.....	5	10
15. Lytle.....	2	31	15. Tracy.....	5	56 2
16. Burton.....	2	33			
17. Tracy.....	2	38 55			

TROISIEME TOUR			QUATRIEME TOUR		
	h. m. s.			h. m. s.	
1. Théry.....	5	18 46	1. Théry.....	7	2 42 3 5
2. Nazzari.....	5	36 31	2. Nazzari.....	7	19 9 1 5
3. Cagno.....	5	39 12	3. Cagno.....	7	21 22 3 5
4. Cailliois.....	5	41 49	4. Cailliois.....	7	27 6 3 5
5. Werner.....	6	9 50	5. Werner.....	8	3 30
6. De Caters.....	6	16 57	6. Duray.....	8	5 50
7. Braun.....	6	23	7. De Caters.....	8	11 3
8. Rolls.....	6	25 25	8. Rolls.....	8	26 42 1 5
9. Bianchi.....	6	26 7	9. Clifford Earp.....	8	27 29 4 5
10. Clifford Earp.....	6	26 18	10. Braun.....	8	33 5 3 5
11. Duray.....	6	35 15	11. Bianchi.....	8	38 39 2 5
12. Lytle.....	7	29 17	12. Lytle.....	9	30 32

Nous y étions

La Transalpina, 4ème édition, une manifestation de l'Association TTP organisation, chère à Jean-Pierre Armandet bien connu notamment par le "Rallye des Cathédrales".

J'avais annoncé cette "Transalpina" dans le forum en espérant que d'autres membres du LCF m'accompagneraient ... hélas quelle fut ma déception en consultant la liste des engagés nous étions avec mon épouse le seul équipage en LANCIA sur 55 voitures (voitures anglaises en majorité) dont 11 Jaguar (Type E, XK 120, XK140) 4 AC Bristol, quelques Triumph, Porsche, Austin Healey.

Pour cette édition, Jean-Pierre Armandet Président de l'Association TTP organisation avait concocté un programme dense et original.

Rassemblés le Jeudi 5 Juin à Montreux les 55 équipages ont pris le départ vendredi matin vers l'Oberland Bernois sous la pluie et dans le brouillard; après un sympathique déjeuner au Grand Hôtel de Gunten au bord du lac de Thune, nous nous dirigeons vers une spéciale de régularité dans le brouillard dans la montée du Sustenpass le franchissement du col 2224 m s'avéra impossible; et il fallut faire demi-tour entre les murs de neige pour rejoindre l'hôtel Waldstätterhof à Brunnen au bord du Lac des 4 cantons.

Samedi matin, superbe étape entre la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche avec arrivée au Musée Rolls Royce de Dornbirn : exceptionnelle collection de voiture prestigieuses; Jean-Pierre avait obtenu l'organisation du déjeuner à l'intérieur même du musée sur le mobilier victorien de la collection

Samedi après midi passage de 2 cols: l'Oberjoch pass 1200 m et le Fernpass 1209 m avant l'arrivée au Tyrol où nous ferons étape pendant deux nuits au gigantesque Interlpen Hotel construit en pleine montagne à 30 kms d'Innsbruck; palace de 286 chambres avec des installations annexes fabuleuses: spa, salle de gym, 3 courts de tennis extérieurs et un court couvert, 2 piscines intérieure et extérieures communicantes etc...

Dimanche 8 Juin : départ pour une visite du Palais impérial d'Innsbruck; les véhicules du rallye autorisés à stationner dans la cour intérieure ont fait l'admiration des touristes et des supporters des équipes de football de l'Euro 2008. Et le soleil réapparut !!! Le rallye se poursuit par le prestigieux passage de Brenner suivi de la montée du Passo del Rambo à 2474 m avant le retour à l'Interlpen Hôtel.

Grande étape le lundi 9 Juin: elle commence par une épreuve spéciale sur une montée non goudronnée du Pass Umbrai puis l'ascension du célèbre Passo Del Stelvio 2757 m sous le soleil

Après la descente très impressionnante pour déjeuner à Bormio, étape de liaison vers la Lac de Côme avec une mini traversée en ferry de Bellano à Bellagio avant l'arrivée au Palace Hotel Como

Retour vers la Suisse le mardi 10 Juin agrémenté de 2 cols le matin: le Slugenpass 2289 m et le passo del San Bernardino 2065 m; somptueux !! et déjeuner insolite au Castello di Mesocco; les membres de la Fondation qui restaurent ce château ont préparé devant nous un risotto pour 120 personnes et ont clos le déjeuner par une aubade: formidable !! ... mais c'est encore mieux l'après midi avec la traversée du Massif du Saint Gothard, le passage du Nufenen à 2478 m au milieu de murs de neige de 4 m, des bouquetins et des marmottes !!

Un long passage dans la Vallée du Rhône où nous admirons de magnifiques chalets de bois, les autos montent à Goppenstein dans un train spécial qui les conduit en 15 mn du Valais à l'Oberland Bernois et là ... à Kandersteg l'accueil au Victoria hôtel est plus que chaleureux.

La dernière journée de cette Transalpina nous conduit pour déjeuner à Gstaad où la pluie est revenue par le Passo del Bernina 2328 m et retour à Montreux par le Col de la Croix. Le dîner de clôture a lieu au Casino Lucien Barrière et l'hébergement au somptueux Fairmont Palace.

L'équipage Lyonnais Noëlle et Alain Clausse sur MGB en tête tout au long du rallye remporte l'épreuve; pour notre part nous terminons 15ème.

Jean-Pierre VOISIN



Les annonces du LCF

Mode d'emploi

Si vous envoyez une annonce par email: **merci de:** l'adresser sous format WORD si possible, de la rédiger simplement en prenant exemple ci-dessous, de ne pas écrire qu'il s'agit d'une Lancia, (par hypothèse c'en est une). Ainsi vous faciliterez la tâche du scribe soussigné. – Cordialement. Daniel Pottier

Autos à vendre

BETA SPIDER pour pièces
FLAMINIA COUPE PF 2.8 1965
ARDEA IIIème série 1952 caisse saine – moteur complet démonté
FLAMINIA COUPE TOURING 2.8 – 1968
FLAVIA Cpé 1964, saine moteur bloqué mais complète
BETA Cpé 1600 – 1978, très rare 16.000kms réels, toujours au sec, visible en Sicile avec possibilité de livraison en Belgique
M. Nino Mezzo Tel : 00 32 479 40 90 64 -Fax : 00 32 64 28 11 85
nino_mezzo@hotmail.com

FLAVIA Coupé PF 1800cc carbu 1967, 70 000 km prix 5500 €, frais à prévoir : intérieur : nettoyer le ciel de toit (au dessus de la tête conducteur légère salissure) revernir le bois de tableau de bord, mettre de nouveaux tapis (actuellement recouvert avec des sur-tapis neuf) - extérieur : une peinture complète, corrosion non perforante bas d'aile arrière, bosse jupe arrière, corrosion perforante bas du passage d'aile coté conducteur (très localisé tout le reste est super sain). Mécanique : freins neuf (plaquettes, coupelle changée et étriers dégrippés) 4 rotules de directions neuves pneus neuf, embrayage et câble neuf (non montés) reste à refaire robinet de radiateur de chauffage et joints moteur **M. Savoldelli, dept.57, Tel/Fax: 03 87 90 40 63**
Mob: + 33 0616 19 30 henri.savoldelli@gmail.com

FULVIA S3, 1975 56 000 Km d'origine, 2è main, très bon état, garage couvert, Entretien régulier, factures, freins et échappement refaits. Couleur Ivoire, 7 500 € Visible à PARIS
tel: 06.80.77.73.96

FLAMINIA Coupé 3B (Pininfarina) , 2,5 l, 1963, N° chassis 4793, 21.000 kms d'origine, cuir noir, parfait état d'origine , rotules neuves, a participé au MC historique 2008, passeport FIVA, dépt 31
Pierre BOS (LCF 1186) 05 61 21 53 85 et pierre.bos@cegetel.net

Une nouvelle FULVIA Sport au club

Eric Toutin à acquis à Toulouse très récemment cette FULVIA Sport 1ere série, un voyage de Dreux-Toulouse-Dreux en une journée et l'affaire était réglée.

Après une bonne remise en état rendue nécessaire par une immobilisation très prolongée, il ne fait nul doute que cette Fulvia sera à la hauteur de la précédente Lancia d'Eric



Trouvailles estivales

Une BETA bien mûre mais pas pourrie à LLANCA (prononcez « liansa »), ça ne s'invente pas, en Catalogne : 00 34 972 38 13 05



SORTIE, BETA, DELTA, GAMMA: 26 octobre 2008

RV parking église de Bessancourt (95) à partir de 8h45 (il y aura 1h de plus pour dormir : changement d'horaire) départ au plus tard : 9 h15 pour une sortie d' environ 130 km. Participation : 35€ par personne

Nom :	Prénom :	LCF N°
N° de TEL :	Email :	
Type LANCIA :		
Nombre de participants	x 35€ =	€ par chèque à l'ordre du Lancia Club France

Bulletin à adresser pour le 22 octobre au plus tard à
J.P.Voisin Lancia Club France- 142 chaussée Jules César 95250 BEAUCHAMP
tel: 01 39 60 56 73 gsm : 06 78 61 05 54 Email: J.P.Voisin@orange.fr

BULLETIN de RESERVATION SALON, LYON EPOQU'AUTO, 7, 8et 9 NOVEMBRE 2008

A retourner avant le 1er novembre avec enveloppe affranchie à votre nom et adresse, pour le retour des billets d'entrée commandés. Chèque à l'ordre du L.C.F

Nom.....Prénom :N° LCF :.....
.....Réservation(s) pour déjeuner Samedi et visite culturelle Lyon, ou Musées (à déterminer ultérieurement)
.....Réservation(s) pour dîner du Club, Samedi soir, pour un repas qui avoisinera 30 €/pers, règlement sur place
.....Réservation pour déjeuner et Visite Samedi de Lyon ou Musées, à déterminer,
.....Billet(s) entrée club pour Epoqu'auto 7 € au lieu de 10 € Soit..... €

Destinataire : Yves MARMONIER, 98 rue Bugeaud, 69006 LYON – tél : 04 78 52 44 36 - port : 06 08 96 45 31

N.B : Les réservations pour les restaurants, sont absolument nécessaires et doivent être sûres et définitives, car le Samedi, les places sont rares et celles retenues sont intégralement facturées par le restaurant.