



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

Février-Mars 2013 - A13

Comparatif :
Aurelia B20 contre
Jaguar XK120

Dans le rétro :
60 avant le Dakar, Lancia
gagnait sa Panaméricaine

Mini Mini Mini... :
Veicoli pubblicitari d'epoca

Un homme et sa Lancia :
René Potet



Felice compleanno Lancia Belna !

EDITO

Il y a la fille de la page 3 dans les journaux anglais, elle est pas mal et incite à la rêverie... Moi je suis le gars de la page 2 de La Lettera, celui qui croit vous faire réfléchir sur Lancia, votre voiture et la vie en général. Disparu sous une belle couverture, ma modestie est satisfaite.

En fait de modestie, c'est une Belna, celle de Louis Belli qui illustre notre nouvelle Lettera. Cette Lancia Augusta c'est un peu la petite sœur modeste, celle que l'on va envoyer au couvent, un peu chétive, un peu carrée, un peu banale. Regardez-la bien cependant, elle est toute Lancia du coin des portières au bout du vilebrequin, 80 ans, elle fait partie de la famille, comme sa petite cousine Fulvia qui fête cette année ses cinq décennies.

Si vous avez une Fulvia, et nous sommes nombreux dans ce cas et que vous montez dans une Belna, bizarrement vous ressentirez que la plus jeune a tout de la plus âgée. C'est étrange et intéressant, cela doit s'appeler l'esprit de famille.

Vous avez donc sous les yeux la première production d'Orianne Hurstel en matière de littérature lanciste. Je la trouve réussie, autant que la version précédente qui a fait son temps et un peu usé ses animateurs. Vous êtes incités, voire requis, à y apporter votre contribution, à l'instar de Claude Pibarot par exemple, auquel je décerne un 18/20 car personne n'est parfait !

Daniel Pottier

COMPARATIF

2 Lancia Aurelia B20 vs Jaguar XK 120

Bien que présentées au début des années 50 ces deux voitures sont difficilement comparables, sans parler de la différence de cylindrée !

La Jaguar est en retard d'une guerre et rappelle les Talbot 150 S 1938 de Figoni, mais c'est surtout la copie conforme du Spider BMW 328 de Touring pour les Mille Miglia 1940. Ce sont certainement son long capot, ses lignes explosives qui ont fait rapidement le tour du monde et son succès outre-Atlantique, plutôt que ses qualités routières préoccupantes ! Jean Bernardet, qui avait essayé la XK 120 à l'époque, dira dans une rétrospective de *L'Auto-Journal* que les amateurs qui voulaient en tirer quelques performances avaient du mal à suivre une 4 cv Renault 1063 sur un parcours sinueux !

Mais aucune voiture n'atteignait un tel rapport prix, beauté, puissance et pour William Lyons ce fut une belle source de devises ! La Lancia B20 prend la suite du coupé historique Cisitalia Farina 1947, entré au MoMa de New York, qui va donner leur style aux plus belles berlinettes à venir. Elle a le premier moteur V6 en aluminium au monde, une boîte-pont bien avant Porsche ou Alfa Romeo, une suspension arrière à bras obliques, un intérieur 2+2, un vrai coffre à bagages et des pneus Michelin X avant Citroën. Ses lignes pures, son élégance discrète, la qualité de sa fabrication et son agrément sur route à l'époque, en font l'ancêtre reconnu de toutes les GT. Bien que marquant une date dans l'histoire de l'automobile, elle provoquera la ruine de la marque, trop d'efforts ayant été consacrés à sa conception puis au ruineux programme courses.



Pour la confrontation, j'aurais préféré un coupé Alfa 1900 SS Touring ou mieux Farina (plus rare) de la même « *linea italiana* », ou bien une Aston Martin DB 2/4 1953, voiture homogène, construite en petite série et qui valait le double de la Jaguar.

Claude Pibarot

Source : *Rétroviseur* n°282, Octobre 2012

La Lettera, mode d'emploi

La Lettera sort juste de restauration :
une petite peinture fidèle à l'origine et hop, la
voici repartie pour un tour !

Mais La Lettera du LCF, c'est avant tout
VOUS qui la faites : envie de relayer un
évènement auquel vous avez participé ? de vous
prêter à l'exercice de l'interview ? de nous
confier en images les heurs et malheurs du
lanciste dont la voiture est en restauration ? Une
seule adresse : lettera@lanciaclubfrance.com

Rappelez-vous, un club,
c'est fait pour échanger et partager !
Merci à vous et à tous ceux qui ont contribué
à ce premier numéro de l'année,
Orianne, la caporedattrice

60 ans avant le Dakar, Lancia gagnait sa Panaméricaine
Si nous avons vibré aux récents exploits des pilotes du Dakar de Lima à Santiago, il convient de se remémorer le triplé historique des Lancia lors de la 4^e Carrera Panamericana en 1953, victoire hélas endeuillée par le décès de Bonetto.

Créée à l'initiative du gouvernement mexicain pour célébrer l'achèvement de la route transmexicaine de la frontière américaine à la frontière guatémaltèque, la « *Carrera Panamericana* » s'est élancée pour la première fois en 1950 de Ciudad Juarez (cité jumelle d'El Paso, USA) vers Ciudad Cuauhtemoc, perdue dans la jungle frontalière du Guatemala. Un trajet de 3373 km à des altitudes entre 1500 et 2500 m (avec un pic à 3195 m) à couvrir en 8 étapes sur 5 ou 6 jours. Initialement ouverte aux seules voitures de tourisme « à cinq sièges », ce qui explique l'affluence au départ des gros cubes américains, elle allait attirer des constructeurs européens prestigieux lorgnant le juteux marché américain. Ainsi Alfa Romeo dès 1950, puis Ferrari, Lancia et Mercedes allaient relever le challenge et pour ces trois derniers, le gagner.

Dès la deuxième édition, le sens du parcours était inversé. Désormais cap au Nord au départ de Tuxtla Gutierrez, capitale de la province méridionale du Chiapas, vers Ciudad Juarez, les Américains préférant semble-t-il courir « *vers la maison* ». L'édition 1951 vit la première victoire d'une Européenne, celle de Ferrari qui réalise même un doublé avec ses 212 Inter Vignale pilotées par Alberto Ascari et Piero Taruffi (qui contribuera au succès Lancia deux ans plus tard).

En 1952, Lancia se lance dans l'arène mexicaine avec une Aurelia B20 à compresseur confiée à Umberto Maglioli qui terminera 4^e. Cette édition fut dominée par les toutes nouvelles Mercedes 300 SL « papillon ». Le doublé de Karl Kling et Hermann Klenk allait contribuer à la gloire de ces bolides mythiques. A l'occasion de cette course, les pilotes allemands ont inauguré le système des notes prises avant la course et dictées au pilote par le copilote pendant l'épreuve.

Le retentissement de cette victoire germanique a-t-il convaincu Gianni Lancia d'engager une armada Lancia l'année suivante ?



Ce sont en tous cas 5 Lancia qui se présentent au départ de cette 4^e édition en novembre 1953. Trois toutes récentes D24 (voir ci-dessous) – dont la cylindrée a été ramenée à 3099 cc

pour l'occasion – confiées à Bonetto, Taruffi et Fangio, accompagnées de deux D23 conduites par Bracco et Castellotti. Dès le départ Taruffi et Bonetto se tirent la bourre, Bonetto s'octroyant la première étape et Taruffi les deux suivantes. Les Lancia *monoposto* courent sans copilotes. Ne pouvant bénéficier du système des notes, les pilotes Lancia ont tracé sur la route des signaux aux endroits jugés cruciaux. Dans la 4^e étape, Taruffi rejoint et talonne Bonetto. Tout à leur bras de fer, ils oublient vite les repères tracés sur le trajet. Soudain, Bonetto freine brutalement surprenant Taruffi qui dérape et échoue sans trop de dommages dans un champ. Hélas, Bonetto lui ne maîtrise pas sa voiture et vient s'écraser sur le mur d'une maison à l'entrée du village de Solea. Il décède sur le coup. Sonnés, les pilotes Lancia poursuivent la course, morigénés par Gianni Lancia qui leur intime de cesser de se battre entre eux et leur adjoint un mécanicien en place gauche pour la dernière étape. Malgré la victoire de la Ferrari de Maglioli sur les étapes 6, 7, 8, les Lancia terminent la course sur un triplé historique, Fangio s'octroyant la victoire devant Taruffi et Castellotti, Bracco ayant abandonné sur rupture du train arrière.

L'aventure mexicaine de Lancia s'achève sur cette victoire au goût amer. Après une ultime victoire de Ferrari en 1954 grâce à Umberto Maglioli, la *Carrera* sera définitivement annulée en 1955 en raison des trop nombreux accidents mortels (27 en 5 éditions) mais surtout suite à l'accident mortel de Levegh aux 24 Heures du Mans qui a entraîné le retrait de Mercedes de toutes compétitions pendant plusieurs décennies.

Olivier Hurstel



La D24

La D24 a été conçue très rapidement dans la foulée de la D23. On retrouve un châssis tubulaire sous une robe en alu et le célèbre V6 à 60° dans une version réalisée à 3284cc offrant 265 cv à 6500 t/mn. La boîte et la transmission finale sont reportées à l'arrière avec des freins « in board ». Outre la Panaméricaine 1953, figurent à son palmarès sportif les célèbres Mille Miglia et la Targa Florio en 1954.

Veicoli Pubblicitari d'epoca

Tout comme le monde de l'automobile à l'échelle 1, le monde de la miniature vit une période sombre. Hésitations des uns, attentisme des autres, ou encore contrat non renouvelé, comme le groupe FIAT avec NOREV, le temps est à la réflexion chez les « réducteurs ».

Heureusement, certains éditeurs prennent des risques, à l'image des Editions Eaglemoss en Italie qui proposent à nos amis transalpins une collection dédiée aux véhicules publicitaires d'époque. Et, pour ce qui nous intéresse, quelques Lancia sont apparues ces derniers mois et les sites d'enchères servant de relais, l'acquisition est aisée.

Le premier modèle sorti est l'Ardea 800 Furgoncino (n°6 de la collection) aux couleurs de Yoga, firme qui produit des jus de

fruits.

Une entreprise fondée en 1926 et première du genre en Italie.

Le modèle réduit est très réussi, comme de coutume avec IXO, producteur de cette série.

Reproduction exacte,

couleurs bien rendues, décoration en tampographie, le tout pour

4 13€ avec un fascicule de l'autre côté des Alpes.

Le second véhicule reproduit est le Jolly (n°17) portant la publicité Ferrero. Chacun de nous connaît cette entreprise productrice d'une célèbre pâte à tartiner, cauchemar des nutritionnistes !

Il est difficile d'imaginer que cet utilitaire était alimenté par un petit V4 de 36,5 cv seulement, destinés à mouvoir les 1 450 kg du fourgon, auxquels il fallait ajouter 1 000 kg de charge possible... Copie conforme de l'original, nous retrouvons les mêmes fondamentaux que sa petite sœur Ardea. Seule différence : la

décoration plus complexe et des détails rapportés comme les feux et le pot d'échappement.

Ces deux modèles ne sont pas sans rappeler leurs homologues, sortis il y a quelques années sous la marque Starline. Si les

ressemblances sont troublantes, certains détails nous font dire que l'on a à faire à deux moules différents.

Le n°26 de la collection est consacré au Superjolly. Ce qui est une première dans le monde de la miniature à l'échelon industriel, seul l'artisan PB avait produit ce fourgon.

Cet utilitaire adoptait pour la première fois la mécanique de la Flavia, traction avant donc, permettant de dégager le plancher et d'accroître le volume de la cellule. Un détail qu'IXO semble avoir éludé, avec un châssis de Jolly, une économie

mesquine. Dommage, car la restitution au 1/43^e est conforme à la réalité. Aux couleurs de la maison Fabbri, fabricant de machines à « gelati », les détails sont fidèles à l'image de la calandre, la plaque de police ou les feux. Seul l'habitacle est d'une conception un peu sommaire.

L'Ardea 800 Camioncino est également une première pour les collectionneurs de miniature, un vrai scoop, car non encore diffusé

en Italie !

Un site chinois le proposait à la vente, il y a quelques semaines... Sans doute une pré-série ou une sortie d'usine prématurée !! Aux couleurs d'un producteur

de parmesan, ce « camioncino » est craquant avec ses couleurs chatoyantes et ses pots de lait disposés dans la benne. Comme disaient nos ancêtres « *vla de la bel' ouvrage !* », des miniatures comme on les aime !

Patrick Martinez

Où les trouver ?

Ces modèles ne sont disponibles qu'en Italie dans les kiosques à journaux, comment alors se les procurer ?

Patrick s'adresse à des vendeurs sérieux sur eBay Italie, avec qui il n'a jamais rencontré de problème. Certains vendeurs "boutiques" proposent après quelques mois ou années les modèles des séries presse françaises, espagnoles ou italiennes.

Le site allemand www.modelcarworld.de est très sérieux, on vous répond en français et les frais de port sont de 7€ quel que soit le poids.





Une histoire simple

Nouvelle rubrique : faites-nous partager votre passion pour Lancia avec vos propres mots. Notre jovial ami René Potet a accepté le premier de se prêter au jeu, accompagné de son épouse Michelle, éminente navigatrice. Qu'ils en soient remerciés !

La Lettera : Pourquoi Lancia ?

René Potet : Parce que Bugatti était trop cher ! Dans la famille nous avons une Bugatti. C'est un souvenir lointain, je devais avoir 6 ans ou 6 ans et demie, et il me reste quelques images de cette voiture ainsi que quelques photos. Mais finalement il y a un lien entre Bugatti et Lancia, celle-ci restant beaucoup plus abordable. Les deux constructeurs sont des Italiens du Nord, de même génération¹, se retrouvent sur la même photo², tous deux constructeurs de voitures hors du commun, et pilotes, avec un sens aigu de la mécanique. L'aviation les rapproche aussi, dans l'échec. Bugatti, ce sont les voitures légères avec des moteurs hautement performants. Lancia, excellente mécanique avec une carrosserie autoporteuse et des roues avant indépendantes avant l'heure.

La Lettera : Ton premier souvenir Lancia ?

René : L'Aurelia, pas dans l'Oise où je vivais mais sur la côte d'Azur en vacances : j'étais frappé par la beauté de sa calandre et de sa face avant.

La Lettera : Quelle a été ta première Lancia, quand et qu'est-elle devenue ?

René : Celle que j'ai actuellement, une Fulvia Zagato 1,3S 2^e série. L'histoire de son achat est curieuse : un ami de très longue date, collègue de travail à la SNECMA avait acheté à la moitié des années 70 une Fulvia Zagato d'occasion (une série 1 et 1/2 grise) avec laquelle nous nous rendions au travail une semaine sur deux (du co-voiturage avant l'heure). Ensuite, après avoir acheté la moitié de la voiture nous l'avons revendue, et nous en avons perdu la trace pendant les années 1990. En 2001, via cet ami, s'offre à moi l'occasion d'acheter celle qui va devenir mienne, une Zagato 72 1,3S Blu Lancia avec les appuie-têtes comme les 1,6. J'avais le choix parmi trois et j'ai pris la plus abordable. En fait elle était déjà dans le LCF car elle appartenait à M. Michel Bouyer.

On s'attache aux choses et une relation amicale s'était créée avec Michel Bouyer, grand amateur de Lancia et de Bugatti.

Aujourd'hui, je m'en sens autant le dépositaire que le propriétaire. De ce fait je n'ai jamais cédé à la tentation de la changer et j'y suis fidèle. C'est l'unique Lancia de la maison.

La Lettera : Quelle est pour toi la plus Lancia de toutes et pourquoi ?

René : La Flaminia Super Sport Zagato pour son équilibre dynamique et mécanique, son intérieur raffiné et son remarquable habillage Zagato.

La Lettera : Un souvenir « autour » du club ?

René : Mon premier rallye annuel en 2008. Lorsqu'on arrive dans un club on se pose la question de l'ambiance que l'on va y

trouver. Mais toute appréhension disparaît quand on voit arriver toutes ces Lancia, entourées des personnes sympathiques et chaleureuses. Excellent souvenir de rallye.

La Lettera : Partages-tu ta passion avec tes proches ?

René : Oui, avec ma femme Michelle qui est une très bonne navigatrice et que je devrais écouter plus souvent.

La Lettera : Enfin l'ultime question, celle qui fâche... quelle est pour toi la « véritable dernière LanciaTM® » et pourquoi ?

René : La Fulvia, à cause de son moteur en V comme la Lambda. On boucle la boucle avec cette mécanique vraiment Lancia et ça me plaît bien.

Propos recueillis par Emilio L.

1. Vincenzo Lancia est l'ainé de Ettore Bugatti de 22 jours.

2. <http://images.forum-auto.com/mesimages/418913/1907.jpg> : Ettore Bugatti à la place du chauffeur, Vincenzo Lancia en haut à gauche et Giovanni Agnelli accoudé sur l'aile arrière.



A Paris comme à Lyon, chaque premier mardi du mois, participez au dîner mensuel du LCF !

Alors que les membres du club de la convivialité (photo à l'appui) au Lyon, le même jour, les affidés de la du Ludovic B. Bons plans et préférées. Vous êtes les bienvenus, de

Pour les Parisiens : Daniel Pottier
sferic-pottier@wanadoo.fr



région parisienne se retrouvent en toute la restaurant Les Arcades à Chatou (92), à région se retrouvent autour des petits plats souvenirs autour de nos automobiles la région ou de passage !

Pour les Lyonnais : Elia Cunzi
e.cunzi@reagir-conseils.com

L'ANNEE 2013 AU CLUB

Date	Evènement	Lieu	Contact
20 & 21 avril	Salon Gérardmer (88)		Serge Croizier
21 avril	FFF dans le Vexin (95)		J.-P. & J.C. Voisin
avril-mai (à préciser)	Rallye de Normandie		G. Bourdon
11 et 12 mai	Rallye du Roussillon (66)		G. Cassagnes
25 et 26 mai	HF Days - Ardèche		J.-P. Voisin et S. Croizier
22 et 23 juin	Randonnée des Alpes		P. Botari & Y. Marmonier
29 et 30 juin	En passant par la Lorraine		S. Croizier
20 au 22 septembre	Rallye annuel Bagnoles de l'Orne (61)		Ph. Houdaille et D. Pottier
12 et 13 octobre	Automédon - Le Bourget (93)		Th. Wendevinkele
8 au 10 novembre	Epoqu'Auto - Lyon (69)		Y. Marmonier

6

PETITES ANNONCES

Ventes

2000 Berline, 1972, boîte 5, carburateurs,
55 500 km, grise, intérieur bleu. CT collection,
entretenu et fiable, en état d'origine.
Plus quelques pièces - 3 800€
Gilbert PIEMONTE (LCF 1216)
Tél.: 04 77 30 43 11

Thema 8.32, 1990, très bon état, gris foncé.
Courroies distribution, gros entretien, embrayage
etc. effectués récemment - 10 000€
Nino MEZZO - Port.: 00 32 479 40 90 64



Beta Montecarlo, série 1, 1976, gris métal,
111000 km env. Pas de corrosion, très bon état
de fonctionnement, intérieur d'origine fatigué.
Nombreux travaux effectués : peinture,
allumage, freinage. Reste remplacement câble

de compteur de vitesse (pièce
neuve dispo), commodo en
commande. Carburant à régler.
Visible à Pantin - 9500 €
Frédéric Echassoux
Port.: 06 18 48 44 38
fredechassoux@gmail.com

Gamma état 2, 1981 - 500 €
Gérard DALLE (LCF 1299) -
Port.: 06 30 50 03 68

La Lettera

tous les 2 mois, 5 fois par an
(pause estivale oblige)... et plus si affinités !
Directeur de la publication, éditorialiste :
Daniel Pottier - sferic-pottier@wanadoo.fr
Rédactrice en chef, maquettiste,
correctrice, relectrice... : Orianne Hurstel -
lettera@lanciaclubfrance.com
Petites annonces : Serge Crozier -
serge.croizier@orange.fr

REVUE DE PRESSE



Certains en ont rêvé,
Andrea Zagato l'a fait :
recréer l'Aprilia Sport Zagato.
Découvrez-la dans Octane
du mois de février (n°10).

Gazoline du mois de février
(n°197) met à l'honneur le
Jolly, celui-là même que vous
pouvez acquérir
en modèle réduit (voir p.4).



Un magnifique dossier
de 8 pages sur toute la
gamme Flavia,
« une famille raffinée »,
vous attend dans
Classic & Sports Car du
mois de janvier (n°6).

Retrouvez tous ces événements et bien plus sur notre site internet :
www.lanciaclubfrance.com et sur notre page Facebook !

Recherche

Claude MOUGNE à Narbonne recherche
une Delta Intégrale modèles 16 V
à Evo 2. Port.: 06 03 05 58 48
de la part de Stéphane MAYET (LCF 592)

Marco MORANDI (Italien de Cremona)
recherche Flaminia GT Touring 2,5/2,8l
avec une préférence pour 3C.
Mail : gm.mor@libero.it

Pièces

Moteur berline Flaminia 2,8 l, 826000,
complet, non bloqué, plus divers. Région Poitiers
- 3 000 € à débattre.
Blondeau - Port.: 06 88 77 33 57

Pour Fulvia Coupé,
2 portières de série 1
en bon état, photos jointes.
300 € la paire (ci-contre)
Gérard CASSAGNES
(LCF 52) à Toulouse.
Tél.: 05 61 52 06 13

