



# La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



# D-14

## Le Fils s'en est allé rejoindre le Père

De Chivasso ne naît plus de Lancia.

Pourtant les Lancia nées tout un siècle durant sont toujours partout.

Lancia innovait sans cesse, dotait sa production d'une réelle qualité de conception et de fabrication, proposait des automobiles homogènes et abouties et des véhicules utilitaires à la technique raffinée, accumulait un impressionnant palmarès sur routes et circuits.

Tout ceci grâce à l'esprit d'équipe, à l'engagement des générations successives de cerveaux et mains expertes de son organisation, aux valeurs portées, à l'audace technique, à l'audace tout court.

Pour devenir le mythe qui séduit encore gratin et esthètes.

C'est ainsi que la chose Lancia est contagieuse de longue date et qu'elle rassemble les amateurs traversant les régions et les pays, les époques.

La disparition du Gianni Lancia pointe du doigt que Lancia fut un tout, au-delà d'un badge, qu'elle avait infrastructures, équipes, projets, les éléments de la vie.

S'il n'y a plus guère d'espoir de nouvelle résurrection possible puisque la marque est désormais promise au seul marché italien avec un seul modèle, nos Lancia, témoignant de plusieurs âges d'or seront toujours porteuses des valeurs de ceux qui les ont engendrées.

Elles suscitent comme elles le feront demain l'enthousiasme du partage de cette chose si particulière et exclusive.

En somme, Lancia ne saurait nous quitter totalement et sa tradition est perpétuée par notre grande famille lanciste aux rites à la vitalité solidement établie.

Gardons à cœur de transmettre la chose à nos enfants et à ceux qui nous entourent.

Ainsi demeure l'Esprit sous l'oeil certainement bienveillant du Père et du Fils

Bonne lecture de notre Lettera et rendez-vous au prochain dîner, au prochain rallye annuel, au prochain salon

*Jean-Charles Voisin*

## GIANNI LANCIA : UNA VITA AGITATA

Gianni Lancia s'est éteint en France au Cap Ferrat le 30 juin dernier, quelques jours après Froilan Gonzalez, le taureau de la Pampa, qui mena avec quelques autres les Lancia au pinacle du sport automobile.

Né à Turin en novembre 1924 de l'union de Vincenzo et d'Adèle, il avait deux sœurs, Anna-Maria née en 1922 et Eléonora née en 1926. Agé de douze ans il perdait son père et se voyait déjà désigné pour prendre sa succession alors que l'ultime chef d'œuvre de Vincenzo, l'Aprilia, entrait en production.

La seconde guerre mondiale était proche et sous l'impulsion de Mussolini les usines Lancia se consacrèrent à la production de matériels militaires. Gianni fut envoyé dès l'âge requis à la prestigieuse université de Pise pour étudier l'ingénierie.

Dès la fin de la guerre son oncle Arturo Lancia revenu des Etats-Unis prit la direction des usines bombardées de Turin et Bolsano et l'associa dès 1947 à la gestion de l'entreprise.

Hélas, Arturo mourut en 1948 et laissa Gianni face à une lourde tâche.

Il ne fallut pas attendre longtemps pour que Lancia reprenne l'initiative en matière de technique automobile en lançant l'AURELIA conçue par Francesco de Virgilio.

Cette voiture fut-elle à la fois son zénith et l'instrument de sa chute ? Il reste qu'elle est la base de toutes les voitures de course, à l'exception de la D50, qui menèrent LANCIA à la victoire dans toutes les grandes épreuves automobiles à l'exception des 24 heures du Mans.

Gianni contrairement à son père qui fut un pilote renommé mais se tenait à l'écart de la course comme constructeur, décida d'y investir les forces vives de l'entreprise.

Dans ce début des années cinquante le miracle italien était en marche, LANCIA devait investir bien que pour des raisons mal définies elle fut privée des fonds du plan Marshall.

Et c'est ainsi que fut lancé non seulement la modernisation des usines mais aussi la construction du premier gratte-ciel de Turin, siège de l'entreprise.

Face à ces investissements importants, la marque ne dégagait aucune marge en raison de coûts de production trop élevés dus, notamment, à un niveau de qualité incomparable et aux dépenses démesurées d'une écurie de formule 1.

Le coup de grâce pour l'entreprise sous la direction de Gianni fut la mort d'Aberto Ascari à Monza le 26 mai 1955. Dès lors tout s'enchaîna rapidement, les pourparlers avec Mercedes (!) rompus, la famille totalement évincée et c'est le cimentier PESENTI, le constructeur du siège, qui transforma ses créances en capital, on se souviendra qu'à l'occasion Ferrari, alors en difficulté sportive rafla l'écurie de compétition, les D50 et tutti quanti qui lui furent bien utiles en 1956.

Gianni le banni, quitta l'Italie, son épouse et ses enfants se disant peut-être, « Adieu vieille Europe que le Diable t'emporte » et atterrit au Brésil où remontant en pirogue les fleuves du Mato Grosso il acheta des terres qu'il mit en valeur.

Plus jamais au grand jamais il ne parla officiellement de LANCIA.

L'histoire est déjà belle, notre héros a 31 ans, il a devant lui la force de l'âge et quelques belles années, il les mettra à profit en se remariant en 1968 avec une actrice française, Jacqueline Sassard qui lui donnera un enfant.

Il est singulier de penser que c'est l'année même où la marque disparaît dans les limbes que notre héros devenu si discret part avec ses secrets.

*Daniel Pottier*

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

*Suite du récit de Benoît Desjardins ou comment finalement acquérir une APPIA Berlina*

La négociation dura plus de trente minutes et porta non pas sur le prix (une vraie affaire) mais sur le descriptif des pièces de rechange et la manière de les expédier en France : deux moteurs complémentaires un jeu complet d'ouvrants deux pare-brises, et puis et puis... bref, un camion plein comme un œuf qui traversera les Alpes sous la neige un mois plus tard.

Mais commençons au préalable par un rappel des faits et de la procédure :

De quoi parlons nous ?

Fort de son immense avance technologique de l'avant guerre, la firme Lancia pouvait encore s'enorgueillir de fabriquer les modèles Aprilia et Ardea jusqu'à la fin des années quarante sans que ces autos apparaissent comme démodées. En 1948 on passait la cinquième en Ardéa. En 1990 on ne la passait pas en Peugeot 205.

Il fallait toutefois poursuivre l'effort au quartier général de Borgo San Paolo.

En 1953, comme l'écrit Weernink dans son ouvrage magistral Lancia Le Grand Livre : « ...la fabrication de l'Aurélia se trouvait bien avancée. Maintenant que l'Aprilia avait trouvé son successeur, il était temps de remplacer à son tour la petite Ardea. »

Vittorio Jano, en quelques semaines, invente une merveille. Avec tout l'ADN Lancia.

Petit moteur V4 à chambre de combustion hémisphérique (che permettavano una centratura perfetta delle candele). Comme l'Ardéa, pas d'arbre à cames en tête mais deux latéraux l'un pour l'admission l'autre pour l'échappement. Pas de filtre à huile (en tous les cas sur les premiers modèles) mais un tamis. La distribution est par chaîne et tiges de culbuteurs. On peut ainsi déposer la culasse sans interférer avec la distribution. Ce V4 très court est ouvert à 10 degrés (le moteur le plus fermé de

l'histoire de l'automobile dit-on) avec un vilebrequin porté sur deux paliers. C'est cette longueur limitée du groupe qui permet des hauts régimes sur une longue distance et qui assurera un très grand succès à l'Appia tout au long de sa carrière jusqu'en 1963. Une culasse en alliage léger, un bloc cylindre en fonte et un carter en aluminium, trois parties dont l'ensemble ne pèse que 93 kilogrammes pour 1090 cm<sup>3</sup> et 38 chevaux ! On est bien dans la philosophie Lancia, c'est à dire une voiture construite autour de l'homme et non du moteur dont la présence sait se faire oublier au profit de l'espace pour les conducteur et passagers.

La caisse est monocoque, autoporteuse en acier et sans montant central (dans la lignée de l'Augusta). Elle est formidablement rigide comme d'habitude. Grâce à l'importance des pavillons et l'important tunnel de transmission.

Les suspensions à l'avant sont le Grand Classique (suspensions à colonne télescopique à huile) héritées de la Lambda et parfaitement adaptées au désastreux macadam italien de l'après guerre. Une reproduction de celui-ci figure d'ailleurs au musée des Mille Miles, c'est assez terrifiant.

A l'arrière un essieu rigide avec des ressorts à lames longitudinaux doublés d'amortisseurs télescopiques.

Cette carrosserie, répétons le, très robuste, est d'une extrême légèreté : 820 kilogrammes. Cela s'explique en partie par les ailes et les ouvrants en aluminium, jusqu'au numéro 4758. Mon auto, une des premières, bénéficie, en outre, des pare-chocs en alu. Le contrôle technique a montré que le poids est réparti de manière égale entre l'avant et l'arrière.

L'intérieur luxueux est parfaitement similaire à l'Aurélia avec d'ailleurs le même chauffage les mêmes boutons au tableau de bord. Il est juste un peu plus petit, bien que les 38 centimètres gagnés sur l'empattement soient répartis autour de l'habitacle, les roues étant rejetées le plus loin possible. De 14 cm moins large que l'Aurélia, le dessin des portes compense ce manque en laissant plus de place à l'épaule. On tient à cinq adultes dans cette auto et sans problèmes. Il faut le voir pour le croire ! Enfin un détail irrésistible vite perdu par les deux séries suivantes : l'emprunt à l'Aurélia des feux arrière rouges avec trois fonctions pour une ampoule (position, frein et clignotant). C'est vraiment une Aurélia à échelle réduite (plus courte de 55,5 cm). Mais elle est beaucoup plus homogène. Elle est plus jolie. Elle est d'ailleurs plus proche du coupé que de la berlina.

J'ai trouvé sur "You Tube" un extrait de la présentation de l'auto au salon de Turin de 1953. C'est très amusant. On y voit Sophia Loren monter dans l'auto, la petite Appia ayant fière allure aux côtés de ses grandes sœurs B12 et B20.

En s'installant dans une Lancia on est immédiatement envahi par le confort et le raffinement de la marque. Ce qui frappe le plus c'est ce contraste entre la petite taille de l'auto à l'extérieur et l'immensité de celle-ci une fois assis.



*à suivre*



## CASTLEMAINE – 22<sup>ème</sup> EDITION par Sebastien SIMON (suite et fin)

Après le repas l'hôte d'honneur est présenté : cette année c'était un américain, Mike Robinson, responsable du centre de style de Lancia dans les années 90 – 2000, et créateur à l'époque de la Lybra et de la Thésis. Ses réminiscences, très inspirées de la Stratos, mais aussi du concept car Dialogos, et de la Giubileo, la voiture créée pour le pape Jean-Paul II, ont fait découvrir les objectifs et les contraintes du design automobile moderne à tous les participants. Aujourd'hui il préside aux destinées du centre de style Bertone, qui renaît de ses cendres.

Le soir, le Town Hall (mairie) nous accueille dans la grande salle pour le diner de gala, où sont remis les prix, et où la "curatrice" du club automobile de Victoria rappelle grâce à des documents d'époque les succès des Lambda dans les années 20 dans les critères automobiles locaux. Aucun problème pour faire connaissance, mais il faut parler anglais.

Le lendemain, dimanche, nouvelle rencontre sur l'ovale en herbe. Nous nous éclipsons et partons découvrir la bourgade de Maldon, plus petite que Castlemaine, mais restée quasi intacte dans son état du début de 20<sup>ème</sup> siècle. Les brocanteurs disposent de grands hangars, et leur visite prouve qu'en Australie, rien n'est jeté, tout peut encore servir ! Nous assistons assis dans un café au passage de toutes ces Lancia, toujours guidées par d'illisible extraits de kloug-maps – certaines voitures passeront 3 fois devant nous : aller, retour, puis enfin dans la bonne direction vers



l'arrêt de midi, une agréable winery au sud de Bendigo. Ces caves vigneronnes disposent d'un bar et même d'un restaurant pour accueillir les visiteurs. Après un bon buffet, la célébration des 50 ans de la Fulvia, et déjà vers 14 heures, grand remue-ménage : les voitures et leurs équipages participant à l'Alpine Tour font leurs adieux. C'est la fin de Castlemaine 22.

L'Alpine Tour a emmené en une semaine 30 participants jusque Canberra (662 km par le trajet le plus direct, mais sans doute pas celui utilisé), en passant par les régions montagneuses des nouvelles Galles du Sud. Selon les informations reçues par la suite, les participants et leur voitures ont pour la plupart vaillamment supporté l'itinéraire (aller et retour !) plus particulièrement la Trikappa et les nombreuses Lambda : chapeau ! Et n'oublions pas que les participants étaient venus avec leur voiture de toute l'Australie, Brisbane et Perth entre autres : nous avons par la suite rencontré au nord d'Adelaide une vaillante berline Fulvia, avec 4 passagers, tout juste de retour de son périple vers Canberra – allez voir sur G-map (pub gratuite) ce que cela veut dire !

De notre côté, nous avons fait le choix de découvrir après Castlemaine d'autres régions d'Australie, soit Melbourne, puis la Great Ocean Road entre Melbourne et Adelaide, pour terminer en Australie de l'Ouest, la région de Perth et de Margaret River. Ce fut une merveilleuse expérience, des villes intéressantes et très vivantes, une nature luxuriante (sur la côte où il y avait encore suffisamment d'eau), des australiens très gentils et accueillants, souvent avec des liens familiaux européens, et des paysages et animaux insolites, allant de côtes rocheuses et plages désertes au bush australien avec ses troupeaux de kangourous sauvages, et de temps en temps un couple d'émeus ou des eucalyptus peuplés de koalas.

En conclusion, si un amateur de Lancia souhaite visiter l'Australie, nous ne pouvons que lui recommander de le faire l'année de Castlemaine, au mois d'octobre, au printemps australien. Une expérience inoubliable, et de nombreuses nouvelles amitiés l'attendent.

*Sébastien Simon*

## Les sorties du Lancia Club France

### 2° randonnée des Alpes 28-29 juin

Qui a goûté aux vertiges alpins de la première randonnée concoctée par François et Yves ne pouvait que répondre favorablement à leur invitation à les rejoindre à Saint Gervais pour le départ de la 2<sup>ème</sup> édition. C'est ainsi que la petite gare du train du Mont Blanc accueillait une vingtaine d'équipages très motivés. Signe des amitiés nées d'Epoq'auto, quelques



belles « non lancistes » se sont jointes à nos Fulvia, Flavia, Appia, Flaminia et Kappa (break Diesel !).

Copieusement gavés de force croissants et confitures maison nous attaquons les cols des Montets et de la Forclaz pour rejoindre Martigny où nous visitons la Fondation Gianada. Si le bâtiment est un peu austère, l'exposition Renoir présente un panorama très exhaustif couvrant toutes les époques de ce maître de l'impressionnisme. Le sous-sol abrite une collection de magnifiques automobiles suisses, françaises, anglaises ou américaines. Quant au jardin, il offre une promenade unique agrémentée de sculptures de créateurs contemporains tels que Brancusi, Arman, Miro, César ou Niki de Saint Phalle sur fond de paysage alpestre.

Après le déjeuner nous attaquons le géant de l'expédition, le col du Grand Saint Bernard pour fondre sur Aoste. Hélas la météo n'est pas de la partie et c'est sous la pluie, le brouillard et le froid (14° au sommet !) que nous franchissons le col. Ce qui n'a pas empêché quelques « godasses de plomb » de se tirer la bourre dans les lacets. L'arrivée à l'hôtel « Etoile du Nord » à Aoste est un soulagement d'autant plus que, comme souvent, quelques-unes de nos montures ont connu quelques désagréments, voire un simple manque de « jaja » !

Bien que l'architecture très originale de cet hôtel fasse penser à un donjon moyenâgeux, les chambres, vastes et confortables, n'ont rien de médiéval. La journée du dimanche ne s'annonce pas sous de meilleurs auspices et le Petit Saint Bernard est franchi sous la pluie. A Bourg Saint Maurice, arrêt fromage dans une fruitière accueillante avant d'enquiller la montée du Cormet de Roseland où se niche l'auberge des Chappieux où nous déjeunons. Certains quittent là la caravane pour rejoindre leurs pénates tandis que le gros de la troupe poursuit vers Beaufort, le col des Saisies, Megève, Combloux et retour à la gare de départ à Saint Gervais pour le pot de l'amitié. Il n'y a pas à dire, mais François sait proposer des programmes alléchants qui font que la traditionnelle formule « à l'année prochaine » n'est pas que de pure forme.

*Olivier Hurstel*





## Le coin des miniatures

## Mais "KESS" que c'est ?

La naissance d'une marque de miniatures automobiles est toujours un événement dans un monde en mutation permanente, ou d'autres sont absorbées ou disparaissent à jamais.

Nous vous en faisons souvent part dans cette rubrique, malheureusement le petit monde de la miniature ressemble de plus en plus, à celui, impitoyable, de l'industrie.

Il y a deux années de cela, notre attention fut retenue par la l'annonce de la sortie d'une gamme de modèles fabriqués en Chine mais conçus en Italie, chargée de promesses et portant la marque mystérieuse de KESS.

Très éclectique, le catalogue de cette firme contient quelques LANCIA et parfois, ce qui accentue notre plaisir, des inédites comme l'APRILIA Pininfarina et l'ARTENA berline.

Le premier modèle paru fut la BETA berline 2<sup>ème</sup> série de 1978, parée de couleurs authentiques, et comme toutes ses consœurs, elle est réalisée en résine.

De nombreuses pièces en photodécoupe viennent agrémenter et donner un cachet hors pair à cette BETA, à cela, ajoutons que le "mobilier" est impressionnant de véracité, ce qui nous fait dire que cette réduction est sans aucun doute la plus réussie de toutes celles sorties ces dernières années chez d'autres réducteurs.

Inédite dans le monde du 1/43<sup>ème</sup>, l'APRILIA Pininfarina de 1939 nous apparaît tout aussi réussie. Sans doute plus "banale" que la version "usine", cette Aprilia a néanmoins beaucoup de charme avec ses rondeurs plus classiques.

La finition est de haut niveau, justesse des formes, laque uniforme et bien appliquée, avec bien sûr de nombreuses pièces rapportées et un "intérieur" des plus riches où nous citerons les boiseries joliment réalisées.

L'ARTENA III<sup>e</sup> Série de 1933 (Tipo 228) est également totalement inédite, seul l'artisan GILA Modelli nous avait proposé une version de retransmission radiophonique (ancêtre de la RAI) il y a quelques années.

Cette limousine était mue soit, par le remarquable V4 de la LAMBDA soit par un V8 de 2.6 litres de 72 CV ou encore un V8 de 2.9 litres de 82 CV.

Le soin apporté à la fabrication est remarquable, conforme à l'original, fidèle de la calandre au porte-bagages arrière. Du grand art !

L'AUTOBIANCHI A112 ABARTH 70 HPVII Série représente un cas à part pour tout ceux atteints par le virus Lancia. Passage obligé pour les moins fortunés, avant d'atteindre le graal Lancia. Dans sa version 70HP, cette "feufollette"\* a marqué à jamais bien des esprits dont l'auteur de ces lignes. Du plaisir de tous les instants dans une ambiance à nulle autre pareille.....nostalgie quand tu nous tiens!

La reproduction de KESS est bluffante de réalisme, le jugement est sans appel: zéro défaut. Tout y est, jusqu'aux ceintures de sécurité rouges comme l'original.

Elle est ou la clé monsieur KESS?

\*Surnom donné à une A112 Abarth 70HP

*Patrick Martinez*

