



La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



Partir – Laisser la place et Revenir.

Deux petits voyages en Fulvia dans ce mois et en moins de 10 jours, qui vont s'additionner pour faire 2500 km au moins me donne l'occasion inespérée de laisser la parole à notre excellent Trésorier qui a des choses à dire, sur le passé, le présent et même l'avenir ce qui est assez audacieux; nous devons lui faire confiance !

Revenir de ces voyages , ce sera la preuve qu'une Lancia peut nous conduire loin et l'inverse puisque c'est dans le départ que se trouve le retour, ce qu'a d'ailleurs très bien compris la SNCF.

Tout cela est un peu court mais pourquoi faire long quand on cède sa place ?

Place au Trésorier, Serge CROIZIER.

Daniel POTTIER

Le mot du trésorier

Cela fera trois ans en Septembre prochain que j'assume la charge de trésorier au sein de notre club, le temps passe vite.

Prochainement vous trouverez dans votre boîte aux lettres le nouvel annuaire du LCF, le deuxième que j'aurai le plaisir de vous adresser.

Suppression d'une rubrique, quelques aménagements, ceci pour en améliorer sa consultation mais sans refonte totale afin de conserver l'esprit qui est le sien depuis le premier exemplaire. Sa réalisation est le fruit de la collaboration des membres du bureau et non de mon seul chef, qu'ils en soient ici remerciés.

Nous souhaiterions l'éditer plus tôt dans l'année, mais nous sommes tributaires d'éléments divers comme :

la mise à jour des différentes rubriques,

la mise en page,

le délai d'impression,

le renouvellement des cotisations.

C'est principalement ce dernier point qui retarde le plus l'envoi de l'annuaire. Le règlement de votre cotisation « dans les délais » annoncés dans la Lettera, améliorerait cela et éviterait les multiples relances aux retardataires.

D'autre part, afin de faciliter les paiements, comme les participations aux manifestations, les cotisations, nous étudions avec notre banque la possibilité de règlement (sécurisé cela va de soi) par internet directement sur le compte du club ou autre solution.

En attendant, je vous remercie de bien vouloir inscrire votre numéro d'adhérent au dos de vos chèques, certains le font déjà et évite une recherche dans le fichier et / ou l'annuaire.

Dernier point concernant notre site internet, qui est aussi le lien entre les membres pour des échanges d'informations et autres, telle la rubrique des petites annonces. A consommer sans modération.

Serge CROIZIER

La Vie Du Club

30ème Rallye Annuel en Auvergne les 24, 25 et 26 septembre.



Avoir une épouse compréhensive est un atout pour préparer un rallye.

Le week-end de Pâques s'annonçant particulièrement venteux, froid et pluvieux en Normandie, il fut décidé d'un commun accord que la reconnaissance du rallye annuel pouvait se faire à ce moment-là et puisque l'Auvergne est au sud de la province de Guillaume le Conquérant, un temps plus clément devait nous attendre.

Nous savions bien sûr, que loin d'être des vacances, cette reconnaissance impliquait outre 900 km d'autoroute, de nombreuses heures sur des petites routes à faire des choix, prendre des notes, visiter des lieux d'intérêt et se poser beaucoup de questions.

Un meilleur temps était espéré, ce fut vrai le jour du voyage vers Clermont mais dès le 2 avril, le vent, la pluie et la neige en altitude prirent le dessus de belle manière.

Cette petite déception ne nous empêcha pas de définir ce que sera notre parcours durant 3 jours depuis le point de rendez-vous à Clermont Ferrand pour la visite guidée de l'Aventure Michelin, un magnifique musée ultramoderne et très pédagogique où le manufacturier fait l'étalage de tous ses talents.

Les vendredi et samedi soir nous dînerons et dormirons à l'hôtel Mercure des Bains Romains de Saint Nectaire où nous disposons d'un nombre de chambres important.

Le samedi qui est la traditionnelle grosse journée du rallye nous partirons au nord par les crêtes afin de rejoindre Laschamp, le point de départ du circuit de la Coupe Gordon Bennett 1905 que nous allons parcourir, la fin du circuit présentant peu d'intérêt, nous nous arrêterons pour visiter un château et prendre de belles photos puis contournant l'irréfutable Puy de Dôme nous irons déjeuner.

Ensuite, les courageux, et il y en a, ne rentreront pas tout de suite à l'hôtel car à proximité une petite dégustation de Saint Nectaire et une projection en relief, (un Avatar auvergnat !) les attendront.

Lors du dîner nous fêterons dignement l'anniversaire de notre club.

Les meilleures choses ayant une fin, dimanche un beau parcours nous conduira vers un château 18° et un bon déjeuner.

J'espère que cette petite présentation vous donnera envie de participer à notre rallye annuel, le bulletin d'inscription se trouve en page 6.

Daniel POTTIER

Un Lanciste et sa voiture

20 ans de B20, enfin presque. (Dernière???)



la B20 dans son nouvel atelier, le puzzle est prêt !

Bon, résumons nous : démontage complet de la B20 entre décembre 1997 et mars 1998, démontage de la mécanique et sablage/peinture des petites pièces d'avril 1998 à mars 1999, au total 273 heures de travail. A ce stade, mes besoins en pièces détachées sont assez complets et je fais une petite virée en Italie en avril 1999 chez mes fournisseurs préférés :

- Registro Aurelia Italiano : échappements complets (500 €), 1 roulement de roue AR (300 €)
- Cicognani : tous les joints de carrosserie complets (380 €)
- Mario Pellegrini : 2 optiques phares H1 + 2 anti-brouillards Carello + insigne de malle arrière + support de plaque minéralogique avant + 2 feux arrière Carello (995 €)
- Trincherio : drap de laine beige d'origine + skaï de ciel de toit + insonorisant feutre bituminé (300 €)
- Sergio Allais : pochette de joints moteur + 2 joints de culasse (120 €), 6 pistons forgés avec axes diam. 78 mm (900 €), chaîne de distribution (37 €), 12 soupapes (190 €), 12 poussoirs de cames (205 €).
- Cavalitto : 4 enjoliveurs de roue complets avec support, « refabrication » (625 €), silent-blocs moteur (65 €), silent-blocs boîte de vitesse (155 €), 2 cartouches filtre à huile avec joints (26 €), kit pompe à essence Fispas (26 €), pipe à eau inférieure (104 €), pipe à eau supérieure (156 €), pipe pour logement thermostat et robinet de chauffage (104 €), roulements pompe à eau (26 €), 3 flexors de transmission (156 €), joints du réservoir liquide de freins et huile de suspension avant (16 €), 2 joints spi du boîtier de direction (26 €), 2 soufflets de cardan arrière (52 €).

Egalement acheté chez Omicron en Angleterre : les tubes de répartition d'eau et 4 pastilles alu de fermeture de ces tubes sur le bloc (122 €), tous les coussinets de vilebrequin et de bielles ainsi que les ressorts de soupapes (815 €).

Techniprofil au Mans s'est chargé de la rectification de l'arbre à cames (300 €).

Rectif 2000 à la Garenne-Colombes s'est chargé de la métrologie et de la rectification complète du moteur, de la fabrication des 6 chemises fontes avec leurs joints toriques (2 800 €), de la fourniture des segments de piston et de boîtes de Plastigage (170 €).

Precisoud à Nanterre s'est chargé de ressouder la crépine de pompe à huile et les ailettes cassées du carter d'huile (78 €).

Albert Cailler à Genève s'est chargé de remettre à neuf l'essieu arrière avec les roulements fournis par moi (300 €), ainsi que de la réfection complète de la boîte-pont avec roulements et synchros neufs, plus la réfection complète des freins avant et arrière (4 200 €).

Un Lanciste et sa voiture (suite)

Chassin dans le Val d'Oise a refait les lames de suspension arrière, plusieurs étaient cassées, et fourni les silent-blocs de suspension neufs (490 €).

Enfin Delhomme à Levallois a refait le radiateur d'eau avec faisceau neuf (290 €) et le réservoir d'essence avec démontage complet et étamage interne (735 €).

Ajoutons à cela des pièces achetées à droite et à gauche, certaines à des membres du Club, plus toutes les fournitures diverses et variées comme buses et abrasifs de sablage, nettoyeur pour la fontaine de lavage, zingage gris de la visserie récupérable, tournage des goujons de culasse et de plusieurs autres éléments de visserie HS, apprêts et peintures diverses, tirage des quelques 400 photos prises pendant le démontage (merci le numérique aujourd'hui !), et tout un tas de petits frais annexes dont on ne tient généralement pas compte comme la location d'un plateau ou les frais d'essence et d'autoroute ...

Comme j'ai tout noté à l'époque, je peux vous faire le récapitulatif suivant :

- frais de démontage, nettoyage et restauration divers :	906 €
- restauration moteur :	6.280 €
- restauration transmission :	3.815 €
- sellerie (hors main d'œuvre, à faire) :	348 €
- achat pièces diverses, hors moteur :	4.472 €
- restauration tôlerie et peinture :	9.757 €
- restauration freinage :	1.066 €
- restauration trains et suspensions AV/AR :	1.525 €
- restauration autres éléments :	1.020 €
- frais d'expédition et de transport divers :	1.603 €
soit un total de :	30.792 €

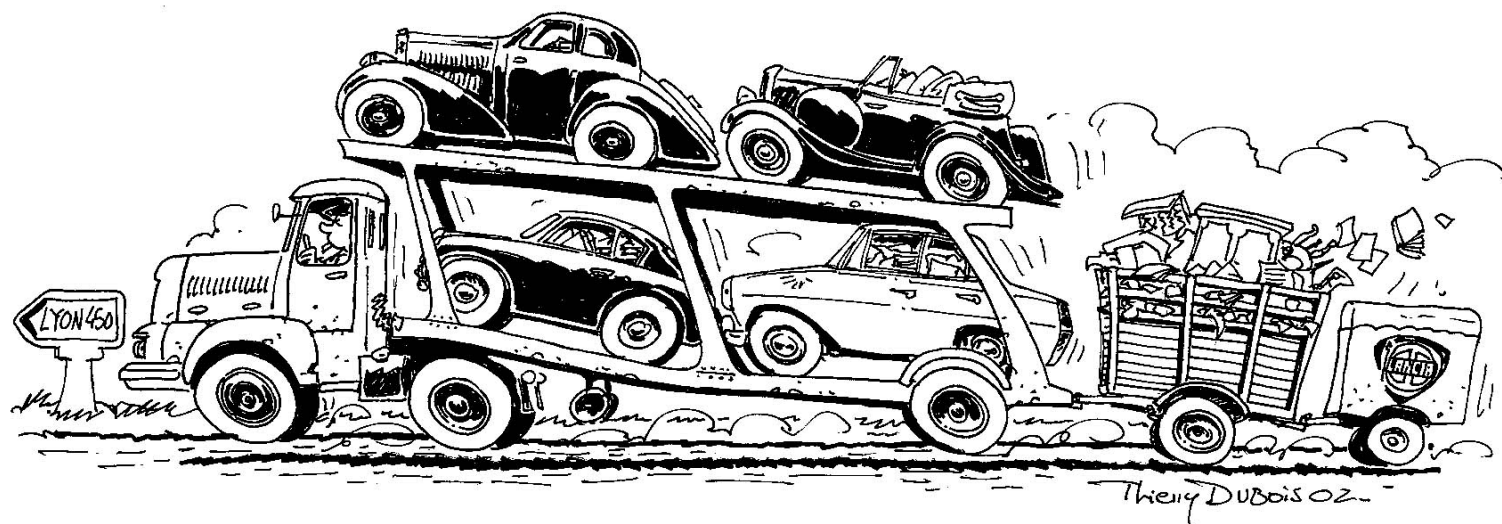
A rajouter au prix d'achat de la voiture, soit 18.290 €, on arrive à la coquette somme de 49.082 €. Et pour ce prix là, ma B20 est encore dans mon garage, en pièces détachées, le moteur est à remonter, les circuits de freinage et d'alimentation d'essence à récréer, tout comme le faisceau électrique et un certain nombre d'autres éléments. Sans parler de la sellerie, mais il y a quelques artisans à Lyon qui travaillent très bien pour un prix très correct !

Alors, me direz-vous, pourquoi cette B20 n'a quasiment pas bougé depuis 1999 ! La réponse est simple : j'ai acheté d'autres voitures en 1995 et en 1999, qui avaient également besoin de soins mais qui présentaient l'énorme avantage d'être roulantes et en assez bon état. Elles sont donc passées en priorité. Et puis j'ai quitté Paris pour Lyon en 2002, avec un déménagement épique : 1 petit camion pour les meubles et l'intendance, et 2 autres pour les garages avec tout le matériel, les tonnes de pièces détachées, et la B20 en caisses ... Merci à Thierry Dubois pour le dessin qui a illustré ma petite carte de changement d'adresse !

Arrivé à Lyon en août 2002, mauvaise surprise : si mon terrain était effectivement constructible, il était aussi classé en « zone verte boisée », donc impossible de créer quoi que ce soit, même un garage ! J'ai dû louer un endroit où stocker tout le matériel et les voitures, et me bagarrer avec les services municipaux pour obtenir un permis de construire, ce qui a pris 5 ans. Plus presque un an pour trouver une entreprise qui veuille bien prendre le chantier (c'était juste avant la crise !), puis 8 mois de travaux avec les retards habituels, plus toutes les finitions que j'ai assuré moi-même pour économiser un peu sur le montant des travaux, et qui m'ont pris un temps fou !

Bref, la B20 n'a été mise sur la fosse de l'atelier flambant neuf qu'en février de cette année, et elle attend que je m'occupe enfin d'elle après toutes ces années passées dans l'obscurité. Je vous ferais part de l'avancement des travaux ici même, avec des périodes assez inactives pour cause de rallyes ou de vacances, mais aussi parce qu'il faut que je m'occupe de mes autres pensionnaires, comme mes motos Honda des années 70 !

P. Arnaud



le dessin de Thierry Dubois pour mon déménagement.

Technique

Panne d'allumage, énième épisode !



Les « anciens mais pas trop quand même » se souviennent peut-être que, dès 2004, j'avais ici raconté quelques déboires provoqués par un système d'allumage électronique à effet Hall ; lequel avait été monté pour pallier les défaillances d'un allumage classique dont l'axe était usé. J'étais très satisfait de ce montage qui donnait un ralenti régulier, une meilleure étincelle à la bougie et une montée dans les tours plus vive.

Le premier ennui : le rotor en nylon qui porte les aimants et donc commande l'allumage des bougies décida de se désolidariser de l'axe du distributeur, la cause était simple les trois petites vis de fixation qui suffisaient sans doute à la tâche pour une Aronde n'avaient pas résisté aux brillantes envolées d'un V4 vers les 7.000 tours ni à un rythme de croisière élevé sur les autoroutes libérées d'un pays étranger. La réparation fut simple ; resserrage des vis et « araldite ».

Puis peu après l'axe de cet allumeur finit par donner des signes de faiblesse définitive et l'allumeur fut intégralement remplacé, les pièces électroniques étant transférées de l'un à l'autre.

Je ne connus plus d'ennui de ce côté pendant quelques années mais tout récemment au sortir de cet hiver alors que je commençais la reconnaissance du prochain rallye de L'Eure, mon bel allumage partit progressivement en fromage ... la photo vous en dit plus que ma plume, c'est effrayant et non comestible, peut-être toxique !

Le « nylon » du rotor semble avoir très mal vieilli, il est devenu souple et malléable, il ne tient plus en place. Pourtant malgré cet état lamentable, la chose, car peut-on l'appeler autrement, réussit à m'amener encore sur une quarantaine de kilomètres chez un ami salvateur.

Depuis je me suis procuré chez Multic un nouveau rotor en aluminium, celui là devrait fonctionner quelques années. Son montage n'a pas posé de problème particulier sauf l'évasion de ces petits cylindres qui viennent amortir le retour des balancelles d'avance sur l'axe. Ils furent re-fabriqués rapidement dans un tube de plastique dur de 5 mm, un collage à la cyanolite me semble utile pour les maintenir en place.

Il va sans dire que nombre de mes relations m'ont expliqué par le menu que le bon vieux système traditionnel des vis platinées m'aurait sans doute évité quelques unes de ces pannes . Mais alors qu'aurais je à vous narrer sinon une vie sans histoire ? C'est avec de mauvais allumeurs que se font les bonnes Lettera

Daniel Pottier

Filtres à huile Fulvia.

Pour ceux qui change leur huile tous les cinq ans, voici les références des filtres à huile utilisables :

PURFLUX LS 582 MANN : W 940-1 MECA FILTER ELH4126

Dimension de filetage : 3/4-16

L'huile préconisée est de la 15/50 – j'ai commandé cette huile de marque MOTUL par internet à la maison NORAUTO mais 18 jours se sont passés et rien n'est livré, ma commande est toujours en préparation, je vous donnerai des nouvelles plus tard.

Si vous vous aimez le luxe : MOTUL 300V et YACCO 3000 –

Bonne Pression d'Huile !

Daniel Pottier

Les Annonces du LCF

Autos à vendre

THEMA 8.32 122 000 km Avril 1989 distribution faite - CT OK – Grise
THEMA 8.32 146 800 km Avril 1991 CT OK – Bordeaux –
M. Dubouchet (LCF 786) Dépt 74 -Tél : 04 50 03 21 97

Divers

Daniel Pottier continue ses recherches de bateaux de bassin anciens à voile ou à moteur ; il recherche aussi des voitures anciennes de circuits routiers électriques : Carrera, Jouef, Märklin, Scalextric et autres marques plus exotiques .

Tel. 06 89 78 39 78 et sferic-pottier@wanadoo.fr

Recherche Auto

BETA coupé, -1800 cm3, 1974 – 1975, très bon état général, blanc de préférence

Merci de faire offre

Jacky CODAZZI – LCF 381, Dépt 51 Vitry le François, 09 62 20 13 42 et 03 26 74 27 5 - jacky.codazzi@orange.fr

Documentation

Laurent Nash est toujours à la recherche des REVISTA LANCIA à l'état neuf ou presque et de toutes documentations sur les FLAMINIA du même tonneau.

Tel. 06 03 9114 95 et laurentnash@wanadoo.fr

Bulletins

RALLYE de LORRAINE

26/27 Juin

Rendez vous : le 26 juin au restaurant la Capitainerie à Epinal pour le déjeuner (hors forfait) ou à partir de 14h.

Participation : - COUPLE : 2 nuits : 310 € - 1 nuit : 220 € le dimanche : 100 €

PERSONNE SEULE : 2 nuits : 200 € - 1 nuit : 135 € - le dimanche : 50 €

Le rallye se déroulera dans le secteur Epinal / Gérardmer. Programme détaillé sur www.lanciaclubfrance.com LCF.

Nom et Prénoms des participants :

N° LCF

Adresse :

Tel :

Adresse électronique :

LANCIA :

Bulletin à retourner à Serge Croizier - 59 Route du Beillard - 88400 LIEZEY

Tel : 03 29 24 74 62 et serge.croizier@orange.fr

XXX° RALLYE ANNUEL

24/25/26 septembre – Auvergne

Point de rendez-vous : l'Aventure Michelin à Clermont-Ferrand le 24 septembre à 14 heures.

Nom et Prénoms des participants :

N° LCF

Adresse :

Tel :

Adresse électronique :

LANCIA :

Participation couple : 550 €

Participation personne seule : 310 €

Pour n'assister qu'à une partie du rallye contacter l'organisateur.

Bulletin et règlement à retourner au plus vite à : Daniel POTTIER – 15 rue des Innocents 75001 PARIS

Tel : 06 89 78 39 78 et sferic-pottier@wanadoo.fr