



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



Image – Darwin – B12

Lorsque je trouve une nouvelle illustration de la chute d'Alberto Ascari dans la mer monégasque, je ne résiste pas au plaisir de vous la montrer. Cet incident mythique du sport automobile, qui ne fut ni filmé ni photographié, fit beaucoup pour la renommée du Grand Prix et paradoxalement ne nuit pas à la réputation de la marque. Une semaine après la mort d'Ascari sur une Ferrari empruntée aura en revanche des conséquences bien plus importantes. (dessin de Carlo Demand).

Dans la ligne de l'ami Hurstel qui nous pond ici (p.3) un beau texte, voici des nouvelles animalières. Il est admis que les femelles des pinsons choisissent pour partenaire le plus beau des mâles, il s'agit d'une coutume générale, chez les oiseaux en tout cas, qui pondent alors de beaux œufs et ont de robustes rejetons. Or, il a été remarqué que pourvu qu'un mâle portât une bague rouge à la patte, il était choisi sans autre discernement que cette couleur; fut-il chétif et laid ses descendants sont beaux Ma Lancia est rouge ! Est-ce grave, Dr Darwin ?

Cette Lettera B12 est bien entendu dédiée aux AURELIA.

Daniel Pottier

RAPPEL du CALENDRIER

11/12 mai : HF DAYS à Géraimer : Jean-Pierre Voisin - j.p.voisin@orange.fr

2/3 juin : Rallye des Corbières : Complet

17 juin : Rallye de l'Eure – Daniel Pottier : 06 89 78 39 78 et sferic-pottier@wanadoo.fr

23/24 juin : « En passant par la Lorraine » : Serge Croizier 06 32 63 82 53 et serge.croizier@orange.fr

9 septembre : Hommage rendu à Lancia par l'AVAVA (Versailles)

Actualité

Salon de Genève 2012



Le Salon de Geneve est devenu pour nous un rendez-vous incontournable. Richesse des nouveautés, présence des carrossiers italiens et surtout un salon à l'échelle humaine, très loin des fastes de Francfort et des bousculades parisiennes.

De plus, nos amis suisses organisent leur manifestation tous les ans, pour le plus grand bonheur des amateurs d'automobiles.

Nul besoin de déposer son auto dans un des nombreux parkings, des navettes (*) nous prennent en charge à Saint Julien en Genevois pour nous déposer aux pieds du Palexpo et des escalators nous menant directement sur le stand LANCIA.

Cette année, point de véritables nouveautés sur le stand mais la confirmation de la commercialisation de la FLAVIA Cabriolet pour cette été.

Une auto qui devrait plaire à Gilles, André et Florent...

La THEMA est apparue dans une version AWD, ou 4 roues motrices non permanentes, destinée plus particulièrement au marché suisse et autres contrées enneigées.

La petite YPSILON était présentée avec quelques variantes de finitions avec des intérieurs plus chaleureux en "Castiglio" beige (un Alcantara Lancia) ou des cuirs plus avenants.

La version "Black&Red" constitue une nouvelle collection destinée, selon le dossier presse, à une clientèle plus masculine.

Il nous semble qu'une version plus musclée conviendrait davantage à ces messieurs ou dames pour qui le plaisir de conduite passe avant toute autre considération.....mais le marketing a ses règles, totalement obscures pour le commun des mortels.

Pour l'avenir de la marque les dernières nouvelles annoncent une prolongation de la vie de la MUSA pour au moins encore 2 années, son succès en Italie et sans doute la mauvaise santé du marché européen expliquant le non-renouvellement du petit monospace transalpin.

Autre nouvelle, l'actuelle DELTA ne sera remplacée qu'en 2014.

Prochain rendez-vous d'envergure au Mondial de l'automobile à Paris en octobre prochain.

Patrick et Lionel Martinez.

PS:* cela évite de déboursier 30 francs suisses pour la vignette autoroutière que la police des frontières helvète se fait un plaisir de vous imposer.

Quand l'auto singe l'animal

Dès ses premiers borborygmes, l'automobile s'est vue comparée à l'animal. En effet, cet objet capable de se mouvoir seul fut de ce fait affublé d'un substantif barbare mêlant le grec au latin dans une chimère devenue familière : l'auto-mobile. Chimérique par sa dénomination, elle excita dès ses débuts la peur ou l'admiration, le désir ou l'exécration. Dans ce domaine, citons le «Locomotive Act» promulgué en Angleterre en 1865 qui exigeait que tout véhicule automobile soit précédé d'un piéton agitant un drapeau rouge. Voilà qui ferait rêver nos édiles autophobes qui envisagent de bouter hors la ville nos chères belles. Un journaliste de cette même fin de siècle fut un des premiers à puiser dans l'analogie animale pour dénoncer « ces véhicules qui aboient comme des chiens et puent comme des chats ». Ce rapprochement au monde animalier se retrouva vite dans le vocabulaire automobile. On parla d'ossature pour le châssis, du cœur pour le moteur, de croupe arrondie... Il est donc normal que les créateurs d'automobiles aient puisé dans la vaste zoothèque des symboles riches pour illustrer les qualités supposées de leur marque ou de certains de leurs modèles. On évoqua la souplesse du félin, la vitesse du lévrier, la majesté du lion, la puissance du bélier, le galop du cheval. De la cigale (Turcat-Méry) à l'éléphant (Bugatti Royale) près d'une quarantaine d'espèces animales sont venues peupler ce bestiaire automobile.

Chacun a à l'esprit l'emblématique cheval rampant de Ferrari, sans savoir qu'il s'agit d'un gage de fidélité à la mémoire de Francisco Barraca, l'as de l'aviation italienne qui arborait ce symbolique animal sur son Spad lors de la grande guerre. Il fut malheureusement abattu après 34 victoires. Ce cheval cabré qui orne depuis les débuts de l'écurie Ferrari les bolides de ce cher Commendatore lui avait été remis par la mère de ce héros en précisant qu'il lui porterait chance. Vu les succès sportifs et commerciaux de cette marque mythique nul doute que la veuve était visionnaire.

Né sous le signe du taureau, Ferruccio Lamborghini était fanatique de... tauromachie. La visite de la ganaderia d'Eduardo Muiro allait lui fournir le nom de sa plus belle réalisation, pied de nez à son ennemi intime Enzo Ferrari. Citons également dans la manade Lamborghini, l'Islero, le taureau qui encorna le célèbre torero Manolete ainsi que divers accessoires tauromachiques comme l'Espada ou la Marzal. Arrivée dans le giron d'Audi, Lamborghini allait apparemment basculer dans le monde obscur des chauves-souris (Murcielago en espagnol), curieux choix pour un bolide frisant les 600 CV. Il s'agit en fait d'un «toro bravo» épargné après avoir résisté à 24 coups d'épée et reconduit à la ganaderia Miura pour y finir ses jours.

Quant au jaguar qui nous est si familier, il n'est apparu en 1936 que pour faire disparaître des capots les initiales de la marque – SS pour Swallow Side Car Company – et éviter un rapprochement fâcheux avec une organisation qui s'annonçait déjà sinistrement menaçante.

Notre chère marque Lancia a-t-elle cédé à l'appel de l'animal ? Il faut bien admettre qu'aucun brame n'a charmé Vincenzo qui préféra – et ses successeurs – décliner à l'infini l'alphabet grec, de alpha à zeta, n'hésitant pas à doubler, tripler ou plus encore ces lettres. Oubliant au passage le mu et le nu trop réducteurs, Lancia n'hésita pas à donner du ro et même du triple ro à certains de ses poids lourds. La firme préféra même l'omégon à l'oméga pour désigner l'autobus le plus long d'Italie à son époque. Cédant en 1931 au nationalisme patriotique mussolinien, Lancia quitta la Grèce pour l'Italie de la Rome antique qui lui fournit des noms de ville (Artena, Ardea, Astura, Flavia), de voies illustres (Appia, Flaminia) ou des prénoms féminins, la mère de César et aussi une voie roamaine (Aurelia) le disputant à la femme de Clodius (Fulvia). Cette italianité a marqué certains des plus prestigieux modèles des « vraies » Lancia. Car l'arrivée au sein du giron de FIAT vit le retour à l'hellénisme avec la naissance de la Beta en 1972. Suivit un mélange de désignations alphabétiques et de substantifs plus obscurs comme ceux se réclamant d'un projet (Thema ou Thésis). A propos de ce dernier, le Gaffiot de nos chères études latinistes cite qu'il s'agit « d'un dépôt d'argent que l'on doit rembourser quand nos vœux sont exaucés ». J'ignore si les acheteurs satisfaits de leur Thésis ont remboursé Lancia.

Dans cet univers italio-hellénique, l'animal a cependant réussi à se créer un petit espace incongru. C'est en effet au travers de la hyène, du scorpion et de l'éléphant que s'est illustré le bestiaire Lancia. Donc deux animaux au demeurant peu sympathiques et un mastodonte qui semblait loin de l'univers sportif qu'il allait incarner. A quoi a bien pu penser Paul Koot en baptisant la sublime création qu'il venait de commanditer auprès de la carrozzeria Zagato du nom d'un charognard ricanant et puant ? Lancia l'ayant ignoré (sauf à lui accorder le logo de la marque) voyons l'autre choix tout aussi surprenant : le scorpion. Est-ce une reminiscence douloureuse qui a fait choisir cet arachnide venimeux pour affubler de son nom le misérable avatar américain de la Montecarlo. Il est vrai que « Montecarlo » était déjà déposé par Chevrolet aux US. Mais de là à choisir le signe zodiacal du sorcier Carlo on reste pantois. Il avait certes participé à certains développements de la cavalerie Beta mais il a dû comme nous, être hérissé par les monstrueux pare-chocs « de sécurité » et par le misérable rendement du 1800 « dépollué » n'affichant plus que quelques maigres haridelles.

Un scorpion anémique qui à l'évidence ne participe pas à la gloire Lancia bâtie sur les traces de l'éléphant d'Hannibal. Car c'est l'une des origines attribuée à l'irruption de ce proboscidé dans l'univers Lancia. D'autres évoquant le symbole indien du bonheur. Apparu en 1951 sur l'Aurélia d'Enrico Anselmi, l'Elefantino fut repris en 1952, avec l'accord d'Anselmi, par Gianni Lancia qui opta pour le rouge en lieu et place du bleu ciel d'origine sans en modifier l'allure bondissante avec sa trompe relevée. En 1963, Cesare Fiorio créait avec quelques amis pilotes la Squadra Corse. Il choisit alors d'identifier cette structure de compétition privée par un logo riche en symboles. En reprenant les lettres HF marquant l'attachement à la marque des clients fidèles réunis dans le Club Lancia HF depuis 1960, il eut l'originale idée d'y adjoindre l'Elefantino Rosso de Gianni Lancia flanqué de trois compères pour former une ribambelle triomphante traversant le centre des lettres HF. Deux ans plus tard Lancia lui confiait la responsabilité d'animer le Reparto Corse Lancia, structure officielle de la marque en compétition qui reprit à son compte le logo sans la référence à la Squadra Corse. Ce logo allait s'illustrer dans les courses les plus mythiques avec les succès que l'on sait. Parmi tous les modèles qui arborèrent ce logo je trouve que le plus emblématique reste le coupé Fulvia 1600 HF de Munari/Manucci vainqueurs du Rallye de Monte Carlo 1972. Si aucun véhicule de série n'a jamais arboré le logo de la Squadra Corsa, des vendeurs peu scrupuleux n'hésitent pas à en affubler des montures prétendument « éligibles au Monte Carlo historique » au grand dam des acheteurs naïfs. Ce logo, apposé sur l'aile avant ou la portière, souvent accompagné des couleurs italiennes, a connu plusieurs variantes : lettres blanches sur fond noir, jaunes sur fond bleu ou finalement blanches détournées sur fond de carrosserie mais toujours avec nos éléphanteaux galopant vers la victoire!

Les lettres HF blanches, rouges ou jaunes, seules ou avec un éléphant, ou encore avec les quatre petits éléphants rouges ont en revanche orné la calandre de nombreux modèles commerciaux comme les Coupés 2000 HF, les Delta HF 1ère série, les Delta Integrale EVO, les Delta 2 HF et même la Hyena sous forme d'un insigne émaillé. Loin des glorieuses chevauchées de Munari et autres as du volant, l'éléphant a connu un rejeton improbable pour un dernier tour de piste avec la Lancia Y Elefantino, en version Rosso ou Blu. Pour l'anecdote signalons un autre animal étrange non sur mais dans une Lancia. En effet le vainqueur de la classe GT du Tour de Sicile 1951 sur Aurelia B20, Umberto Castiglioni, avait choisi le pseudonyme d'Ippocampo. Prenait-il son coach B20 pour un sous-marin ? Si donc le bestiaire Lancia reste surprenant et modeste, ses éléphants triomphants ont marqué l'histoire de sport automobile et méritent à ce titre notre respect et notre admiration.



Monte Carlo Historique



Voici le film du rallye dans les grandes lignes :

Lundi 30 Janvier : départ de REIMS à 19h42, sous les encouragements de nos supporters (vraiment très très bruyants !!!) , qui étaient dans les tribunes (JUU, MANU, ANTOINE, MARINE... nos épouses... la famille... etc)

Ca roule bien, pas de problèmes... route sèche... SEZANNE...BAR SUR AUBE... LANGRES (C.H.), jusque là, c'est sec, la LANCIA ronronne gentiment dans la campagne champenoise... on a presque 50 mn d'avance au C.H.

On repart de LANGRES... sortie de DOLE, il commence à neiger ,et cela durera... pendant presque 20 heures d'affilée! ! !

C.H de Champagnol... l'avance diminue (30 mn), mais ça roule bien sur la neige fraîche, malgré qu'on soit restés en pneus contact (neufs , et qui accrochent super bien...). On traverse le JURA tout endormi, la neige se fait plus abondante, on roule

à 60/70 sur la fraîche, en petits groupes de 4/5

voitures, traversée de SAINT CLAUDE...

BELLEGARDE... direction ANNECY LE VIEUX au C.H., ou on arrive avec 4 mn de retard suite trafic et erreur de parcours dans Annecy (des blaireaux le pilote et le copilote !!).

On repart dans la minute direction CHAMBERY par autoroute pas dégagée du tout (saturée car le trafic est dense avec des gens qui vont au travail à 7h00 du matin).

On sort difficilement de CHAMBERY car trafic toujours dense, et on attaque la CHARTREUSE par une petite route très très blanche, et pratiquement pas de trafic... On décide de mettre les clous... On pointe en retard de 30mn à SAINT PIERRE DE CHARTREUSE et direction GRENOBLE... LA MURE... direction GAP... ça roule mal, la pendule tourne bien trop vite ! ! !

Direction BARCELONNETTE par petite route transversale, ou on se fait stopper par le dépannage d'un accident... on reprend encore et toujours du retard...

On arrive enfin à BARCELONNETTE, avec au moins 1h 45 de retard, on repart sur le champ direction le COL DE L'ARCHE pour passer côté ITALIE rejoindre la COTE d'AZUR par le versant italien.

Au 3/4 du col, on croise un belge qui nous fait signe et nous dit que le col vient d'être fermé immédiatement par la D.D.E. (vent trop violent, congères... neige qui tombe encore et encore et encore...) Que fait on, il nous faut rejoindre MONACO au plus vite, pour ne pas être pénalisés ... Mais la galère continuera, puisqu'on n'aura pas d'autre choix que de repasser par DIGNE, et couper pour rejoindre St ANDRE LES ALPES... ENTREVAUX... bref , et tout cela sous la neige « à donf » jusqu'à l'entrée de l'autoroute à NICE...

Il est 21h00 passées , on sera à MONACO à 21h30 .

En arrivant , plus personne sur le parc fermé , sauf un planton qui nous dit de nous garer à côté du podium , et que logiquement , on devrait être éliminés, pour ne pas avoir pointé dans les temps à MONACO (ils avaient rallongé le délai jusque 21h00 seulement , suite intempéries rencontrées...)

On est une vingtaine de voitures dans ce cas , le ton monte un peu... certains s'énervent, j'essaie de calmer le jeu, le pauvre planton n'y est pour rien, on verra la direction de course le lendemain matin ...

En attendant, au lit... direction LE FAIRMONT ****... super buffet casse-croûte , et on se détend un peu... puis un bon dodo bien mérité...

Effectivement, le lendemain , on est « exceptionnellement » autorisés à repartir, on se prend quand même en passant 10000 pts de pénalités , comme au MONOPOLY (on évite de justesse la case prison...), mais on repart après la dernière voiture (numéro 306), il est presque 10h50, on a 4 spéciales à faire et plus de 500 bornes pour rallier VALENCE...

Les ZR 2 et ZR 3 se déroulent sans problèmes, on devient presque bons (60ème sur ZR 2, ou Jacky se paie le luxe d'être devant Jean RAGNOTTI en personne (102è), et 25è sur la ZR 3... On vous le dit, c'est un avion cette BETA ! ! !)



Départ de MONACO
01/02/2012



Par contre, l'heure tourne trop vite encore... la nuit approche... il nous reste encore 2 ZR pour finir la journée.

C'est pourquoi, pour éviter à nouveau de pointer en retard le soir à VALENCE, on décidera de zapper les spéciales 4 et 5, dont celle du COL DE L'ECHARASSON (qu'on aurait bien voulu faire quand même), tout cela pour ne pas risquer à nouveau la mise HORS COURSE, et pointer à notre heure idéale de 21h32 au parc fermé de VALENCE.

On se «re-mange» encore 10.000 pts de pénalités pour C.H. non effectué (St NAZAIRE EN ROYAN), et 2 fois 30.000 pts pour ZR 4 & 5 non effectuées, soit un total de : 10.000 + 30.000 + 30.000 + 10.000 = 80.000 pts dès le 3ème jour de course!!!

Restons calmes... C'est le dur apprentissage du MONTE - CARL'!!

Le reste s'est beaucoup mieux déroulé, l'Ardèche... géniale... alternant un peu de sec, beaucoup de glace, un peu de neige... quelques travers... La BETA est une bonne et saine danseuse!! n'est-ce pas JACKY ???

On rentre le soir à VALENCE, pas trop mécontents de notre journée ardéchoise... Notre voiture marche super bien (normal, c'est une LANCIA...)

Le lendemain Vendredi, départ vers MONACO, les deux ZR au programme se déroulent sans encombre on rallie MONACO vers 17h00... une bonne douche... on se recharge... et direction le port de MONACO, ou une réception sous chapiteau est donnée par l'A.C.M., avec un petit « casse-croûte » bien sympathique, que l'on apprécie au plus haut point, avant notre folle nuit qui nous emmènera vers le TURINI...

On repart vers 22h00... SOSPEL... Première ZR... Col du TURINI... avec comme d'habitude, de la neige jetée sur la route à grand renfort de pelles par des spectateurs... c'est sympa, même si on peut se faire surprendre à la sortie d'un lacet... puis une petite spéciale courte, tout en virages... Très sympa... Puis la dernière ZR «de folie», COL de l'ORME et COL de l'ABLE, 30 cm de neige sur la route et « rails » gelés, qui font danser la BETA dans tous les sens... Puis des vaches (???) en bordure de la route vers 2h00 du matin (Je ne savais pas qu'elles appréciaient les LANCIA à ce point, pour rester éveillées jusqu'à cette heure...)

Dur dur de rouler vite... Je préfère laisser passer les furieux, dont le comportement dans ces conditions extrêmes n'est pas toujours très fair-play... (certains seront mis hors course suite à réclamations le lendemain matin), et nous assurons le coup pour ramener la BETA à MONACO, dans le même état qu'au départ de REIMS... puisqu'on avait eu les recommandations de nos épouses! On a bien apprécié cette dernière nuit... malgré la fatigue, et même si JACKY me disait que l'on passait un peu près des murs de pierre des lacets du TURINI... (Mais non JACKY... rassure toi... on maîtrise!!)

Mais l'essentiel était d'arriver à bon port (de MONACO), de ne rien casser, et de se faire plaisir... On peut alors être satisfaits sur ces points. On se classera 201° malgré tout... Ah si on n'avait pas pris ces satanées pénalités!!

Mais que c'est dur de revenir sur terre après... avec ces souvenirs plein la tête, et ces images plein les yeux...

Michel RIVA et Jacky CODAZZI

Miniatures



LES ESATAU A ET B.

C'est en 1947 que LANCIA présente l'Esatau, doté d'un 6 cylindres en ligne diesel de 8.247cc d'une puissance 122cv et capable d'une vitesse de 53 km/h.

L'Esatau A, dans ces versions 864 à 2 essieux et 964 à 3 essieux, est considéré comme l'ultime camion italien "au museau long" et sans aucun doute comme le plus élégant avec son imposante calandre qui n'est pas sans rappeler celles des Aprilia et Ardea.

En 1953, la cylindrée devient plus conséquente avec une augmentation à 8.867cc et une puissance portée à 132cv, puis en 1955 l'Esatau A subit une transformation importante et radicale avec l'apparition d'une version avec cabine avancée. Réputé pour sa robustesse et sa polyvalence ce camion aura marqué l'époque de l'après-guerre. En 1957, LANCIA présente l'Esatau B, plus moderne avec une calandre plus arrondie et toujours motorisé par le 6 cylindres mais avec un potentiel qui porte la vitesse à 60 km/h, ce qui peut paraître peu, mais il faut bien considérer que c'était la norme en cette période.

L'apparition de l'Esadelta en 1959 mettra un terme à l'existence de ces camions emblématiques.



Les ESATAU en miniatures

L'artisan italien GILA MODELLI est le spécialiste de la reproduction des camions italiens au 1/43ème.

Réputé pour l'excellence de ces réalisations, les modélistes ne peuvent que louer la qualité des modèles ou l'exactitude des formes, la facilité des ajustages et le "rendu" des pièces chromées donnent. On ne peut pas en dire autant de l'artisan romain PB MODELS.

L'Esatau B présenté en photo a demandé beaucoup de travail de préparation pour un résultat peu flatteur.

Le plus difficile est de devoir ajuster les pièces entre elles. Ebavurage, ponçage, limage et ajustage demande un travail de patience peu ordinaire pour un modéliste averti.

Pour la petite histoire cet artisan a cessé son activité il y a quelques années...

Patrick Martinez.

Bulletins

EN PASSANT PAR LA LORRAINE 2012 – 20° EDITION

Samedi 23 Juin après-midi et dimanche 24 Juin 2012 séparation après le déjeuner.

Rendez-vous samedi à partir de 14h. ou pour le déjeuner (libre) à la brasserie « La Capitainerie » au port d'Epinal (88).

Participation : 270 € /couple et 165€ individuel. Comprenant : ½ pension, 1 déjeuner, plaque et au fil de l'eau....

Merci de préciser si vous participez au déjeuner du samedi midi à Epinal.

Serge Croizier 06 32 63 82 53 / serge.croizier@orange.fr
59 route du Beillard 88400 LIEZEY

Rallye de l'Eure 17 juin 2012

une organisation de Philippe Houdaille et Daniel Pottier.

Placé sous le signe des clochers qui piquent nos campagnes le Rallye de l'Eure aura lieu le 17 juin prochain.

Le rendez-vous sera fixé à proximité de Cherisy et/ou de Verneuil sur Avre.

De là nous irons dans sur les routes du val d'Iton, des vallées de l'Eure, de l'Avre et de l'Huisne nous mèneront au coeur du Perche.

Le coût est fixé à 42 euros pour 1 personne.

Si vous souhaitez participer à ce sympathique rallye d'un jour, prenez contact au plus vite :

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