



# La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



## Edito

Mol Be – Fulvia 50 - Un autre anniversaire

« MOL BE » cela veut dire « TRES BIEN » en catalan et c'est le mot qui restera après notre rallye en Catalogne, belles routes, beaux soleils, bel hôtel et belles Lancia. Les gens heureux n'ont pas d'histoire il faudra pourtant dans la prochaine LETTERA faire pour nos annales le compte rendu de ce 35 ° Grand Rallye .

L'édition 2016 est en préparation et vous ne manquerez pas d'être informés, réservez votre fin septembre !

D-15

Le 11 octobre en compagnie de nos confrères du Lancia Classic Club furent célébrés dans la bonne humeur les 50 printemps de notre cher coupé FULVIA. On se retrouva finalement à AUTOMEDON sur un stand commun après avoir partagé une bonne journée et un beau parcours écrit par notre ami René Potet. L'évènement est significatif je le crois, d'une bonne volonté générale qui va dans le sens d'un avenir paisible et l'on n'attendra pas le 60 ème anniversaire pour le constater à nouveau.

Un petit regret cependant, c'est ma très grande faute, nous avons complètement omis de chanter à tue-tête :

TANTI AUGURI A TE, FULVIA –

Il y a un autre anniversaire, celui des 60 ans de l'Aurelia B24, j'ai compris que ceux d'entre nous qui vont à Padoue seront gratifiés par nos amis italiens d'une belle « mostra », quelques photos de bonne qualité seront bienvenues.

J'ai envie de conclure et conclus d'ailleurs par un sincère « Tout va Bien ! ».

Daniel POTTIER



## En passant par la Lorraine

En 1888, à 28 ans un jeune joaillier du style Arts Nouveaux, crée sa fabrique d'objets décoratifs dont des bouchons de radiateur, bijoux, et autres pièces symbolisant le luxe à la Française. La manufacture de Wingen sur Moder, en Alsace, ouverte en 1921 est le seul site de production de ce créateur renommé qu'était René Lalique.

En ce début d'après-midi, la visite du musée, point de départ de cette 23e édition du Lorraine, nous permet d'admirer un grand nombre d'œuvres de la production diversifiée de la Maison Lalique.

Quelque temps et kilomètres plus tard, Bitche et l'hôtel face à la Citadelle nous accueillent pour une première soirée de joyeuses retrouvailles. La clémence du temps autorise un dîner en terrasse, ponctué par quelques interventions de chevaliers servants afin de protéger (tant bien que mal) du soleil quelques convives féminines.

La matinée du lendemain est tranquille. Nous parcourons une petite cinquantaine de kilomètres pour rejoindre Volmunster en passant par Haspelscheidt et son lac (que certains n'ont pas vu) Waldhouse, Breidenbach, Schorbach et son calendrier universel de la Paix de Joseph Kriegel ainsi que le centre d'art contemporain que l'on doit à... ses auteurs.



propice à une petite halte, Lemberg et Bitche.

En cette fin d'après-midi, il règne une certaine agitation autour d'une voiture qui s'entête à ne plus vouloir freiner. Embêtant vous en conviendrez.



Nous traversons Epping (pong), Weiskirch pour rejoindre le moulin d'Eschviller et son auberge, située dans un écrin de verdure. Ce jour-là, à l'occasion de la journée nationale des moulins, est organisée sur le site bucolique d'Eschviller, la 17ème fête des saveurs paysannes d'autrefois et des démonstrations de moissons à la faux.

Etant à deux pas de la frontière avec l'Allemagne, certains tentent de fuir à l'étranger mais se trouvent «refoulés» par la maréchaussée, à moins que ce ne soit l'appel du cochon de lait servit au déjeuner.

Après le repas nous reprenons la route pour un périple de 100 km à travers les forêts du parc régional des Vosges du nord, Reischoffen son lac et son musée du fer, Niederbronn les bains, Philippsbourg, l'étang du Hanau

L'assistance technique du LCF ne ménage pas ses efforts et diagnostique rapidement l'origine du mal : liquide de frein dans l'assistance. Des mains expertes s'affairent sous le capot et au bout de quelques minutes la voiture s'élance dans un joli nuage de fumée bleue, c'est mieux mais pas tout à fait concluant.

Le lundi matin est consacré à la visite de la Citadelle de Bitche et plus précisément à ses souterrains. Cet édifice fortifié par Vauban après l'annexion de la Lorraine par Louis XIV, a été ensuite modernisée par les Allemands de 1870 à 1900.

Equipés de casques audio nous suivons le parcours jalonné d'écrans vidéos sur lesquels sont projetés des scénettes retraçant le siège de la citadelle défendue par le capitaine Teyssier lors de la guerre de 1870. Conflit que l'on doit, notamment à l'influence de l'Impératrice Eugénie, de nationalité

espagnole, dont le nom complet demande du temps pour l'écrire et le lire.

Après ce très intéressant cours d'histoire, il est temps de rejoindre l'auberge des Mésanges à Meisenthal pour le déjeuner final.

Les quelques kilomètres se feront prudemment pour l'auto dont le freinage répond toujours aux abonnés absents. L'arrivée dans Meisenthal, se faisant par une longue et sinueuse descente il est préférable de se trouver derrière elle. Tout se passa bien ainsi que son retour en ses pénates.

Merci à tous les participants pour leur venue et leur convivialité.

Serge et Annie





## 11e HF Days : Monts et Volcans d'Auvergne

En ce mois de Mai, l'Auvergne accueille les petits éléphants Lancia qui ornent les calandres de certaines de nos Delta, pour une virée dans les monts et volcans de cette magnifique région.

Besse en Chandesse, proche de Super Besse, charmante bourgade médiévale idéalement centrée pour les parcours de cette 11ème édition.

Notre l'hôtel «Les Gazelles», rien à voir avec les quadrupèdes à cornes, rares dans nos contrées - sauf dans les zoo - doit son nom au patois local qui signifie «ruisseau», «ru» ou en vosgien «rupt».

Chaque région ayant un nom spécifique pour ces cours d'eau.



Lors de notre promenade dans Besse, découverte d'une Thema série 1 un peu délaissée, qui nécessite quelques soins avant de retrouver sa vigueur.

Donc depuis l'hôtel, le premier jour, nous prenons la direction nord vers le Puy de Sancy par le col de la Genette, la tour d'Auvergne, la Bourboule - pas le temps d'une cure - col de la Moreno sans Dario (sic), Ceysat et l'accueillante auberge de Mazayes située dans un calme petit nid de verdure.

Rendons grâce à Nathalie et Didier pour le choix de cet établissement et le parcours de cette journée.

Les équipages restaurés, les fringants chevaux piaffant d'impatience, la troupe s'ébranle pour rejoindre Charade et son circuit dont l'accès n'est pas possible. Après s'être regroupés nous faisons ensemble le tour de l'ancien tracé. Murol, Saint Nectaire - un souvenir pluvieux - puis la vallée et les superbes gorges de Courgoul pour finaliser cette journée.



Eric, soucieux de sa réparation de fortune (mais efficace) sur l'arrivée d'essence de son auto se veut rassurant pour la suite des opérations.

Le samedi boussole au sud vers Salers avec des paysages variés passant des monts boisés et leur végétation dense à ceux qui dressent leur cime dénudée vers le ciel. Contraste surprenant pour qui découvre cette région.



Le passage au col de Pertus offre de magnifiques vues insoupçonnées dans cette région, un régal pour les yeux. Col quelque peu encombré en raison d'un trail, la prudence est de rigueur en descendant sur Salers qui accueille les trois milles participants de la manifestation. Après quelques difficultés à garer nos voitures, les parkings débordant d'autos en tous genres, restauration puis promenade digestive dans cette ville unique du 16ème siècle dont les maisons en pierre volcanique lui confèrent un charme austère.

Emplettes de fromage local achevées, retrouvons le calme de la campagne auvergnate pour regagner Besse par différents cols : de Légal, de Redondet, Pas de Peyrol, d'Eylac, de Serre.

En fait le calme est retrouvé à l'hôtel lors du verre de l'amitié qui clôturera cette manifestation.

Durant cet échange fraternel, Jean s'occupe à régler un problème de ventilateur sur sa Perlata, ce qui lui vaut de recevoir le «prix du plus malchanceux».

Il rentrera sans encombre en Ile de France.

Le lendemain matin, petit déjeuner consommé, Peter, venu d'Angleterre; Mike, d'Allemagne; Sonia, Xavier et Luis, d'Espagne; Anne et Patrick de Belgique.....et les autres, prennent le chemin du retour après moult congratulations.

Encore merci à Jean Pierre assisté de sa fille Sylvaine, qui malgré ses déboires, non sentimentaux, mais de santé a mis tout en oeuvre pour faire de cette sortie une belle réussite pour le plaisir de tous.

Grand merci à Luis qui nous a concocté un film de cette sortie: il est visible sur le site :

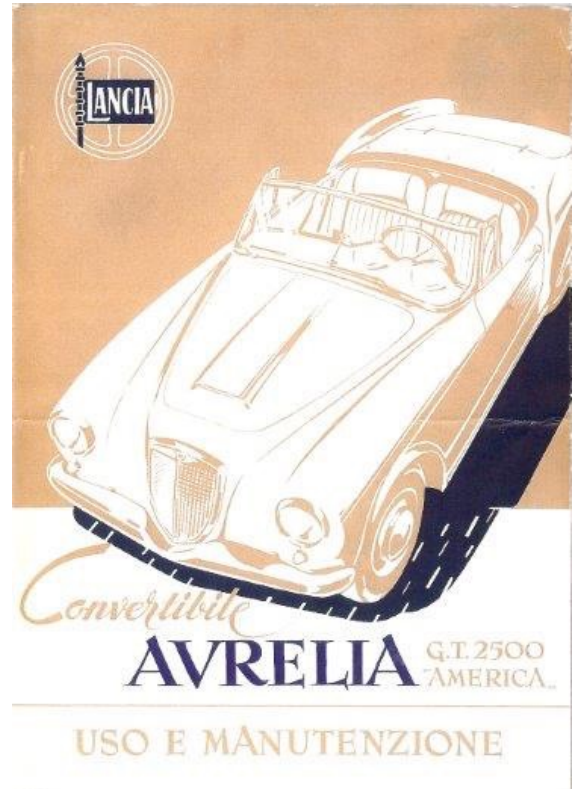
<http://www.dailymotion.com/video/k2n1xJ3GBMMoVBc5hoA>



## B24...Spider...Convertible...ou America ?



### AVRELIA G.T. 2500 CONVERTIBILE (TIPO AMERICA)



C'est le directeur du Centre de Style Pinin Farina, Francesco

Martinengo et son équipe, qui sont à l'origine du spider Aurelia B 24. Le prototype est présenté pour la première fois au Concours d'Elégance de Turin en 1954 où il reçoit un accueil enthousiaste du public et de la presse. Gianni Lancia, qui en était particulièrement « **innamorato** », va l'utiliser pour circuler dans Turin, puis on en perd la trace. La version définitive est présentée en Janvier 1955 au Salon de Bruxelles avec l'appellation:

« **Aurelia Gran Turismo 2500 Spider** ».

C'est aussi l'année de la Ford Thunderbird.

Après la B 20 Gran Turismo, à forte personnalité sportive, le spider est l'une des carrosseries les plus innovantes et une référence du style italien des années 50, réussite confirmée peu après par l'Alfa Romeo Giulietta. C'est une véritable voiture de sport à l'équipement succinct et aux excellentes qualités routières. Elle sera souvent la voiture des grands pilotes de l'époque dont Gigi Villoresi. Destinée au marché américain, elle séduit malgré un prix double de celui de la Cadillac Eldorado ou de la Jaguar 120. De là vient, peut-être, son appellation commune et erronée de modèle America. 240 exemplaires sortiront de chez Pinin Farina, dont 59 à conduite à droite.

Cependant nombre de clients et l'importateur Hofmann, vont demander plus de confort, des portières plus grandes avec poignées extérieures, glaces montantes et déflecteurs. Pour eux, cette carrosserie nouvelle à laquelle le pare-brise panoramique va si bien, est abandonnée pour un modèle plus classique et spacieux. Ce sera en 1956, à partir du n° de châssis 1182, » l'Aurelia Gran Turismo 2500 Convertibile Tipo America » la vraie, la plus connue, avec 521 exemplaires. Toutefois, un certain nombre de B24 disparaîtra la nuit du 25 Juillet 1956 dans le naufrage de l'Andrea Doria éperonné par un brise-glace russe au large de New-York et personne ne sait vraiment de quels modèles il s'agissait....

A revoir le film de Dino Risi (1962) Le Fanfaron, avec Vittorio Gassman, Jean-Louis Trintignant et une Aurelia Convertible ivoire.

Claude Pibarot

NDLR : La légende de l'Andréa Doria rempli de Lancia B24 est belle et perdure mais c'est une légende. En effet, l'examen du connaissance du navire conservé aux LLOYD'S (assureur maritime bien connu) a révélé que sans conteste ce navire ne contenait aucune Lancia !! Dommage pour ceux qui y croyait encore mais la vérité doit l'emporter.



## Une soirée bien agréable

C'était au début de l'été il faisait chaud, les sociétaires du LCF étaient conviés par Gérard Dalle à l'inauguration après restauration de deux belles voitures italiennes une Maserati Sebring et une Flaminia Touring convertible.

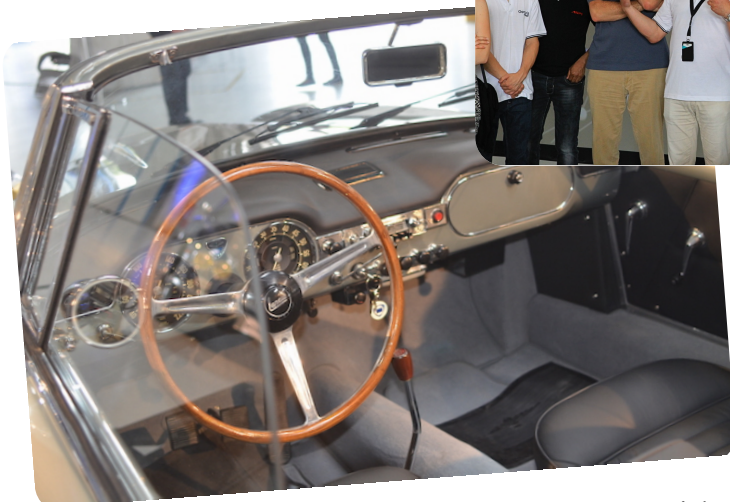
On but donc pas mal de rafraichissements à la santé des voitures et de leur heureux propriétaire. Certains étaient venus avec de belles anciennes qui n'étaient pas forcément italiennes.



La très intéressante **Maserati SEBRING**, 3,5 l, 6 cylindres, double allumage et 250 cv et pont arrière rigide - vous aimez le sport ? -, revenait de loin ; pour l'avoir vue peu après sa découverte par notre ami je certifie que le travail accompli a été extrêmement important et le résultat est à la hauteur des considérables efforts accomplis.

Le ramage de la belle est à la hauteur de son plumage et nous fûmes ainsi gratifiés d'un concert nocturne assez impressionnant.

**La Flaminia (824 142 097)** pour sa part était avant d'apparaître dans l'état où elle se trouve avait côtoyé sans doute un sort funeste dont seul la volonté de Gérard l'a sauvé. Je vous laisse donc contempler ces images et espère voir cette Lancia revenue à la vie nous rendre visite lors d'une prochaine sortie.



Daniel POTTIER

- **Nino Mezzo** continue de liquider son stock de pièces et en propose pour Flavia Coupé, Fulvia, Flaminia, Dilambda, Aurélia B 20 et 24. Son téléphone : 00 32 479 40 90 64 ou [nino\\_mezzo@hotmail.com](mailto:nino_mezzo@hotmail.com)

- le Père Noël, **pardon André RENKIN**, recherche pour sa Fulvia Zagato les couvres phares en plexi tels que montés à l'origine sur cette auto.

Connaissez vous une source d'approvisionnement pour ces pièces ? Contact : [andre.renkin@yahoo.fr](mailto:andre.renkin@yahoo.fr)

- **Nicolas RASTELLO** vend un coupé Flavia 1500 de 1962 (moteur 1800). Cette auto a été restaurée en 1999 et est arrêtée depuis six ans (sans CT). Elle a bénéficié d'une amélioration « NARDI » : Volant, levier de vitesses au plancher, pipe spécial + moteur 1800 à réparer (bielles coulées).

Il faut prévoir une grosse révision pour la remise en route (train AV (bielles, silentblocs), freins (plaquettes)).

En sus, un stock important de pièces comprenant moteurs (1800 injection, 1900 réalésé à finir de remonter, boîtes, freins, éléments de carrosserie, jantex, dessus tableau de bord, châssis AV, parts chocs, sellerie...

Prix : **6500 €** à débattre Son téléphone: 06 75 04 97 04 ou [nicolas.rastello@groupecrequy.fr](mailto:nicolas.rastello@groupecrequy.fr)

- **Daniel PARROT** est à la recherche d'un moteur 1300 de coupé Fulvia. Son mail : [dparrot5@free.fr](mailto:dparrot5@free.fr)

- **Claude PIBAROT** vend pour Aurelia B 20 3e et 4e séries, jeu de 6 chemises pistons neufs pour moteur antérieur au n° 4600 . tel :33 0607657984 . ou [ac.pibarot@gmail.com](mailto:ac.pibarot@gmail.com).

- **Jacques HESNARD** Suite à une erreur de commande, vend 2 amortisseurs neufs de marque MSA (filiale de Sachs) pour arrière de toute Delta 1 sauf sur les 4 WD et Intégrale. **80 €**, à prendre de préférence sur place : [jacques.hesnard@sfr.fr](mailto:jacques.hesnard@sfr.fr)

- **Patrick MARTINEZ** met en vente son Ypsilon GOLD 0,9 Twin Air (essence) -10/2011- Blanche - Parfait état - 66.000km 1ère main . Entretien suivi - Révision 60.000 faite - CT OK (7/10/2015) - + 4 pneus hiver - **6650 €** à débattre Son téléphone : 02 32 49 30 40 ou [lkappa@orange.fr](mailto:lkappa@orange.fr)

Nous informe de la sortie d'un livre sur les **Mille Miglia** aux éditions Giorgio Nada. La course des années 1927 à 1957 (Italien et Anglais). Achat possible sur le site : [www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)



Nous signale la parution d'un livre sur la **S 4** (la Lancia bien sûr, pas l'Audi). Edité par les éditions Lucas Castaldi, 365 pages (Italien et Anglais). Vous pouvez le prévisualiser sur le site : [www.deltas4book.com](http://www.deltas4book.com)  
Vendu sur le site au prix de 68 € port (hors Italie) compris.



### Nouvelles de nos anciennes

(de Patrick Martinez)

**Erik COMAS** remporte le Rallylegende 2015 et est champion d'Italie des rallyes historiques au volant de sa STRATOS voir le site : [www.lanciastratos.com/news/fr/](http://www.lanciastratos.com/news/fr/)

Victoire au Tour de Corse historique de **Christophe VAISON** et sa belle 037 aux couleurs Martini.Voiture, qui serait en vente suivant une information

Les Lancia Groupe 4 et Groupe B sont encore vivantes sauf pour .....

Dans le **N°59 de Echappement Classic** , un reportage sur le "EIFEL RALLY" et une interview de Sandro MUNARI.

A signaler, les participations, au volant d'une DELTA S4 de Marku ALEN et Miki BIASION au Rally Legend qui se disputera les 8, 9, 10 et 11 octobre en république de San Marino.

Ajoutons que 4 autres S4 seront au départ ( Tabaton, Ericsson Grundel et Cerrato), que du beau monde! .

*A l'approche des fêtes de fin d'année, si vous voulez faire plaisir à un être cher, ou tout simplement à vous même, quelques belles Lancia sont en vente sur le site de Classic Cars For Sale.*