



La Lettera

mensuelle du LANCIA CLUB FRANCE



La Primavera – Petit concours - Compter les Aston-Martin – Interdit de circuler.

La Primavera c'est le printemps et, enfin, il arrive, en accord avec le calendrier, la photographie ci-dessus nous le rappelle – Qui sont ces gens des années 50 ? Avez-vous une idée, des chanteurs, des vedettes de cinéma, dites-le nous !

Autre question ; dans la collection de cartes postales qui vient d'être mise sur notre site, une intruse s'est glissée, saurez-vous la trouver et nous dire sa marque et même son type.

Un samedi de la semaine dernière, à Madrid sur le trottoir d'une avenue chic du quartier de Salamanca, j'attendais Madame, pour tromper mon ennui je regardais les autos, en quinze minutes au milieu d'un flot généreux de Seat, Bmw et autres Audi, j'avais compté deux Aston-Martin, une Ferrari et une Maserati mais pas une Lancia ni une Chrysler – Plus tard, ailleurs j'ai vu deux Y10 décaties et une Y récente.

J'évoque rarement les problèmes de circulation ou de réglementation qui peuvent nous toucher, pourtant aujourd'hui, je suis assez inquiet car les projets d'interdire dans les centres villes tous les véhicules considérés comme polluants car anciens me semblent de nature à porter une atteinte grave à nos activités.

Ainsi, celui qui vit au centre d'une agglomération se verrait-il interdire de posséder une ancienne et en tout cas d'accéder à son domicile à son volant.

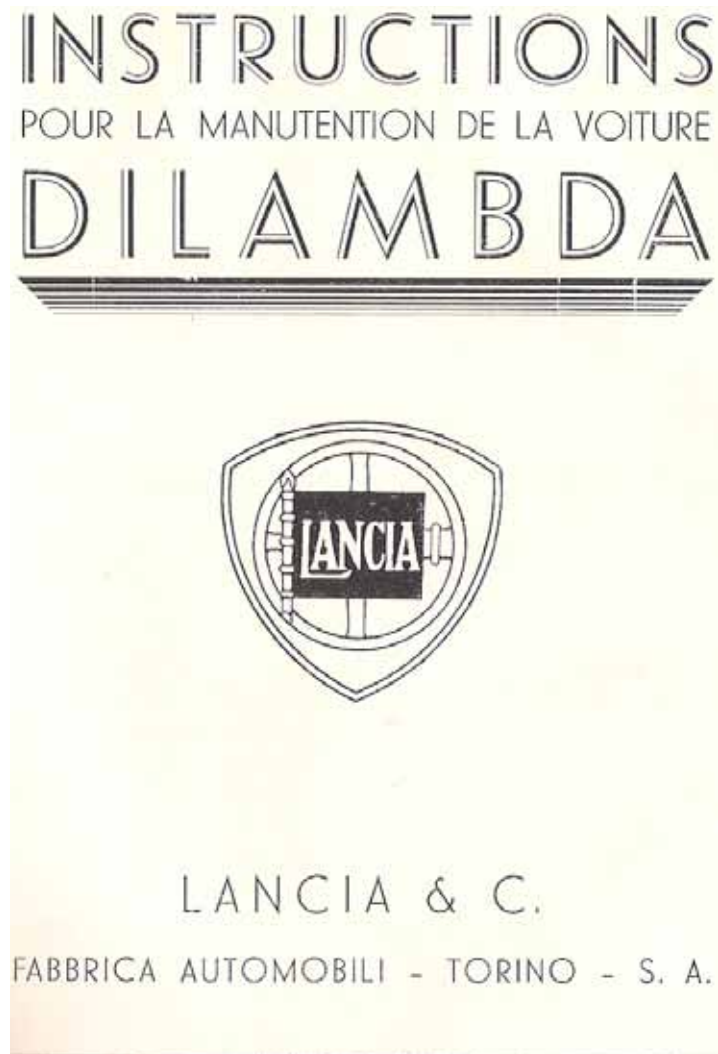
Attendons d'en savoir plus mais restons particulièrement vigilants. Encore une fois, les annonces les plus tonitruantes sont faites sans que les plus élémentaires précisions soient apportées. Cet éditorial sera adressé à la FFVE qui agira certainement dans le bon sens.

Daniel POTTIER

Histoire

Comment acheter une Dilambda à un écrivain célèbre. (3^{ème} partie)

..... J'étais un écrivain américain vivant à Turin, ma femme et moi y retournions dans des voitures différentes et nous nous étions mutuellement perdus. Avait-il entendu parler d'elle ? Je ne voulais pas déplacer la Dilambda garée sous le lampadaire. de façon à ce qu'elle puisse la voir si elle passait. je demandai si l'on pouvait me reconduire en Suisse dans une voiture de police, pour avoir de ses nouvelles ou me prêter un quelconque véhicule. Tout ceci était trop pour le policier qui me dit que je ferais mieux de raconter mon histoire au commandant.



Cet officier commença à prendre scrupuleusement des notes, certainement ébahi de ce que je venais de lui narrer. Il me demanda alors quelle voiture je conduisais. Je lui dis : évidemment une Lancia Dilambda 1931 avec des plaques américaines. Il me regarda, pensant que je délirais et que je me moquais de lui et son institution. Il abattit ses poings sur le bureau. et l'encrier encore en l'air quant il y eut une grande agitation dans la pièce voisine et Janine fit irruption, pleurant de joie : m'ayant perdu de vue, elle avait supposé que j'étais retourné chez le Cavaliere, elle fit les 30 km, apprit que l'on n'avait pas vu, refit donc les 30 km retour et fut arrêtée par le policier au carrefour qui la conduisit au poste de police. Tous les policiers étaient heureux de nos retrouvailles à l'exception du commandant. Ils doivent encore se souvenir de cette nuit là !! Et fort heureusement pour nous, ils n'ont jamais pensé à examiner nos papiers.

Filant à toutes voiles vers le sud, nous sortîmes le Cavaliere de son lit, pour lui dire ce que nous pensions de son fameux travail sur les soupapes. Il promit de le refaire et que cela serait son premier travail du matin.

Après cette rude journée, nous nous écroulâmes dans le plus proche hôtel. Quelques heures plus tard, je marchai vers le garage, pour trouver notre amoureux de la belle mécanique ancienne frappant le culbuteur de la Dilambda avec un gros marteau d'acier, «Cela va aller maintenant», m'assura-t il. Je tombai immédiatement d'accord, voulant surtout stopper ce carnage.

La voiture était arrivée jusqu'ici sur trois cylindres et pourrait encore aller jusqu'à Turin. Ce qu'elle fit d'ailleurs.

A parts l'essentiel mais assez simple problème de soupapes, la seule chose qui n'allait pas était dans la « meccanica » était son système d'échappement complètement pourri qui obligeait de rouler toutes fenêtres ouvertes. C'était supportable mais dans la vallée du Pô, le brouillard se transforma en givre et je du gratter sans cesse le pare-brise pour conserver une visibilité minimale.

A Turin, je démontai de nouveau la culasse et trouvais que le Cavaliere, la première fois, avait pris le risque d'enlever l'arbre support des culbuteurs, Cela lui avait permis de frapper directement sur les tiges des soupapes avec un marteau de forgeron. La plupart d'entre elles étaient comme des champignons et il fallut des heures de limage pour que les soupapes ainsi maltraitées, puissent être extraites. Je possédais un jeu de soupapes neuves, je les rodai sur leurs sièges rechargés et Steady Backer vola de Londres avec un nouveau joint de culasse, soigneusement protégé dans sa valise par ses chemises et ses caleçons.

Le jeu des pistons et des paliers étant minime, je refermai le moteur et il tourna comme une horloge, Abarth qui a fait ce travail pour Ferrari entre autres, dessina un nouvel échappement double, copié sur le système original. Virgilio Conrero donna la suprême et dernière touche au réglage moteur. Un ami, possesseur de Dilambda, le Dr Paolo Sanguinetti nous fit cadeau d'une paire de lanternes d'ailes, répliques de l'accessoire d'origine, faites à la main par Fausto Carello. La firme qui a fabriqué les phares en forme d'écusson spécifiques à toutes les Dilambda.

Il restait le travail de restauration de la carrosserie. L'ancienne peinture était morte, la plupart des chromes devaient être refaits et l'armature en bois du coffre et de la porte gauche était pourries.

Quelques-unes des meilleures restaurations du monde ont été faites par la Carrosserie Savio de Turin. à qui je confiai la voiture, La restauration est seulement un à-côté sentimental pour cette société active, mais ils acceptèrent de faire ce travail. si je donnais du temps, ceci leur permettant de travailler tranquillement et de me faire un prix réellement amical. Ils tinrent parole et leurs artisans experts réalisèrent un travail splendide avec une seule anicroche

(à suivre)



Hommage

Yves Ketterer

Dans un récent éditorial, notre président fondateur nous rappelait que Yves KETTERER, le numéro deux du club fêterait ses 102 ans cette année. Yves que j'ai un peu connu était avant tout un lanciste d'avant-guerre en ce sens qu'il avait réellement utilisé sa Belna, par exemple pour son usage personnel et professionnel, ses récits de panne ou de voyage avait une saveur bien différente des nôtres. D'avant-guerre aussi pour son amabilité, la qualité de son langage et une certaine fantaisie existentielle.

Il avait acquis le surnom de M. LAMBDA dont on ne sait si c'était ses amis britanniques ou français qui le lui avait décerné, ses deux Lambda, la longue et la courte justifiaient amplement sa réputation sans oublier bien sûr une fameuse Ardennes.

En sa mémoire, voici deux photos sorties de l'album de son ami Gérard Batt et du mien il y figurent avec son amie Paulette et son fidèle mécanicien Dédé.



Daniel POTTIER



Illustration

Aquarelle Aurelienne

Cette belle Aurelia a pour auteure Marcelle Selon dont l'atelier est si à Saint Laurent en Baumont – 38350 – Les plus observateurs auront compris que cette aquarelliste nous est recommandé par Pierre-François CROZE.



Technique

Pourquoi faut-il relayer le neiman de la Lancia Beta



Introduction

Par deux fois en 110.000Km, le neiman de ma voiture a lâché. C'est une panne désagréable qui se manifeste d'abord par des difficultés au démarrage (pas de courant quand on met le contact ou pas de démarreur), puis par une panne définitive. Cette panne peut avoir des conséquences mortelles si, comme cela m'est arrivé, il y a panne en roulant à haute vitesse ! Le problème vient que le neiman voit passer dans ses contacts tout le courant nécessaire au fonctionnement moteur, à l'éclairage ainsi que l'entraînement du solénoïde du démarreur au démarrage, c'est-à-dire plusieurs dizaines d'ampères. Ceci entraîne une usure des contacts qui sont bien difficiles à nettoyer et/ou remplacer.

Fonctionnement du neiman

Le schéma ci-dessous décrit le câblage du neiman. Il y a deux entrées venant de la batterie (BAT+).

Au repos (avec ou sans clef), le circuit d'éclairage est activé

Au premier cran du neiman (OFF), tout est coupé

Au deuxième cran du neiman (MAR), le circuit alimentant les organes de la voiture est activé ainsi que l'éclairage

Au troisième cran (momentané) du neiman (START), le démarreur est lancé

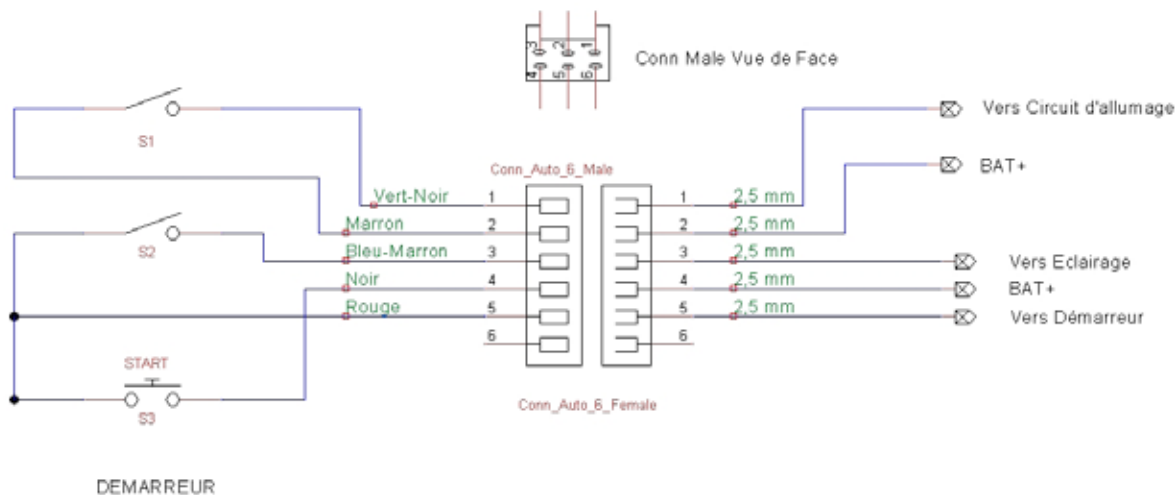


Figure 1: schéma électrique du démarreur

Le connecteur C1 est un connecteur standard automobile avec des cosses faston (male côté démarreur, femelle côté câblage vers le moteur) qui est dans le cache de la colonne de direction dont le bas du cache se démonte facilement.

Solution de remplacement d'urgence

En cas de panne du neiman, et en attendant un neiman neuf, il est possible de remplacer les contacts du neiman par un interrupteur et un bouton poussoir, le neiman gardant sa fonction mécanique de blocage de la colonne de direction. L'interrupteur et le bouton poussoir doivent pouvoir encaisser quelques dizaines d'ampères. Par souci de simplification, il n'y a qu'une position MAR. Les deux interrupteurs sont activés en même temps si on utilise un interrupteur double. A que noter dans la position OFF, les phares ne peuvent pas être allumés, contrairement à ce qui se passe avec le démarreur.

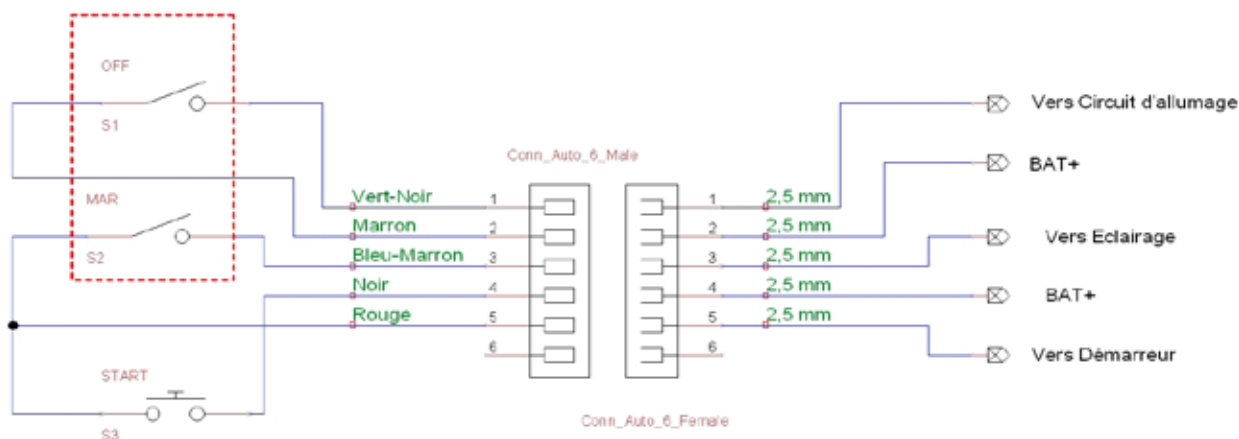


Figure 2 : Solution interrupteur + bouton poussoir

Technique (suite)

Pour la réalisation d'un tel câblage, il vous faut :
Une pince à sertir les cosses non isolées



Des cosses non isolées mâles

Un connecteur automobile male standard 6 contacts (4 sur la photo), généralement vendu en couple. On utilisera la partie avec les connecteurs mâle comme le démarreur



Du fil de diamètre supérieur ou égal à 2,5mm (plusieurs couleurs, c'est mieux) 6 * 50 cm

Un interrupteur double 20A



Un bouton poussoir 10A



J'insiste sur la pince à sertir les cosses non isolées, disponible pour 20 Euros et qui garantit des contacts de qualité.

Tous ces composants sont disponibles chez Electronique Diffusion, Selectronic, Electric Auto Supplies, Norauto, etc.

ATTENTION : Ne vous lancez pas dans une telle opération si vous n'avez aucune compétence en électricité automobile. Vérifiez plusieurs fois votre câblage car le neiman n'est pas protégé par fusible. Risque de court-circuit et d'incendie en cas d'erreur.



Note : Les cordonniers sont les plus mal chaussés. Je n'avais que du fil noir ou rouge pour réaliser le câble de secours et les cosses ne sont pas installées dans le connecteur.

Pour remplacer le neiman par l'ensemble interrupteur + bouton poussoir :

Démonter l'habillage de la colonne de direction,

Déconnecter le neiman

Connecter le câble de secours

Le circuit a fonctionné du premier coup et a été utilisé durant plusieurs milliers de km sans problème.

(Fin de la première partie)

Histoire

L'ELEFANTINO, la vérité sur ses origines

Absent de nos colonnes depuis fort longtemps le Professeur K. nous apporte son point de vue l'apparition du petit éléphant rouge.

Très chers Amis du Lancia Club France,
La parution récente de l'opuscule de M. Pascal VAREJKA intitulé « Singularité de l'éléphant d'Europe* », tombe bien à point pour justifier la présente chronique dont l'objet est dévoiler à la communauté Lanciste français les origines réelles de l'ELEFANTINO comme emblème du service compétition Lancia puis de la fidélité à la marque.

Nous nous rappellerons tout d'abord que le petit animal rouge apparût selon la tradition orale et quelques photos sous la forme d'un jouet en peluche lors de compétitions en Amérique du Sud dans lesquelles LANCIA était engagé – c'était un temps heureux !



Des âmes bien intentionnées et sans doute ignorantes de la réalité historique, zoologique, ont cru à un symbole de victoire venu d'Inde. Cette sottise est parvenue à mes oreilles, vous allez apprendre que l'on ne trompe pas si facilement les défenses intellectuelles d'un érudit doué d'une grande mémoire.

Nous savons tous qu'il n'existe pas d'éléphant en Amérique du Sud, il est donc fort douteux que cette mascotte pelucheuse fut acquise sur place, on en déduira qu'elle fut apporté d'Europe où depuis des siècles des siècles le pachyderme est bien connu des populations, en particulier italiennes, romaines et savoyardes et cela depuis l'antiquité et la seconde guerre punique en particulier.

En ce temps reculé, Hannibal Barca, fils d'Amilcar, général de Carthage, quitta le jardin de son père à Megara pour soumettre Rome, il franchit les Alpes avec ses troupes et quelques éléphants. Les délices de Capoue eurent raison de sa volonté; il fut renvoyé dans ses terres puis vaincu et Carthage détruite comme elle devait l'être.

A cette époque TURIN n'était pas romaine, c'était la cité d'un peuple gallo-alpins, les TAURINS, menacés par l'hégémonie romaine ils s'allièrent aux Carthaginois et leur fournirent les éléphants de leurs parages qui sont restés dans les mémoires. Comment croire, en effet, qu'en cet époque reculée, les Carthaginois auraient pu transporter plusieurs proboscidiens, de Tunisie en Espagne puis en Gaule puis en Italie, alors que leurs navires étaient bien trop petits et l'éléphant d'Afrique non domesticable ?

Vous en conclurez comme moi et M. VAREJKA, chers Lancistes que si éléphants il y avait, ils étaient donc européens et vivaient dans les Alpes et d'autres lieux d'Europe. A Chambéry un monument ne perpétue-t-il pas leur mémoire; en Normandie, les femelles n'étaient-elles pas réputées pour leur lait et n'évoque-t-on pas même l'existence d'un éléphant marin d'Europe du nord qui hantait certain « loch » ? Ettore et Rembrandt Bugatti ne s'en sont-ils pas inspirés ?



Rendons justice à LANCIA qui sut évoquer avec discrétion et subtilité un passé méconnu, une espèce animale oubliée, et cela au service de sa propre réputation, de la mémoire de ses ancêtres et du progrès automobile !

Nous conclurons avec Alexandre Vialatte que l'éléphant est considérable et enfin ces trois vers de Maurice Carême:

Deux petits éléphants tout blancs
Lorsqu'ils mangeaient de la tomate,
Ils devenaient tout écarlates.

A Tripoli, le 26 Rabi II 1432

Votre dévoué Professeur K.

* Editions du Gingko 9€

