



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



B-13

EDITORIAL

Poissons d'avril avariés – FFF – Carpe Diem -

En ce deux avril il faut citer les mauvais poissons d'avril auxquels vous avez échappé : fusion de Lancia et d'Alfa, on allie le chic et le sport pour avoir Lancia-Roméo; et « en voiture, Simone ! ».

Un secret bien gardé, 60 ans après, le retour de Lancia en F1 pour le GP de Monaco, on ne sait pas si le plongeon dans le port poissonneux est au programme. La prochaine LANCIA s'appellera : DELTA RAY, le nom MANTA étant déjà réservé par Opel. Le LCF voit son effectif bondir à 3.000 membres ! Mais pour quoi faire ? Découverte d'un prototype Lancia des années 60 dans une grange dans le village de Bayon (Meurthe et Moselle), l'objet étant très

très rouillé sa valeur est inestimable selon Artcurial. L'année prochaine une LETTERA paraîtra le 29 février et le premier avril, on y travaille déjà.

FFF, je croyais connaître la Vallée de Chevreuse, je l'ai redécouverte grâce à notre ami Daniel PARROT auteur d'un beau parcours et d'un excellent carnet de route. Pour une première c'est un succès, les photos dans la prochaine LETTERA et bientôt sur notre site : www.lanciaclubfrance.com

Notre club a été destinataire d'une revue à caractère publicitaire dénommée « CARPE DIEM », si j'adhère à la maxime je ne manque d'y ajouter la suite « quam minimum credula postero » qui en relativise le sens. La revue vantant les joies de la retraite en dilapidant sa pension je l'ai jetée à l'eau du port de Monaco où je coule une retraite heureuse

Inscrivez-vous à nos rallyes et sorties !!

Daniel POTTIER

Les Grandes Dates de LANCIA

1881 : naissance de Vincenzo Lancia à Fobello, un petit village situé à une trentaine de kilomètres de Milan, il est issu d'une famille d'industriels de l'alimentation.

1899 : engagé comme comptable par la société Ceirano, Lancia travaille en fait à la réalisation de la première automobile de la marque.

1900 : après le rachat de Ceirano par Fiat, Lancia devient pilote officiel.

1904 : il remporte la Coppa Florio ; il récidivera deux ans plus tard.

1905 : participation à la Coupe GORDON-BENNET sur FIAT au circuit du Puy de Dôme, en tête il abandonne.



Coupe GORDON-BENNET

1906 : fondation le 29 novembre de la société Lancia à Turin ; Vincenzo conserve son poste de pilote Fiat.

1907 : la première Lancia sort de l'usine de la via Ormea à Turin ; elle prend d'abord l'appellation " 18/24 HP " avant d'être baptisée Alpha ; elle inaugure ainsi la tradition des modèles nommés selon l'alphabet grec.

1909 : Vincenzo Lancia met un terme à sa carrière de pilote pour se consacrer uniquement à sa marque, la **BETA 15/20 HP** est présentée - Publication du Manifeste du Futurisme de Filippo MARINETTI dans le Figaro.

1910/1911 : la gamme s'élargit avec la **GAMMA**, version évoluée de la **BETA**, la société emménage dans une nouvelle usine de 26.000 m2, via Mongivro à Turin. La **DELTA 20/30** est présentée.

1912/1914 : les modèles se succèdent **ETA**, **ZETA**, **EPSILON** apportant chacun son lot d'amélioration et de nouveautés



BELNA

1914/1918 : production de camions et modèles militarisés dont le fameux LANCIAANSALDO IZ produit par ANSALDO (société d'armement).

1919 : Présentation de la **KAPPA** à moteur 4 cylindres. Au salon de Paris, présentation de divers moteurs en V étroit dont un V12 à 30° à soupapes latérales (7837cm³ & 6032 cm³)

1921 : Premiers essais de la **LAMBDA** : monocoque, roues avant indépendantes, suspension à fourreaux coulissants, tunnel de transmission, moteur V4 à 13°. Un accident démontre la validité du concept monocoque.

1922 : la **TRIKAPPA** à moteur V8 étroit est présentée, elle sera produite jusqu'en 1925. C'est la voiture favorite du poète soldat et activiste d'Annunzio.

1928 : présentation de la **DILAMBDA** à moteur V8 à 22°. L'équipage Straza-Varallo sur Lambda se classe 3° des Mille Miglia 1928 à 23 mn du vainqueur.

1929 : aux Mille Miglia une Lambda se classe 4° à 13 mn du vainqueur sur Alfa Roméo. Une équipe de 3 Lambda remporte la Coupe du Roi (des Belges) à Spa. Arrêt de la production de la **LAMBDA** au terme de sa 9° série, il en aura été construit 13.000 environ.

1931 : mise en production de l'**ARTENA** dont il sera produit 4 séries pour un peu plus de 5.000 exemplaires.

L'**ASTURA** est également présentée, puissante et coûteuse elle sera carrossée par les plus grands et finira son existence en 1942 comme l'**ARTENA**

1932 : mise en production de l'**AUGUSTA** et présentation de sa version française **BELNA** construite dans l'usine Lancia de Bonneuil sur Marne. Il s'agit d'une véritable monocoque équipée d'un moteur 1.100 cc.

1936 : premiers essais de l'**APRILIA** : 4 roues indépendantes, freins accolés à la boîte à vitesses, coque en tôle mince,

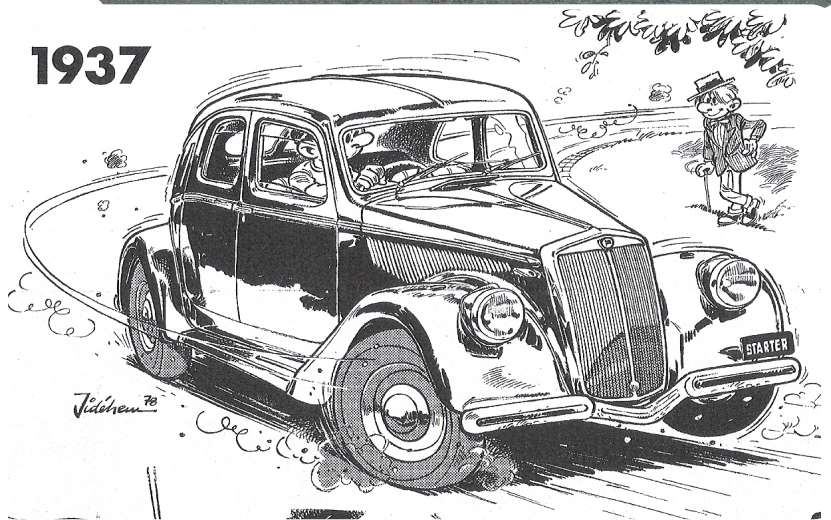
1937 : décès le 15 février de Vincenzo Lancia; la présidence de la firme est alors assurée par sa femme Adèle, leur fils Gianni n'ayant alors que 12 ans.

1939 : la version réduite et simplifiée au 9/10 de l'**APRILIA** est présentée, c'est l'**ARDEA** qui sera produite jusqu'en 1952 en un très grand nombre de version.

1940 à 1945 : la production de voitures particulières est interrompue ou très réduite; Lancia produit des véhicules utilitaires et quelques 250 blindés légers **LINCE** à 4RM.

1946 : la République Italienne est proclamée et la famille royale bannie à l'issue d'un référendum, le roi Umberto II n'aura régné que 35 jours.

(à suivre)



Nardi & Lancia

A partir de 1947, à Turin, Messieurs Enrico Nardi et Renato Danese construisent des petites voitures sportives avec des moteurs bicylindres 750 cc de moto BMW.

Elles ont de nombreux succès dans les épreuves locales, en particulier avec le "gentleman driver" piémontais Gino Valenzano que l'on reverra plus tard au volant des Aurelia.

Enrico Nardi se sépare de son associé en 1951. L'activité est toujours axée sur des voitures de sport avec moteurs Alfa-Roméo, Crosley, Giannini ou Lancia.

Dans cette capitale automobile il y a de nombreux autres préparateurs : Bosato, Conrero, Facetti et Abarth qui aura bientôt l'appui de Fiat. La réalisation la plus intéressante de Nardi en 1952, est une monoplace de F1 à moteur central Aurelia 2 litres poussé à 110 cv avec 6 carburateurs Dell'Orto de moto, puis à 135 avec un quadruple corps.

Le châssis tubulaire pèse 50 kilos, le train avant est celui de l'Aurelia mais avec des freins à l'extérieur des roues pour un meilleur refroidissement et plus d'accessibilité. A l'arrière la boîte-pont est accolée au moteur, au-dessus un ressort transversal à lames remplace les ressorts hélicoïdaux et 2 amortisseurs télescopiques s'appuient sur les triangles de suspension. Les joints de cardans ne sont plus sur la face externe des roues mais normalement à l'intérieur. Le pilote est enfermé entre 2 longerons du châssis, la carrosserie en aluminium est de Motto.

Dans son numéro de septembre 1952 la revue "l'Automobile" annonce que la Lancia- Nardi " inquiétera bientôt les Ferrari et Gordini". Or cette dernière, le type 20, 6 cyl. double arbre, atteignait déjà près de 180 cv et que la Ferrari 500, 4 cyl, d'Ascari, faisait mieux et dominait la scène. Aussi cette monoplace bien pensée et aux nombreuses innovations disparut sans avoir connu l'appel de la piste. Avec son moteur tristement culbuté, elle n'avait pas enthousiasmé Gianni Lancia qui préparait la D 20 avec l'ingénieur Ettore Zacone Mina.

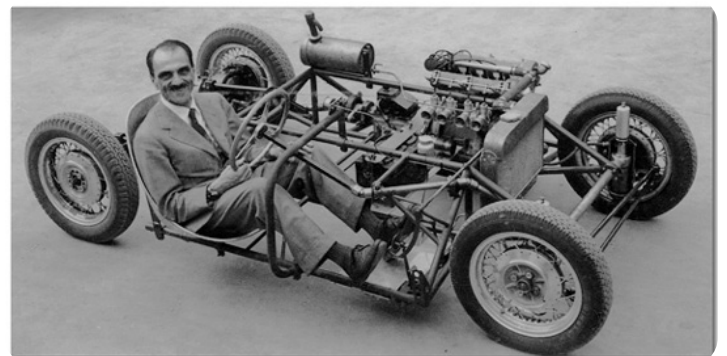
En 1954 on voit une barquette Nardi-Crosley au Mans mais elle ne terminera pas.

L'année suivante c'est la dernière participation d'une voiture typiquement Nardi, la "Bisiluro" à 2 fuselages dont le design est du à Carlo Molino, un architecte et designer de talent, le fuselage de droite abrite le pilote, celui de gauche un moteur 750cc, 2act Giannini. A la 2^{ème} heure son pilote Damonte est malheureusement envoyé au fossé par un concurrent plus puissant. L'idée sera reprise plus tard avec l'OSI Bisiluro à moteur Renault Alpine, son destin sera avorté..

Cette curiosité marque la fin de Nardi comme constructeur. Il va se concentrer sur l'amélioration des voitures de série et la fabrication de ses fameux volants bois et alu.

Mais ceux que l'on trouve sur les Aurelia B 20 ou B24 sont de Pagliani et Provenzale à Turin et non des Nardi.

En 1955 il laisse encore son empreinte sur le "**Rayon d'Azur ou Blue Ray**", un châssis tubulaire avec un moteur d'Aurelia 2500 poussé à 190 cv (d'après la presse de l'époque !), une carrosserie en 2 tons de bleu métal par Vignale sur un dessin





futuriste de Michelotti. Le pare-brise est à double courbure, comme celui de la Ford Futura de Ghia.

Le toit en plexiglas est transparent avec une prise d'air métallique au milieu, les glaces latérales sont arrondies et s'ouvrent vers le haut, un second modèle assagi destiné à un client américain suivra.

Enrico Nardi décède en 1966 et cette marque artisanale, si représentative de l'activité automobile italienne des années 50, disparaît peu après. A noter que la marque a été reprise récemment sous le nom de « Nardi-Personnal ».

Claude Pibarot



Sorties à venir

26 avril 2015 Rallye de Normandie

Programme :

Départ depuis le port de Honfleur. rdv à partir de 8h45 pour un petit déjeuner en terrasse. Départ impératif 10h.
Parcours de découverte du Marais Vernier et de l'Estuaire de la Seine Déjeuner en bord de Seine à Villequier.
Visite du Musée Victor Hugo Gouter d'adieu autour de produits locaux.

Participation : 60 € par personne

Ceux qui souhaitent arriver la veille : Réservation de chambres à l'Hôtel IBIS Honfleur et dîner sur le port.

Parking réservé sur le port de Honfleur pour le départ.

26 avril 2015 Rallye de Normandie

Nom:

N° adhérent:

Nombre de personnes: x 60 € = € chèque à l'ordre du LCF

Bulletin à retourner à : Gilles BOURDON, 213 route de Verguetot 76430 OUDALLE

Pour la réservation de l'Hôtel IBIS : envoyer un Mail à Gilles : gil.bourdon@wanadoo.fr

22-23 Mai 2015 : 11^{ème} édition du HF Days (ex DeltaDays) Monts et Volcans d'Auvergne

Voir le programme et engagement sur : www.deltadays.eu ou contacter: J.P.Voisin au 01 39 60 56 73 / 06 78 61 05 54

Point de ralliement : l'Hôtel *** **la Gazelle** à 63610 Besse-St Anastaise.

Samedi 30 Mai 2015: 1^{ère} sortie du Sud

promenade dans l'Hérault par Pézenas, Clermont l'Hérault et Bédarieux, visite d'un domaine agricole de la région de Faugère

Samedi 30 Mai 2015:

Nom:

N° adhérent:

Nombre de personnes : x 60 € = € chèque à l'ordre du LCF

Bulletin à retourner à : Laurent DABORD (laurent.dabord@orange.fr) 6 rue Bel Horizon 31450 ODARS

Rendez-vous le 30 Mai 2015 à 10h à : le lieu précis sera fixé ultérieurement

27-28 Juin 2015: 3^{ème} randonnée des Alpes

RV le 27/06 à 8h30 à l'hôtel Radiana à Léchère puis Val d'Isère, col de l'Iseran, Lanslebourg, Suse, Col du Mt Cenis... puis étape à la Sauze d'Oulx

28/06: col de l'Echelle, Briançon, col du Lautaret, col du Galibier, Valloire, St Michel de Maurienne...

Programme détaillé et bulletin d'inscription sur le site : http://www.randonneedesalpes.sitew.fr/#Programme_2015.I

Nombre d'engagés limité à **25 équipages**

11-12-13 Juillet 2015: En passant par la Lorraine

25-27 septembre 2015 : Rallye annuel

Les pré-inscriptions sont à envoyer à :

D. POTTIER 15 rue des Innocents 75001 PARIS

ou par courriel : SFERIC-POTTIER@wanadoo.fr

Nombre de personnes:

Rendez-vous le 25 septembre à COLLIOURE (66)
Hôtel avec vue sur mer à ROSAS (Espagne)

Participation: 580 € pour 2 personnes