



La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



Cette seconde Lettera de l'année vous confirme que notre club est bien considéré à Turin ce qui est le principal. La nouvelle position de la marque passe également bien vers vous et le public. Le ressassement du passé n'est certainement pas à notre ordre du jour même si ce passé est en revanche est un sujet d'intérêt et d'émerveillement. Le présent de l'automobile peut nous déplaire ou nous être incompréhensible mais notre marque ne peut s'en détacher sous peine de passer ad patres....

Le bon passé, il faut savoir en parler. Je vous conseille donc la lecture du livre critiqué dans ces pages. Je vous le livre avant sa parution, je suis allé le pêcher avant l'ouverture, vous me pardonneriez ce braconnage.

Daniel POTTIER

A l'instant parvient une triste nouvelle, je laisse la plume à Gilles Bourdon :

« Elie Kaoua est décédé ce matin des suites d'une longue maladie. Elie était cet autodidacte artiste de génie pour qui tout problème technique automobile ou aéronautique avait nécessairement une solution. Elie a beaucoup oeuvré pour le LCF et certains de ses membres. Les Flavia Vignale sont orphelines. Je perd un ami très cher. »

Le LCF s'associe évidemment à ce message et adresse à l'épouse d'Elie et à ses enfants ses très sincères condoléances.

BON

Un Lanciste et sa voiture

20 ans de B20, enfin presque ... (2^{ème} partie)

Le 5 décembre 1997, l'Aurelia est enfin à cheval sur la fosse de mon atelier. Je commence par vérifier tous les numéros de la voiture, Francesco Gandolfi du « Registro Aurelia Italiano » m'ayant envoyé une copie de la fiche de sortie d'usine de ma B20S châssis n° 1455. Ouf, tout concorde, la voiture est « matching numbers » comme disent les spécialistes : moteur n° B20-4925, coque Pininfarina n° 0459, ensemble boîte-pont-différentiel n° 496, suspension avant n° 211, boîtier de direction n° 854. Cette même fiche m'apprend que le montage de la voiture a commencé le 26 février 1957 et qu'elle a été envoyée aux essais, à la finition et à la mise à disposition le 9 avril 1957. Sa carrosserie était noire, sa sellerie en drap de laine beige. Elle a donc été repeinte en bleu Lancia, et sa sellerie refaite en skaï blanc d'un goût douteux. Je décide de la remettre dans ses couleurs d'origine.

Sur la fosse, l'examen des dessous confirme la corrosion minime des bas de caisse et des bas de tours de roues déjà constatée au moment de l'achat. Il y a de l'huile partout sous le châssis en provenance du bloc-moteur, ce qui a contribué à la préservation des tôles. Difficile de déceler l'origine des fuites d'huile, il semble qu'elle suinte à travers l'alliage du bloc, ce qui n'est pas impossible quand on connaît la piètre qualité des alliages italiens de l'époque. Le compteur indique 17920 km, l'état apparent du moteur ainsi que l'usure des moquettes et des pédales en laisse augurer, au mieux, 100 000 de plus. Elle a toutefois été soignée car les ouvrants ont peu de jeu, les jantes n'ont pas de traces de chocs, la carrosserie n'a que quelques petites bosses. Un insigne sur la malle arrière indique que la voiture est passée dans les mains de Roger Loyer Sport Service, le garagiste de la jet-set, ancien pilote moto et auto sur Cisitalia et Gordini, établi à Paris 17° à la fin des années 50 puis à Levallois.



l'atelier a été rangé nickel pour accueillir la B20, ça ne va pas durer ...



l'insigne du garage Roger Loyer sur la malle arrière

montrera de plus que les ½ arbres de transmission droite ont été soudés!

Je commence le démontage par tout l'accastillage : calandre, pare-chocs, phares, clignotants, feux arrière, capot, couvercle de malle. Ensuite le compartiment moteur: radiateur, pompe à eau, avertisseurs, dynamo, tous les câbles sur moteur, et enfin la transmission. Le 12 décembre, je sors le moteur. La très mauvaise surprise arrive!

Au chapitre des inquiétudes, le train avant me semble bizarre, en particulier l'angle de carrossage de la roue avant droite : il faudra vérifier l'état de l'essieu, peut-être tordu ou vrillé. Le maître-cylindre et le récepteur d'embrayage sont bricolés et pas d'origine, de même que le contacteur de stop sur le maître-cylindre de freins. Les pipes de sortie d'eau du radiateur sont un modèle du genre, façonnées en cuivre et durites, du beau travail mais vraiment folklo! Enfin, le soufflet de cardan arrière droit en papier journal et fil de fer me laisse pour le moins surpris, le démontage ultérieur



une pipe à eau originale, 100% fait main !!!

(à suivre...) **Patrick Arnaud**



12'97

le soufflet de cardan en papier et fil de fer, du jamais vu !



la sortie du moteur, un moment toujours émouvant

Parler des voitures que l'on a pas conduites

un livre de Lucien Esocse – édition La Rivière (à paraître courant 2009)

Comment parler des voitures que l'on ne connaît pas, de celles que l'on a juste entrevues, des autres dont on en a entendues parler, et que dire alors de celles que l'on a totalement oubliées ou jamais connues. Cet exercice verbal est indispensable à l'amateur de voitures anciennes, il lui permet de discourir en bonne compagnie pourtant il ne lui est pas permis d'être démasqué.

Aucun complexe à avoir, répond l'auteur, ancien pilote et professeur de technologies automotrices, car en réalité - aussi paradoxal que cela puisse être, ne pas avoir conduit une voiture est la forme la plus radicale de son pilotage : la maîtrise virtuelle, verbale et imaginaire.

Le mot d'ordre de l'auteur qui avoue aimer l'automobile et ses mythes mais l'avoir pratiqué peu est à l'image de PPDA à qui l'on demandait si il avait lu tel livre présenté dans son émission répondait : « OUI je l'ai lu, mais pas personnellement ».

L'auteur passe à table et nous avoue les faits en matière automobile pour notre intelligence mais ne nous incite évidemment pas à nous dévoiler explicitement car il s'agit bien entendu non de perdre la face mais plutôt d'être crédible face à l'interlocuteur qui, lui, a peut-être conduit (ou pas) cette voiture que nous n'avons pas conduite mais dont, cependant nous commentons le comportement sur des bases qui sont finement analysées dans ce livre dont le titre nous appâte mais dont la lecture ne doit pas vous échapper.

L'auteur se livre donc à des analyses variées des catégories possibles de voitures que l'on a pas conduites; la plus simple étant la catégorie technique, on en déduira que telle voiture par sa conception, son allure aura un comportement archétypale qu'il est difficile de contredire. Dans ce cas le conducteur virtuel aura aisément la notion d'où classer tel véhicule dans un grand ensemble de la même manière qu'un bibliothécaire va classer Voltaire au rayon des Lumières et par ce voisinage pourra en conclure que la révolution française n'est pas dénuée de rapport avec les idées que cet auteur a développées. Pourtant il n'a jamais ouvert le livre mais il saura de quoi il s'agit car on le lui aura enseigné la notion des Lumières et ses paradigmes.

Autre hypothèse, notre conducteur imaginaire croit sincèrement avoir conduit cette voiture pour l'avoir rêvé, cette circonstance relève de la psyché du sujet qui au fil de ses lectures, de ses fantasmes et de ses espérances croit véritablement avoir eu entre les mains l'objet de son désir – On en déduira absolument que l'image ainsi rêvée et transposée dans une réalité souvent verbale, dîner de club, entreprise de séduction ne doit jamais être contredite sauf à causer des dommages graves au sujet et même à son entourage.

Dernière hypothèse de l'auteur que nous croyons être la plus originale est celle de l'oubli total par le sujet d'avoir conduit l'objet dont question dans son discours alors qu'il l'a tenu son volant et manœuvré ses commandes – C'est là le paradoxe ultime des thèses développées mais aussi la plus probante dans sa démonstration. Vous la découvrirez pour votre profit.

La lecture de cet ouvrage qui vous l'avez compris qui n'est pas une pochade marseillaise malgré son titre, vous éclairera certainement sur les raisons pour lesquelles vous aimez tant l'automobile sans tomber dans les pièges de la mythomanie, de l'oubli et de la redite.

Daniel POTTIER



AURELIA PF 200 ou STUDEBAKER de manège ; voiture conduite ? pas conduite? oubliée?

La vie du Club

Rencontre à Genève

C'est à l'initiative d'Yves Marmonier qu'une rencontre avec le Directeur Général de notre marque a été organisée à l'occasion du Salon de Genève.

Nous tenions en effet à le remercier chaleureusement pour les prêts répétés des voitures de la collection Lancia qui nous font tant plaisir, lors de nos participations aux différents salons de voitures anciennes.

C'est avec beaucoup d'amabilité que M. Olivier François nous a accueilli au cours d'une journée particulièrement chargée pour lui, puisqu'il s'agissait de la seconde journée réservée à la Presse et aux professionnels. Nous avons eu la chance de nous glisser dans un interstice de son emploi du temps, nous l'en remercions vivement. Avec lui, nous avons pu faire le tour des Lancia exposées et avoir les honneurs des commentaires du Patron lui-même.

Il apparaît que LANCIA s'inscrit aujourd'hui dans la vie de la planète par son adaptation aux préoccupations environnementales et aux nécessités d'une vie automobile apaisée. C'est ainsi qu'il faut envisager les nouvelles LANCIA, à ce titre nous avons regardé ensemble les spots publicitaires de la marque auxquels un grand soin est apporté tant dans le discours que dans la qualité de la réalisation.

Une anecdote à propos du film avec Richard Gere sur le Tibet : il a été tourné en Californie par une température de 40°, la neige que vous voyez est donc parfaitement artificielle et il fut nécessaire de la renouveler plusieurs fois.

La voiture qui nous a évidemment attiré l'oeil est bien sûr cette Delta noir mat, (les peintures mates et « métal liquide » étaient omniprésentes sur ce salon) et la DELTA version Exécutive, 1800 cc et 200 cv dont l'aménagement intérieur est vraiment luxueux. Les MUSA et YPSILON mixtes - gaz / essence nous ont semblé également particulièrement bienvenues dans le contexte actuel par leur aspect pratique et économique.

Enfin, notre club a été félicité pour son action en faveur de la marque et encouragé à poursuivre son action.

Photos : Michel GALLET - Texte : Daniel POTTIER



Histoire

Vincenzo Lancia et les Grands Prix de l'ACF

Extrait de « Histoire de l'ACF 1906-1914 » par T.A.S.O. (Thomas Alastair Sutherland Ogilvie) Mathieson , pilote amateur fortuné de Bugatti, Frazer Nash, Ferrari, Maserati jusqu'en 1953 .

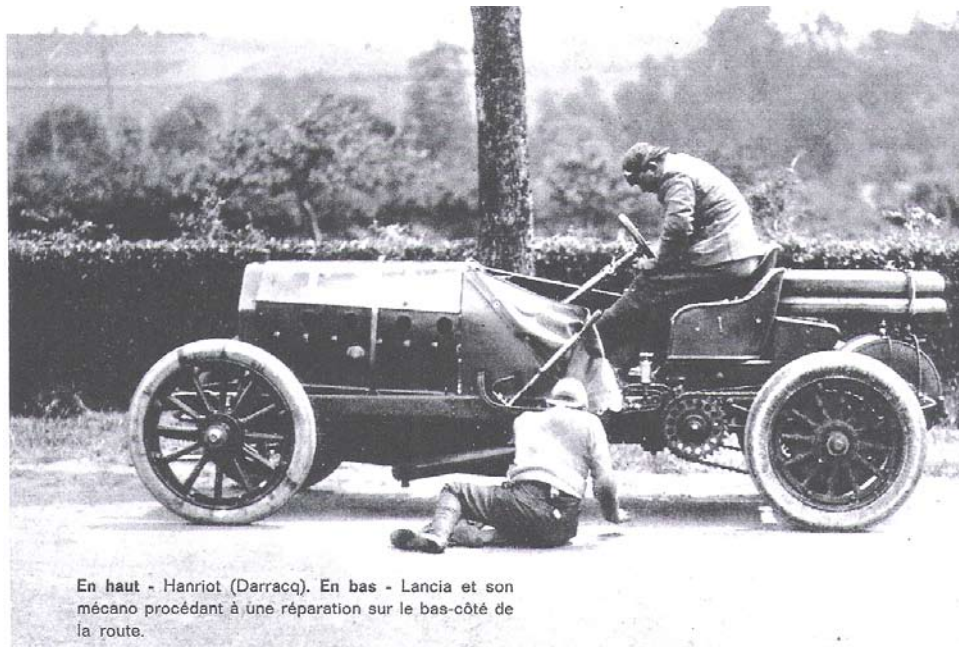
Les règlements qui s'appliquaient aux épreuves de la Coupe Gordon Bennet furent en partie responsables de la création d'un Grand Prix par l'ACF . En effet chaque pays ne pouvait être représenté que par trois voitures et la France, qui comptait six ou sept constructeurs capables de fournir un vainqueur, se trouvait fortement désavantagée. Ainsi l'ACF fit comprendre qu'il n'organiserait pas la Coupe en 1906 mais plutôt son premier Grand Prix. Celui-ci fut le précurseur d'une série d'épreuves poursuivies sur plus d'un demi siècle et le plus ancien évènement automobile international avec la Targa Florio.

1906. mardi 26 et mercredi 27 juin sur le circuit de la Sarthe : Le Mans, St Calais, La Ferté Bernard, 12 tours de 103,18 km à couvrir sur 2 jours. 32 voitures sont inscrites : Lorraine Dietrich, Fiat, Renault, Darracq, Brasier, Mercédès, Gobron Brillié, Itala, Grégoire, Panhard Levassor, Hotchkiss et Bayard Clément . Parmi les pilotes on remarque Vincenzo Florio fondateur de la Coppa Florio et de la célèbre Targa Florio. Il court sur Mercédès !

C'est le début de la jante amovible Michelin qui évitait le démontage-remontage des pneus et chambres. L'intervention est réduite d'environ 10 minutes par roue pour le conducteur et son mécanicien, seuls autorisés à intervenir sur la voiture. Fiat adopte le système sur les 4 roues. Darracq et Hotchkiss sont les seuls à avoir des roues à rayons métalliques. Les moteurs font de 12 à 18 litres de cylindrée pour un poids maxi autorisé de 1000 kilos. Fiat participe avec 3 voitures 4 cylindres 180x160, 110 HP, confiées à Vincenzo Lancia, Nazzaro et Weillschott.

Le départ du premier concurrent est donné à 6 heures du matin puis les autres suivent à 1 mn 30 d'intervalles.

Lancia part en 2e position mais repasse le premier devant les tribunes. Au 3e Tour Szisz, sur Renault, prendra la tête jusqu'à la fin de l'épreuve malgré 19 crevaisons ! La plupart des voitures atteignent 140 km à l'heure sous un soleil de plomb. Lancia est alors 17e. Au départ du 2e jour le changement des pilotes est autorisé et Lancia compte bien en profiter mais la relève n'est pas prête et il part en costume de ville ! Il finira 5e sur 11 rescapés.

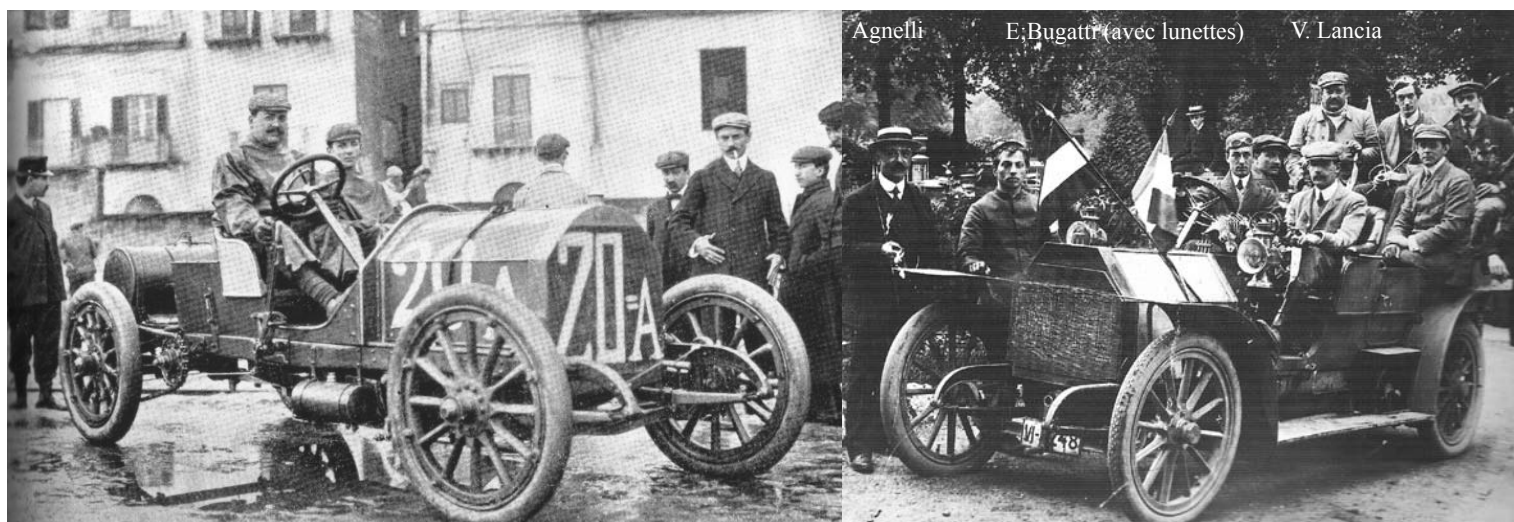


En haut - Hanriot (Darracq). En bas - Lancia et son mécano procédant à une réparation sur le bas-côté de la route.

1907. mardi 2 juillet. L'ACF limite la distance à environ 800 km à couvrir en un seul jour avec une consommation maximum de 30 litres au 100 km. Pour attirer les Anglais le circuit choisi est à Dieppe, sur un triangle de 77 km (Dieppe, Londinières, Eu) à parcourir 10 fois.

Il y a 37 concurrents, 16 constructeurs dont 10 Français. La voiture de la plus grosse cylindrée est la Christie de l'Américain Walter Christie : près de 20 litres, 4 cyl. en V, 185 x 185, traction avant et seulement 2 vitesses. Elle abandonnera au 5e tour. Le favori est Nazzaro, sur l'une des 3 Fiat 130 HP, et qui vient de remporter la Targa Florio et le Kaiserpreis. L'aviateur Henri Farman court sur une Renault Frères. Le pesage a lieu la veille de la course, les voitures reçoivent une ration de 231 litres d'essence puis passent sur une fosse pour subir un examen sévère. Les réservoirs et d'autres organes sont scellés pour éviter d'éventuelles tricheries ! Les couleurs nationales sont réintroduites et les voitures italiennes sont rouges. Il y a 37 partants et les tribunes, plus grandes et plus décorées, sont pleines à craquer.

Lancia, sur la Fiat n° F 1, s'élance le premier après un coup de canon à 6. 01 h du matin. Il boucle le premier tour en 41 mn 33 mais c'est son collègue Wagner qui sera le plus rapide en 39 mn 53. Après le 5e passage, il est 2e suivi par Nazzaro. Ces positions sont identiques aux 6e et 7e tours mais au début du 8e le pauvre Lancia s'arrête à Criel sur Mer, en panne d'embrayage ! Le vainqueur est Nazzaro qui terminera l'épreuve en 6 h 46. L'ACF avait atteint ses objectifs, faire du GP une course européenne.



Agnelli E. Bugatti (avec lunettes) V. Lancia

Vincenzo Lancia et les Grands Prix de l'ACF (suite...)

1908. mardi 7 juillet à Dieppe sur 10 tours. Quelques temps après le GP de 1907 une réunion internationale eut lieu à Ostende pour la mise au point d'une formule nouvelle afin que chaque pays n'ait pas ses propres règlements. Les délégués se mirent d'accord pour un poids mini de 1100 kilos et des alésages limités pour les 4 et 6 cylindres : ainsi les Fiat auront une cylindrée de 12,04 litres au lieu de 15,27 l'année précédente. Les boîtes de vitesses ont presque toutes 4 rapports et les transmissions à cardans commencent à remplacer celles par chaînes. Les tribunes et le dépôt de ravitaillement sont déplacés entre Dieppe et Envermeu. 49 voitures sont engagées avec, en particulier, des pilotes reconnus comme : Szisz, Nazzaro, Duray, Hémery, Heath, Cagno, Jenatzy, Théry...

L'ACF, ayant interdit à Selwyn Francis Edge of Napier l'utilisation des roues détachables Rudge Withworth sur ses Napier, une discorde s'ensuivit avec les Anglais. Mais cette décision hâtive et irréfléchie, contre ce type de roue qui allait devenir courant, fut toutefois maintenue.

Pour les essais, le circuit n'ayant pu être utilisé que jusqu'au 1er mai (pratiquement, seul Mercédès déjà prêt, en profitera) les pilotes iront tester leurs machines sur des routes ouvertes et de nombreux accidents surviendront. Dario Resta, pilote d'Austin, entre en collision avec un tombereau et se retrouve au fossé sous sa voiture avec son mécano...puis en prison pour s'être battu avec les autochtones venus à la rescousse du charretier !

Le téléphone est installé tout le long du circuit ainsi qu'un militaire posté tous les 20 mètres. Le départ a lieu à 6 h 01 du matin. Lancia part le 7e mais, encore malchanceux, s'arrêtera durant son premier tour sur panne mécanique. Son équipe disparaîtra avant d'avoir accompli 300 km. La consommation de pneus reste effrayante, les projections de pierres cassent les lunettes de certains pilotes et blessent leurs yeux. Henri Cissac, sur Panhard, coureur motocycliste dont c'était la première épreuve automobile, se fracasse en pleine vitesse sur un arbre, suite à un déjantage de pneu, et se tue avec son mécanicien.

Vers la fin de la course l'état de la route est déplorable et la moyenne de Lautenschlager, le vainqueur sur Mercédès, n'est pas meilleure que celle de Nazzaro en 1907. Mais les Allemands prennent les premières places grâce à leur bonne préparation. Les constructeurs Français accablés, parce qu'ayant toutefois été parmi les plus rapides, ne veulent plus entendre parler de compétition et une tendance en faveur du boycottage des courses va naître, y compris chez nos voisins. La coalition est telle que le GP de 1909 n'aura pas lieu faute de concurrents. Il faudra attendre 1912 pour que l'épreuve reparte avec des firmes plus jeunes et plus dynamiques. Ce sera le début d'une ère nouvelle avec les Peugeot 4 cyl 2 ACT de l'équipe Georges Boillot, Jules Goux et de l'ingénieur Ernest Henry.

Vincenzo Lancia ne reviendra plus aux Grands Prix. En regardant ses résultats obtenus on voit qu'il avait un tempérament impulsif, ne semblant pas chercher la première place mais plutôt les limites de la voiture. Il fut certainement un pilote très rapide mais souvent arrêté par une panne, et c'est Nazzaro, plus réfléchi, qui récolta un brillant palmarès. Toutefois pendant ces années où il est déjà constructeur, cette expérience des circuits sera pour lui très enrichissante. Sa grande popularité sera une belle publicité pour sa marque naissante.

Claude Pibarot

Bulletins d'inscription

7° RALLYE de NORMANDIE

Dimanche 26 avril 2009

CLERE - Forêt de BROTONNE – ST GEORGES de BOSCHERVILLE

Rendez-vous à 9 heures à CLERE

Nom : _____ **Prénom :** _____ **LCF n° :** _____

Coordonnées utiles :

50 € x _____ **nombre de participant(s) =** _____ **€**

Chèque à l'ordre du L.C.F ou paiement sur place

Gilles BOURDON, 56 rue Labedoyere – 76000 – Le Havre -Tel : 02 35 – 53 23 65 - gil.bourdon@wanadoo.fr

SLIDING PILLAR RALLYE

Dimanche 7 juin 2009

Rendez-vous au circuit de Reims pour le petit déjeuner à partir de 9 heures

Visite du Circuit et Déjeuner à Dormans – visite du Mémorial

Nom : _____ **Prénom :** _____ **LCF n° :** _____

Coordonnées utiles :

35 € x _____ **nombre de participant(s) =** _____ **€**

Chèque à l'ordre du L.C.F ou paiement sur place

Daniel POTTIER – 15 rue des Innocents – 75001 Paris - Tel : 06 89 78 39 78 et sferic-pottier@wanadoo.fr