



# La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



# C-13

## Editorial

*Monaco 1955 – Fin de partie – Participez !*

Vous ne pensiez quand même pas 60 ans après y échapper ? La Lettera célèbre à sa manière l'extraordinaire Grand Prix de Monaco 1955, se souvient de la mort d'Alberto Ascari quelques jours après à Monza et vous remémore succinctement les événements qui suivirent et marquèrent un changement drastique à la direction de la firme.

Ces grandes dates tombent à pic.

L'illustration qui précède ces lignes est de Carlo Demand, un illustrateur allemand digne de Radar et Détective, nous publierons d'autres de ces dessins de LANCIA en course.

A l'heure où les concessionnaires LANCIA reçoivent des lettres de résiliation.

Vous trouverez dans ces pages la reproduction d'un placard paru en 1973 dans la presse française, truffé d'erreurs et de coquilles vous le savourerez lentement à la lumière des événements présents et en vous rappelant que parfois notre marque dans ces années passées frôla souvent le 1% de part de marché, ce qui n'est pas rien.

En dernière page, quelques bulletins pour tous les goûts et faire rouler sa LANCIA, inscrivez-vous !

Daniel POTTIER

## Les Grandes Dates de LANCIA (suite 2)

**1946 :** depuis 1944, l'entreprise est dirigée pratiquement par l'oncle de Gianni, Arturo Lancia récemment revenu des Etats-Unis où il a suivi une formation en management.

La fabrication des APRILIA et ARDEA est reprise.

**1948 :** à la mort de son oncle Arturo, Gianni Lancia prend la présidence de la société après de bonnes études d'ingénieur à l'université de Pise.

**1950 :** le 4 mai au salon de Turin, présentation de l'AURELIA berline type B10, la principale innovation est le moteur 6 cylindres en V à 60° de 1700 cm<sup>3</sup>, c'est le premier produit en série ! Le paquet cadeau comprend 4 roues indépendantes, les pneus radiaux, les freins arrière accolés à la boîte et bien sûr une coque autoportante.

**1951/1952 :** Présentation de l'AURELIA B20 GT au salon de Turin, la même année sont présentées les berlines AURELIA B21, B15 et B22, la cylindrée du moteur V6 est portée à 2 litres. La B20 est logiquement engagée en compétition le succès est immédiat Bracco-Maglioli sont 2èmes aux 1000 milles et Bracco-Lurani se classent 12èmes au 24 h. du Mans.

**1953 :** lancement de l'APPIA type C10, 1098 cm<sup>3</sup>, c'est une petite soeur à 4 cylindres de l'Aurelia berline, elle sera déclinée en 3 séries et totalisera près de 110.000 exemplaires en 1963 à l'arrêt de la production. La cylindrée de la B20 est portée à 2.451 cm<sup>3</sup>. Une B20 remporte le Liège-Rome-Liège

**1954 :** la berline Aurelia B12 entre en production, la cylindrée est maintenant de 2.266 cm<sup>3</sup>.

En sport et depuis 1953 la Scuderia remporte toutes les grandes épreuves d'endurance à l'exception des 24h du Mans ainsi Ascari remporte-t-il les 1000 Mille. Victoire au Monte-Carlo avec Louis Chiron sur Aurélia B20.

La construction par la société Italcementi du Palazzo LANCIA est lancée à Turin, il sera inauguré en 1956.

En octobre, la formule 1 D50 est engagée au Gp d'Espagne couru à Barcelone, elle signe le meilleur temps des essais pilotée par Ascari puis abandonne.

**1955 :** à Bruxelles en janvier le monde découvre l'Aurelia B24 qui reste une des plus grandes réussites de Pinin Farina – Elle sera la voiture des stars.

Au GP de Monaco, le 22 mai, la D50 d'Ascari échappe à son pilote et tombe dans le port, il est légèrement blessé, une semaine plus tard il se tue à Monza en essayant une Ferrari sport.

Cet accident signe la fin de l'ère Gianni Lancia, le principal créancier de la firme Carlo Pesenti, patron d'Italcementi acquiert la majorité du capital. Gianni quitte l'Europe.

Les voitures du Reparto Corse sont cédées à Ferrari alors dans le besoin. Entretemps Castellotti court le GP de Belgique à Spa, c'est la dernière fois qu'une Lancia est engagée en Grand Prix.

**1956 :** le professeur Antonio Fessia réorganise l'entreprise et lance l'étude de ce qui deviendra la FLAMINIA. L'APPIA est modernisée et sa puissance accrue.

**1957 :** en mars au salon de Genève, première apparition de la FLAMINIA Berline, 2,5 litres, il s'agit d'une évolution de l'AURELIA du point de vue mécanique, la suspension avant à fourreau coulissant est abandonnée. La carrosserie signée Pininfarina fixera le style des berlines européennes pour de nombreuses années.

**1958 :** le coupé FLAMINIA Pininfarina entre en production tout comme les coupés carrossés par Touring et Zagato (modèle Sport).

**1959 :** lancement de la construction de la nouvelle usine de Chivasso.

**1960 :** la FLAVIA berline est présentée au salon de Turin, première traction avant italienne elle accumule les innovations, moteur 4 cylindres à plat 1500 cm<sup>3</sup>, faux châssis supportant l'ensemble moteur, boîte. Les performances et l'esthétique de cette première version sont jugées décevantes par la presse. La FLAMINIA convertible Touring est commercialisée.

Daniel POTTIER et Serge CROIZIER  
A suivre ....



## Rallye FFF 22 mars 2015

C'est à la demande de Jean-Charles Voisin, lors du FFF 2014, qu'il m'a été demandé d'organiser le FFF 2015 en vallée de Chevreuse. En accord avec Jean-Pierre, son père, il a été décidé de réaliser conjointement cette sortie, Jean-Pierre apportant l'expérience de ceux qu'ils organisait. Malheureusement Jean-Pierre a dû se faire opérer et il n'était pas question que sa convalescence se passe dans nos voitures. Après avoir concocté un parcours qui s'est étendu plus loin que la vallée de Chevreuse, le choix du restaurant se faisant au sud ouest de la forêt de Fontainebleau, dans le Gâtinais, nous allions avoir à nous promener dans la vallée de l'Essonne.

C'est donc le 22 mars que nous nous retrouvions à l'hôtel IBIS de Vélizy 2 pour un petit déjeuner, le parking du centre commercial nous permettant de garer nos voitures sans problème un dimanche matin.

Après une sortie de Vélizy que j'ai espérée sans encombre, les participants se sont baladés en vallée de Chevreuse (côte de la Madeleine, les 17 tournants), cette première partie était assez tourmentée et nous n'avons pas trouvé trop de cyclistes pour un dimanche matin.



Nous nous sommes retrouvés près du centre national du Football à Clairefontaine (j'aurai aimé entrer dans le centre, mais la direction ne l'autorise que si l'on consomme des repas). Nous avons continué en prenant des petites routes dans la vallée de l'Essonne en passant par Saint Arnoult en Yvelines, Dourdan et Etréchy, où là nous avons refait une pose.



La fin du parcours est beaucoup plus roulante, en passant par Milly la Forêt, et nous permet d'arriver dans une Chèvrerie en plein champ où nous y attendait un repas fait de foie gras, cassolette de poissons et filet de bœuf.

Après avoir corrigé les questionnaires qui portaient sur des réponses que l'on pouvaient trouver dans les Lettera de 2013 et 2014 et remis aux deux meilleurs un colis des produits de la chèvrerie, nous nous séparions en début d'après midi pour un retour dans nos foyers.

Daniel PARROT (photos de Thierry VENDEWINKELE)

## Rallye de Normandie 26 mai 2015

Pour célébrer la 10<sup>ème</sup> édition du Rallye de Normandie, la Seine Maritime fut pour cette fois délaissée au profit de la rive gauche du fleuve, sise en Normandie prochainement réunifiée. La Basse, et ses allures de Parisienne branchée ayant épousé la Haute et sa tradition Viking ancestrale. Les Lancistes y furent accueillis autour du vieux Bassin d'Honfleur où leurs nobles montures terrestres firent pâlir de jalousie les vieux gréements. Un carrousel de chevaux de bois était même proposé aux participants au cas où ceux de leur automobile ne les satisferaient pas pleinement. Il n'en fut rien. 22 équipages avaient répondu présents pour l'événement du dimanche avec comme singularité notable, 3 berlines Fulvia et 2 Flavia convertibles Injection. Comme à l'accoutumée, pas moins de 5 équipages étaient dépêchés d'outre- Quiévrain comme pour venir rappeler ici l'origine maternelle de Guillaume le Conquérant. Pour plus de la moitié des équipages arrivés la veille, le dîner du samedi soir fut l'occasion d'une expérience gastronomique en la maison natale du contre-amiral Hamelin, marin émérite de l'Empereur. Après avoir quitté du regard, la perspective des haubans du Pont de Normandie, le carnet de route devint plus subtil dans l'Estuaire et l'insolite phare de Fatouville situé aujourd'hui au beau milieu des terres, là où jadis le fleuve y avait son lit. Ce phare est éteint depuis 1907. Et c'est précisément à cet endroit qu'une pompe à essence de Flavia choisit de s'éteindre elle aussi. La solidarité habituelle eut vite raison de la panne et l'éclat de la Lancia, à défaut du phare, revint. Après avoir joué avec les méandres du fleuve, les arbres fruitiers du Marais Vernier, et les routes forestières sinueuses de la forêt de Brotonne, les rescapés repassèrent sur l'autre rive via le Pont de Brotonne, premier passage en amont sans s'acquitter d'un péage. Ceci dans le but de rejoindre Villequier, fief familial de la famille Hugo, à laquelle le fleuve fit payer à cet endroit un lourd tribut, influençant à jamais les pensées de notre plus célèbre écrivain. Tous ces événements nous furent agréablement contés dans la célèbre demeure après le déjeuner. Le lieu étant sans doute propice aux grands hommes, le Président fondateur de notre Club nous fit une visite inopinée, qui me toucha personnellement en cette année célébrant le 30<sup>ème</sup> anniversaire de notre première rencontre. L'après-midi fut consacré à quelques dernières routes sinueuses rendues délicates par une petite pluie, sans laquelle la Normandie perdrait de son attrait. Après le chêne d'Allouville, symbole de longévité, l'auberge du Val au Cesne nous accueillit autour de quelques douceurs locales au moment des au revoir. J'ai été ravi d'accueillir en Normandie de nouveaux participants, Catherine et Claude Goeuriot, Nadine Morizot et Louis Dreneau, ainsi que Jean-Claude Stassen et son épouse. Puis rassuré par l'éclosion de la nouvelle génération de Lancistes, représentée par Audrey Sutter et son compagnon, qui certes daignent encore promener celui qui fut notre trésorier....! Une fois encore, je retiendrai de cette journée ses grands moments de convivialité partagée, confirmant que le LCF est une bien belle famille

Gilles BOURDON





# DEUX GÉNIES UNE PASSION COMMUNE : 67 ANS D'INNOVATIONS TECHNIQUES

LANCIA naît du génie de deux hommes : Vincenzo LANCIA et Claudio FOGOLIN. Tous deux d'anciens essayeurs FIAT. L'automobile est leur passion depuis toujours. La firme LANCIA ouvre ses portes en 1905. Leurs économies ? 50.000 lire.

Le 26 novembre démarre la construction du premier modèle LANCIA. Un incendie retarde sa sortie, puis c'est la porte de l'atelier qu'il faut abattre pour lui laisser le passage !

Le moteur de cette première LANCIA se caractérise déjà par son modernisme et ses performances : 11,4 cv à 1.450 tours/minute, alors que les moteurs de cette époque ne dépassent pas le régime des 1.000 tours/minute.

Les essais de la première voiture sont encore en cours quand la deuxième est mise en chantier.

La troisième est commercialisée : c'est le double Phaeton 18-24 cv, voiture confortable, rapide, luxueuse.

Ses innovations ? Un châssis léger et surpasse, une transmission par cardans.

On est loin de la chaîne traditionnelle des années 1905-1910. Les 16 premiers exemplaires seront essayés par LANCIA lui-même, comme il se réservait d'essayer par la suite tous les prototypes.

En 1908, apparaît le type 53 ou Dialfa. Son nom terminé en A sera le début d'une tradition de la marque.

Son moteur sera un des premiers 6 cylindres de l'histoire automobile. Le dernier modèle de l'avant-guerre, la BETA 1909 revendra au moteur 4 cylindres monobloc pour une cylindrée de 3.120 cm<sup>3</sup>.

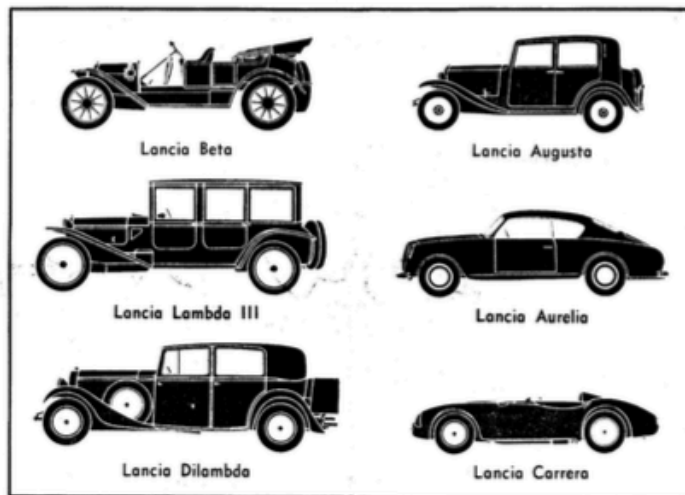
Après la guerre sortent successivement

la KAPA et la LAMBDA (1920). Ce modèle sera produit à 13.000 exemplaires sur une durée de 8 ans, production très importante pour l'époque.

L'idée de sa structure est née... d'une promenade en bateau que fit Vincenzo LANCIA après la guerre. Il se prit à réfléchir au rôle des tôles résistant aux fortes pressions de l'eau et assurant du même coup la rigidité de la coque.

La structure monocoque est née. La suspension avant de la LAMBDA est également, pour la première fois au monde, à

En 1937 est lancée l'APRILIA. C'est l'un des modèles les plus typiques de la production LANCIA. Il s'agit d'une berline 5 places, de forme aérodynamique, d'un poids inférieur à 900 kg. Le moteur est conçu selon les principes chers à la marque : structures en aluminium, chemises en acier, chambres de combustion hémisphériques, 4 cylindres en V très fermé. La cylindrée s'élève à 1.351 cm<sup>3</sup> pour une puissance de 47,8 ch à 4.300 tours/minute. La carrosserie est à structure portante, la suspension avant utilise des ressorts hélicoïdaux, le pont arrière est à arbre de roues oscillantes et



roues indépendantes. L'ensemble de ces productions permet à LANCIA d'atteindre la taille industrielle.

Parallèlement, la réputation de la marque se développe : élégance, confort, performance, le tout obtenu par l'adaptation de solutions techniques d'avant-garde.

Les modèles suivants continuent la tradition et assurent le développement de la marque : DILAMBDA, ARTENA, ASTURIA, AUGUSTA.

La DILAMBDA adopte naturellement la suspension à roues indépendantes à l'avant. Le poids de ce modèle exige également un châssis d'une très grande rigidité : il s'agit d'un châssis à longeron, renforcé par des traverses en X.

À l'arrière, le réservoir d'essence fait office de traverse, renforçant le châssis sans augmentation de poids.

Son moteur est un 8 cylindres en V étroit. La distribution est effectuée par un arbre à came en tête et soupapes parallèles. C'est un 3.960 cm<sup>3</sup> développant 100 ch à 4.000 tours/minute.

L'ARTENA est une 4 cylindres de moins de 2 litres, l'ASTURIA une 8 cylindres de 2.600 cm<sup>3</sup>.

Jusqu'en 1937, l'ASTURIA glane les succès en compétition. Les 2 premières places au tour d'Italie en seront le couronnement.

de nombreuses compétitions en série touristique.

En 1953, l'APPIA est présentée au salon de Turin. Pour une cylindrée de 1.100 cm<sup>3</sup>, elle offre une vitesse de pointe de 120 km/h dans sa première version, 128 km/h pour la version 1956.

Cette seconde version est offerte avec plusieurs types de carrosseries : un coupé FARINA, une de « LUXE », un coupé ZAGATO beaucoup plus rapide. La production se poursuivra jusqu'en 1963.

À cette époque, LANCIA se lance dans la compétition automobile avec succès : en 1954, Louis Chiron, au volant de la B 20 gagne à Monte-Carlo; Fangio, au volant de la D 24 remporte la victoire à la Panamerican.

En formule 1, la marque obtient la consécration au Grand Prix de Valentino : Ascari est premier, Villotier troisième et Caste Loti quatrième. Son moteur, un 5 cylindres en V développe 225 ch à 8.000 tours/minute. La D 50 victorieuse est apparue en 1954.

Hélôs, Ascari meurt à Monza. LANCIA abandonne la compétition en signe de deuil.

Les voitures et le matériel sont fournis à Ferrari. En 1956, les LANCIA-FERRARI remportent le titre mondial. La FLAMINIA, conçue par Antonio FESSIA et carrossée par PININFARINA apparaît en 1957. L'architecture de son moteur est dérivée de celui de l'Aurelia : 6 cylindres en V à 60 degrés.

Cette berline luxueuse et raffinée sera proposée en plusieurs versions : le prestigieux coupé Pininfarina, la GT Touring, la Sport Zagato. Une FLAMINIA hors série est même construite pour le président de la République, celui-ci l'utilisera invariablement lors de cérémonies officielles.

Puis ce furent les FLAVIA, suivies des FULVIA. Les traditions sont respectées : élégance, confort, et performances.

Entre-temps, le développement de la production a nécessité l'ouverture d'une nouvelle usine. En 1959, les travaux commencent à Chivasso et, deux ans plus tard, la première FLAVIA sortait des chaînes. Cette usine ultra-moderne est notamment conçue de façon à réduire la fatigue des monteuses. Les chaînes sont installées à hauteur d'homme. Les différentes opérations de montage sont donc ainsi facilitées. La surface totale couverte atteint 225.000 m<sup>2</sup>, les chaînes de montage 200.000 m<sup>2</sup>.

L'usine de Verrone près de Biella, aujourd'hui en cours de construction, doit être achevée à la fin de l'année. La capacité de production, 600 moteurs par jour, s'étale sur 120.000 m<sup>2</sup>.

Ainsi, en un peu plus de 70 ans, le génie de LANCIA, son amour de la perfection, l'emploi des techniques aéronautiques, ont forgé l'histoire d'une des marques les plus prestigieuses de l'automobile, qui se place à la pointe de la technique mondiale.

## Une progression remarquable sur le marché français

En 1972, LANCIA a produit 50.000 véhicules, ce qui la place au quatrième rang des constructeurs italiens. 25 % de sa production sont exportés.

En Italie, 12.000 personnes sont employées par la marque.

En France, LANCIA France emploie 180 personnes à Levallois et à Neuilly et 20 personnes à sa succursale de Marseille.

La marque est distribuée par plus de 200 points de vente-service.

La progression du nombre de véhicules distribués est remarquable :

— 1965	850
— 1970	2.000
— 1971	2.900

Ces chiffres traduisent de façon éclatante le succès de la marque dans notre pays et l'accueil que font les consommateurs à ses produits.

## Qui est l'utilisateur de la LANCIA ?

C'est parfois une utilisatrice. Plus souvent, c'est un homme, jeune, mais de plus de 30 ans. Il est avocat, médecin, industriel, commerçant ou cadre. Il possède souvent une deuxième voiture. Il apprécie les qualités de la marque et lui est fidèle : il garde sa voiture un certain temps, plus longtemps en tout cas que la moyenne des utilisateurs de l'ensemble des marques disponibles sur le marché. En outre, son utilisation est intensive.

À l'évidence, toutes ces caractéristiques le désignent comme un amoureux des belles machines.

## Les petites annonces

- **Charles TINE** vend **Fulvia Fanalone** pour 72 000 €.Exposée sur le stand LCF durant Rétromobile 2015  
Contact: [charles@safebrands.com](mailto:charles@safebrands.com)

- **André SEVE** ( LCF 1429) recherche **Flaminia Touring**, de préférence cabriolet 2,8 lt. 3 C  
Contact : Tel : 06 07 53 49 39 ou [andreseve@orange.fr](mailto:andreseve@orange.fr)

- **Bruno Martin**, nouveau membre LCF, gendre du fils de Marcel Pourout, recherche toute information sur les Dilambda, Belna, Ardennes, Astura carrossées par Pourtout. Déjà en contact avec certains sociétaires, en vue de l'élaboration d'un livre sur ce carrossier.  
Contact: : [martin\\_brunomg@yahoo.com](mailto:martin_brunomg@yahoo.com)

## Sorties à venir

**27-28 Juin 2015**

### 3ème 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](http://www.randonneedesalpes.sitew.fr/#Programme_2015.I)

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

**11 au 13 Juillet 2015**

### En Passant par la Lorraine 2015 Pays de Bitche

Nom :

N° Adhérent :

Rendez-vous samedi 11/7 à 14h30 au musée Lalique. Fin du rallye Lundi 13/7 après le déjeuner.

Participation comprenant : 2 nuits en 1/2 pension, 2 déjeuners, visites, plaque, RB.

Couple : 450 € / Individuel : 270 € / Autres : contacter l'organisateur.

Nb. de personnes :

Voiture :

Année :

Paiement par chèque à l'ordre du LCF ou par virement sur le compte : FR76 1470 7000 0700 5190 8902 318 code BICS : CCBPFRPPMTZ

**Bulletin à retourner à : Serge CROIZIER 59 Route du Beillard - F - 88400 LIEZEY**

[serge.croizier@orange.fr](mailto:serge.croizier@orange.fr) / tél. : 06 32 63 82 53

### GRAND RALLYE 2015: 25-27 septembre 2015

### COLLIOURE-ROSAS -LES ALBERES - L'ALT EMPORDA

Nom :

Prénom du conducteur et du passager :

Lancia :

année :

Participation 2 personnes : 580 €

1 personne : 350 €

Paiement par chèque joint

Virement : IBAN FR76 1470 7000 0700 5190 8902 318 – BICS : CCBPFRPPMTZ

Bulletin à renvoyer à : Daniel POTTIER – 15 rue des Innocents - 75001 - PARIS

[sferic-pottier@wanadoo.fr](mailto:sferic-pottier@wanadoo.fr)

tel : 06 89 78 39 78