



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



C-14

EDITO

Americana Vox - Le cimetière de l'Elefantino – Auto-Journal - Style

Selon la Voix de l'Amérique, en fait celle de M. Marchionne la marque Lancia n'existe plus puisqu'il n'en a pas dit un mot lors de sa conférence de presse du 6 mai. Ce silence est un arrêt de mort, il confirme les propos tenus en début d'année dans un grand giornale, la Repubblica.

Notre chère marque est donc destinée à une mort lente dans sa réserve natale, l'Italie du Nord, où il est prévu de vendre encore des Ypsilon à l'emblème du scudetto sans lance ni étendard pendant une année ou deux ou trois puis ce sera fini.

L'adoption de ce sigle désarmé était-elle prémonitoire ?

En France, en Espagne, en ce premier semestre 2014, la marque fait d'excellent score mais à quels prix de vente et pour combien de temps et avec un seul modèle, l'essoufflement est hélas inéluctable.

En octobre 1952, l'Auto-Journal titrait sur le « cimetière des marques » et comptabilisait non moins de 350 marques française disparues, le fardier de Cugnot n'est pas au palmarès, pour 12 marques encore en vie dont Delage, Delahaye, Rosengart, Panhard Salmson, Simca, ces six-là périront à plus ou moins brève échéance.

Bugatti était oubliée de sorte que l'on ne savait si elle était morte ou vivante oubliée !

La disparition des marques automobiles ou leur mutation est le fruit naturel de l'activités économiques et des décisions humaines. A titre personnel je ne m'en offusque pas dans la mesure où comme beaucoup d'entre nous je ne voyais plus vraiment dans les Lancia récentes ni l'image de celles du passé ni de celles du futur.

Il est intéressant de noter que c'est bien Lancia qui a remis à la mode les carrosseries bicolores et imposé les toits dits « flottants », cependant elle n'en a retiré aucun réel bénéfice, on en conclura qu'il ne suffit pas d'être à l'avant-garde de la garde-robe pour vaincre.

Avant de nous retrouver à la Clusaz, il y a l'été et les vacances, je vous les souhaite bonnes et si possible en Lancia !

Daniel POTTIER

APPIA 1ère série C10/C10S (sinistra) 1953-1955 (suite)

Suite du récit de notre nouvel ami, Benoît Desjardins ou comment finalement acquérir une APPIA Berlina

En quinze jours je me suis mis à lire et relire tout ce qui pouvait me tomber sous la main et qui concernait la Giulietta TI. Bon sang mais c'est bien sûr, c'est la Ti qu'il me faut. ! Dans ces moments-là c'est toujours le dernier qui parle qui a raison. Et un camarade de me dire « tu as une Alfa, offre toi la classic pair. Pourquoi veux tu te compliquer la vie avec une Lancia. ». Un autre : « Lancia ? c'est sous motorisé ! ». Un troisième : « déjà que les italiennes ça chauffe alors essaye au moins d'avoir une Alfa, c'est la moins fragile de toutes ».

Un genou à terre je téléphonais donc à Cristiano Luzzago afin qu'il me fasse essayer chez lui à Brescia une superbe Ti de 1958. Entre temps, histoire de voir au moins deux autos, je prenais rendez-vous à Bergame avec Edmondo dont une des autos était en vente.

Résigné mais pas convaincu, je pris une fois de plus ma Twingo direction l'aéroport de Beauvais puis l'avion pour Bergame.

Arrivée à Brescia les yeux fermés les doigts dans le nez, limite VRP.

Cristiano me fait monter dans une très jolie Giulietta Ti. Une première série. Superbe. Bleue ciel (celeste). Un intérieur splendide en pied de poule à faire rêver un porschiste.

Alors ? Alors rien. Haute sur patte à mon goût l'auto. Rien.

J'avais beau revenir quelques semaines auparavant d'un magnifique voyage à Milan avec ma Giulietta Spider. Rien. Extinction totale.

Perché ?

Perché avant de prendre le Pullman (comme disent les "Italiens") qui fait la navette entre Bergame et Brescia, j'avais rendu, le matin même, une petite visite à ce cher Edmondo cité plus haut. Et plus précisément au garage de Giovanni, un de ces petits génies aux mains en or comme l'Italie du Nord sait en faire.

Et Giovanni me fit conduire l'Aprilia rutilante dont il venait de terminer la restauration.

Ne montez jamais dans une Aprilia. C'est la voiture la plus géniale au monde.

Je l'ai conduite et une fois revenu au garage j'ai passé plus d'une heure à écouter et regarder Giovanni m'expliquer ce qu'est une Aprilia.

Une Aprilia se regarde sous un pont par le dessous. Pas ailleurs. Et c'est la voiture la plus géniale au monde.

Tout est pensé magnifiquement. Vous resterez scotché à regarder ses roues arrière à suspension indépendante, ses freins internes collés au différentiel. Son moteur si compact, son radiateur percé pour y faire passer la dynamo et sa pompe à eau devant la calandre. Ses suspensions avant à bain d'huile. Et cet intérieur, quel intérieur !!!

Ainsi, et désormais, mon esprit allait se scinder en deux. Tempête sous un crâne. L'émerveillement du moteur de l'Alfa était contaminé par le génie de la voiture pensée autours de son conducteur ; Lancia envahissait tout. La science contre l'esprit holistique. Le savoir contre l'imagination. La raison contre l'intuition.

Plus tard, vers deux heures de l'après-midi, mon ticket de Pulman dans une main, le portable dans l'autre, assis sur un banc public de Brescia, « face la gare » je rêvais contemplant les Alpes... tout en triturant mon téléphone. Me remémorant qu'il y avait un numéro que je n'avais pas composé, celui d'Ezzio. Ezzio avait posté sur Subito deux trois photos assez pourries de son Appia blu Lancia. Une de fois plus l'auto semblait belle mais trop loin de la ville pour que je puisse y faire un saut le jour même.

Je téléphonais sans trop y croire...

Rendez-vous était fixé immédiatement au Muséo Mille Miglia, Viale Della Rimembranza.

Trois compères prévenus de ma visite m'attendaient avant l'arrivée de la Belle. Je découvrirai d'ailleurs quelque temps plus tard que mes nouveaux amis étaient les propriétaires d'une demi-douzaine d'autos exposées au Musée.

Puis subitement surgit Ezzio.

L'arrivée en trombe d'Ezzio au Museo Mille Miglia, je ne suis pas prêt de l'oublier.



A suivre

Les sorties du Lancia Club France

10° HF Days : Briançon et les Grandes Alpes



Au col du Galibier devant la Meije



Au col du Télégraphe



Dans le col du Galibier



A l'auberge du Toet au col du Mont Cenis



Halte au col de l'Izoard



Devant le lac du Mont Cenis

Pour le 10° anniversaire du DeltaDays (devenu HFDays) les Grandes Alpes furent retenues avec comme point d'attache **"l'Auberge de Violaine"** à Le Monétier les Bains (à 10 km de Briançon)

Le vendredi une boucle vers le Nord par Le col de l'Echelle puis le col du Mont Cenis (déjeuner à ***l'auberge du Toet***) puis le Télégraphe et le Galibier pour finir.

Le Samedi une boucle vers le sud par les cols de l'Izoard, de Vars, halte le midi à ***l'Auberge de Pra-Loup***, puis Savine le Lac, Embrun, pour finir par la vallée de la Valouise et Ailefroide au pied du Mont Pelvoux.

Nous avons bénéficié d'un soleil radieux comme le montre les photos.

Les équipages présents étaient des fidèles et habitués de la sortie annuelle comme Peter Gaeke (Londres), Mike Sdobeck (Dusseldorf), Xavier, Sonia et Luis Ros (Barcelone) et Marc et Karine Stachelscheid (Genève)

Didier et Nathalie Brosse (St Etienne), Serge et Annie Croizier (Gérardmer), et Alain et Françoise Robert (Franconville) etc...

Pour l'an prochain le rendez vous est envisagé en Auvergne

Jean-Pierre

En passant par la Lorraine (22e édition)

Accompagnés par le soleil, les participants de cette sortie se retrouvent pour le déjeuner au port d'Epinal, qui en Fulvia coupé et Zagato, Flavia, Monte Carlo, qui en Aurélia, Delta ou Thésis.



au port d'Epinal

Parmi la vingtaine de voitures, deux Alfa Bertone acceptées eu égard au pouvoir discrétionnaire de l'organisateur.

Le parcours de ce samedi après-midi conduit à Gérardmer, étape nocturne, après la visite d'un ancien haut fer vosgien et avoir emprunté quelques routes ombragées, très tranquilles, où rares sont les rencontres,

excepté la présence de bovins sur le bitume !

Le dîner se déroule dans la bonne humeur les convives se tournant même les pouces à l'aide d'un accessoire local.

Le lendemain matin, après avoir éliminé un léger givre sur les autos, fait démarrer une Alfa récalcitrante, démontiqué la face de la voiture de Tintin, direction la tour de Merrelle.

Quelques courageux s'attaquent aux 85 marches de l'escalier en colimaçon pour admirer la vue sur Gérardmer et son lac.

Puis direction le massif avec une halte au sommet du Hohneck à 1363 m. d'où, lorsque la brume de chaleur est absente, la chaîne des Alpes avec le Mont Blanc se laisse admirer.



Tour de Merrelle

Par la route des Crêtes, le col de la Schlucht, descente vers Munster, remontée au col de Wettstein, passage à proximité du mémorial du Linge, arrivée sur Orbey.

Petite incursion en Alsace pour le déjeuner dans une ferme auberge avant l'inévitable séparation.



Au Hohneck

Les accolades des Belges, Helvète, Alsaciens et gens de l'intérieur en guise d'au-revoir, sont la conclusion de cette 22e. édition de ce rallye.

Serge Croizier



CASTLEMAINE – 22^{ème} EDITION par Sebastien SIMON

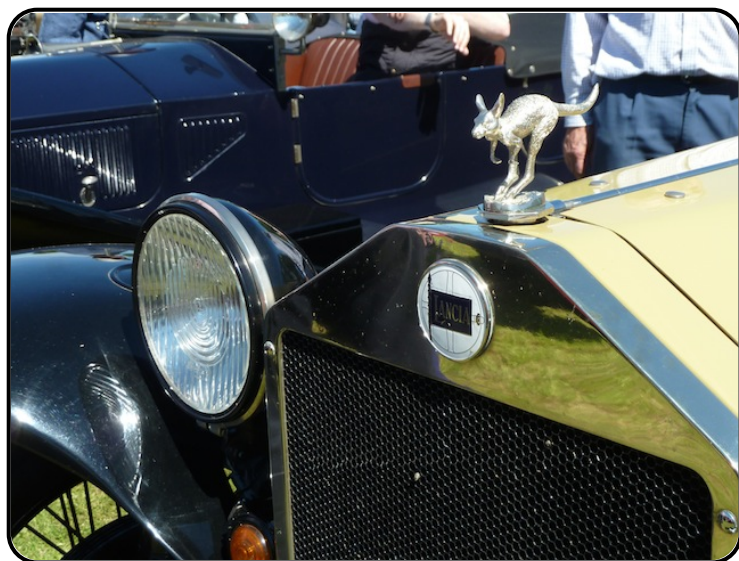
Depuis 30 ans à peu près, le nom de Castlemaine est ancré dans ma mémoire automobile et la source de fantasmes répétés (nocturnes ou non). Voir arriver des Lambda de tous types, de tous les coins de l'horizon, après d'aventureux voyages sur des milliers de kilomètres et entendre les exploits de leurs valeureux propriétaires était une idée sans cesse renouvelée, surtout vers le mois d'octobre, après la saison des sorties en Europe.

Castlemaine ? C'est tout d'abord une petite bourgade, à quelques 100 km au nord de Melbourne, qui doit sa fortune à la ruée vers l'or en Australie, à la fin du 19^{ème} siècle. Aujourd'hui c'est un lieu prisé par les habitants de Melbourne, soit pour leurs week-end à la campagne, soit aussi pour y prendre leur retraite. C'est aussi depuis 1971 le point de rencontre tous les 2 ans des Lancisti de toute l'Australie. Cette année et la 22^{ème} édition de cette sympathique manifestation.

Si Castlemaine est devenue si intéressante, et attire tellement de voyageurs venus du monde entier, cette année, c'est grâce à Paul Vellacott, grand amateur d'Aprilia, et résident de Castlemaine, qui dans les premières années a eu l'idée de faire venir à chaque fois un invité d'honneur, lié au monde des Lancia - pas de Miss Australie aux charmes aguicheurs, allongée sur une Aurelia B20, mais plutôt un Piero Taruffi, ou un Gigi Villoresi, sans oublier Gianni Zagato, ou Sandro Munari. Mais aussi grâce au charme particulier de ce continent, que l'on peut qualifier aujourd'hui de dernière Frontière, un Far East pour ainsi dire, pour les européens épris d'aventures (pas trop quand même...).

Le déroulement de la manifestation est pourtant très classique, et se renouvelle chaque fois : le vendredi à midi on se retrouve à la maison Buda, demeure historique de Castlemaine, longtemps utilisée par une famille d'origine hongroise dont le père était venu comme chercheur d'or en Australie avant de reprendre avec succès son métier de joaillier.

Là, les Lancistes racontent leurs périples autour d'un buffet froid, visitent la maison et le jardin exotique, puis prennent leurs quartiers dans les 2 motels, simples mais propres de la bourgade. Le soir la galerie d'art de Castlemaine nous accueille pour une visite guidée puis un apéritif dinatoire, à 7 heures précises – première expérience de la ponctualité australienne – on dine tôt, et on se couche idem à 10 heures.



équipages perdus dans la nature et miraculeusement arrivés au déjeuner – en fait pour recevoir un sandwich typiquement australien, à manger avec d'innombrables précautions si on ne veut pas se salir, mais fort bon. Boissons disponibles, le vin local, mais aussi la bière ou du cidre, et beaucoup d'eau – l'Australie comme beaucoup de pays applique strictement les règles : 0.5 % maximum, et la même sévérité pour les vitesses, maximum 110 km/h sur un freeway.



Le samedi un grand terrain en herbe accueille les Lancia et leurs propriétaires, classés par modèles et classe d'âge – les voitures naturellement. Nous avons dénombré, sur la base du programme, entre autres 16 Lambda, 5 Aprilia, 8 Aurelia, 11 Flavia, et 14 Fulvia. Les Lancia les plus récentes étaient 2 Delta integrale, et 2 Thema. Total général : 83 Lancia.

Nombre de collectionneurs sont venus attirés par la manifestation, on découvre aussi une Vauxhall, une Delage, et une bien plus confidentielle Stoeber, toutes contemporaines des Lambda. Après 2 heures de discussions autour de capots ouverts, les voitures rejoignent une cave viticole distante de quelques 60 km.

Les participants étrangers sont invités à bord, pour nous ce sera une Lambda berline, bien patinée comme il se doit. Ce qui tient lieu de roadbook, les photocopies d'itinéraires « Google maps », sera vertement critiqué par de nombreux

Les files d'attentes ainsi que les escapades sur le parking enherbé permettent à nouveau d'engager des conversations avec de nombreux inconnus fort sympathiques, clairement attirés par nos badges indiquant notre pays d'origine. Le champ ne manque pas d'intérêt : où est-il donné de voir une Trikappa, jouxtant une berline Fulvia GTE, ou une Lambda motorisée par un Ford V8, ou encore plus exotique une « special » monoplace à moteur central Lambda, et à suspension arrière indépendante !.

A suivre

RAPPEL:

Le 34ème rallye annuel se déroulera en Savoie autour d'Annecy et La Clusaz les **19-20-21 Septembre 2014**

Nous logerons à l'Hôtel " Best Western Alpen Roc*** " à La Clusaz

Encore quelques places disponibles

Voir la lettera B14 pour le bulletin d'inscription

Le coin des miniatures

RÉALISATIONS D'UN "TRANSFORMEUR"

Dans notre quête de la recherche du modèle inédit ou introuvable, il y a de temps à autre des moments de jubilation quant au détour d'une annonce ou d'une enchère il y a "LA" trouvaille.

Au hasard des propositions sur un site d'enchères, j'ai découvert Sébastien CRABA, un artiste plein de talent.

A partir de miniatures vendues dans le commerce notre "transformeur" crée des variantes inédites à la finition irréprochable.

Si ces transformations concernent de nombreuses marques, la bonne surprise vient de la réalisation de LANCIA.

Notre artisan a déjà réalisé un JOLLY transporteur de voiture de course, des ARDEA rédecorées ou pick-up, et la dernière création, une FULVIA berline pleine de charme qui circule aux Pays-Bas.

A venir des FULVIA coupé "découvrable" dont certains exemplaires circulent en Grande-Bretagne et en Italie.

Patrick

