



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



Ferrera - Novembre 1906 - Il pilota Vincenzo Lancia

16-A

EDITORIAL

Procrastination – Une aimable Augusta – Cotisation et conclusion.

La procrastination est parfois une qualité elle est aussi une source de préoccupation pour celui qui en est l'objet. Je vous remercie donc l'année prochaine de commander vos billets pour RETROMOBILE le plus tôt possible, cela m'évitera un déplacement. Merci d'avance.

Nous exposons sur notre stand de RETROMOBILE une jolie AUGUSTA re-carrossée au goût des années 50, l'existence même de cette voiture prouve qu'une Lancia fut-elle d'avant-guerre et de faible cylindrée demeure une voiture intemporelle digne de perdurer au fil des décennies. Rappelons-nous que les pilotes de Grand Prix des années 30, Nuvolari en

particulier, l'appréciaient.

A l'appui de notre Trésorier je vous remercie de lui adresser au plus tôt votre cotisation annuelle de 60€ (tout augmente !), cette bonne action le dispensera de parler de la procrastination proverbiale des sociétaires du LCF !

Sur ce, je vous souhaite un excellent salon et si vous n'y venez pas une excellente lecture d'une toujours excellente Lettera pour laquelle nous nous écrivons: Merci Jean-Pierre !

Daniel POTTIER

PS: Nous sommes redevable de cette belle photo au CLUB VALSESIA LANCIA STORY installé à Fobello , via Giuseppe LANCIA !

LES GRANDES DATES de LANCIA (suite)

Nous reprenons en **1960** notre chronologie après le lancement de la FLAVIA Berline, LANCIA a encore neuf ans à vivre en toute indépendance. Cet article couvrira cette période.

Cette année là, Pininfarina livre la FLAMINIA Presidenziale au Quirinal.

1961 : apparition du coupé FLAVIA Pininfarina au salon de Turin en version 1500 et 90 cv à 5.800 t/m.
Prix : 2.221.225 liras

1962 : le délirant mais magnifique coupé interprété par ZAGATO est lui présenté au salon de Genève, la pulpeuse Sandra Milo posera assise sur une aile, une vision charmante qui éveillera chez les cinéphiles quelques souvenirs.

Prix de la voiture : 2.438.570 liras

Au même salon VIGNALE propose le "convertible", véritable 4 places cabriolet.

1963 : Lancement de la FULVIA berline, 1100 cc, bon accueil au salon de Genève pour la petite sœur de la FLAVIA, on déplore toutefois le manque de puissance, un prix élevé (1.412.500 liras) et une ligne à la fois surannée et compliquée (style Louis XV ?) ce qui fait son charme aujourd'hui. Avalanche de compliments en revanche pour la sophistication technique et le moteur en V étroit qui perpétue la tradition inaugurée avec la Lambda mais hélas peu puissant, 58 cv !

La FLAVIA reçoit enfin un moteur à la hauteur de ses moyens, 1800 cc, couple maxi de 14 mkg à 3.300 t/m et 92 chevaux. Vous aviez besoin de 1.963.390 liras pour en acquérir la berline.

Dans le même ordre d'idée la FLAMINIA reçoit un moteur 2,8 l voit sa puissance portée à 129 cv, comptez 3.500.000 liras pour monter derrière le volant.

1964 : la FULVIA reçoit un second carburateur et devient 2C, sa puissance passe à 70 cv à 6.000 t/m, le prix augmente de 41.000 liras. Il suffisait de demander et attendre.

1965 : présentation au Salon de Genève du coupé FULVIA, Piero Castagnero en est l'auteur, il en sera construit dans toutes ses versions environ 148.300 exemplaires. La 1ère version est dotée d'un moteur 1,2 l de 80 cv et le prix s'établit à 1.545.000 liras.

Sur la même base ZAGATO découvre le génial dessin d'Ercole Spada pour la FULVIA SPORT qui offre de meilleures performances dues à un meilleur profilage et à un poids inférieur offert par une carrosserie en alliage dit peralumin.

Sur les routes René Trautmann et Claudine Bouchet remportent la Coupe des Alpes et une petite équipe emmenée par Cesare Fiorio engage le tout nouveau coupé FULVIA dans la plupart des rallyes européens

1966/67 : dernières versions des berlines FULVIA 1^{ère} série dite GT, on notera une version dite « GRECIA » (1,2 l et 79 cv) destinée aux hélènes en 656 exemplaires. Les derniers modèles avec levier de vitesses au volant (9.449 ex.) sont produits.

Le moteur des FULVIA est amélioré sa cylindrée passe à 1298,26 cm³, en moyenne la puissance s'établit à 90 cv. Les versions HF des coupés suivent évidemment cette évolution.

1968 : Salon de Turin le coupé FULVIA devient RALLYE 1,3 S et le légendaire modèle 1,6 HF est présenté, son moteur développe 115 cv – ses gros phares lui valent le surnom de FANALONE « réverbère ».

1969 : la berline FULVIA GTE est proposée elle dispose du moteur du coupé FULVIA RALLYE 1,3

Une nouvelle carrosserie et un nouveau moteur équipent la FLAVIA qui est proposé en version carburateur, injection, cinq vitesses et 115cv, prix de base 3.200.000 liras.

La situation financière de Lancia est très dégradée, les voitures se vendent mal en raison notamment d'un coût élevé, FIAT commercialise des modèles concurrents, l'organisation de la production est obsolète, l'actionnaire Italcimenti – Pesenti doit faire d'autres investissements alors que des milliards de liras ont été investis à perte.

L'ensemble de ces facteurs conduit à la prise de contrôle par FIAT en novembre.

Auparavant FORD en particulier avait manifesté un intérêt certain pour la reprise de la marque.

Le premier geste de FIAT sera de lancer la conception d'un nouveau modèle qui deviendra la BETA, l'ingénieur Sergio Camuffo, nouveau directeur technique mènera ce projet à bien en un temps record.

Daniel POTTIER et Serge CROIZIER

c'était en 1924 ! c'était avant !



8 - Carapiana Pentavota in servizio sulla linea Beyrouth - Damasco - Baghdad
(Dipinto Kawatly, Tawil & Cie)

Beyrouth - Damasco - Baghdad

1091 Km. sulla pista dei cammelli.

Dal Mediterraneo oltre il Tigri e l'Eufrate; nel 1924 erano pochi i mezzi in grado di compiere il viaggio. Eppure una volta alla settimana da Beyrouth partiva un autobus Lancia "Pentavota" verso Baghdad. Ed è sempre arrivato. Superando il deserto, il caldo, la mancanza di strade. Un autobus Lancia che superava i 1000 Km. di deserto lungo le antiche carovaniere. Anche questa è esperienza.

È conoscenza della tecnica automobilistica. In ogni parte del mondo Lancia ha cercato soluzioni più nuove e moderne. Oggi le Lancia che Vi superano in autostrada, che incontrate in città sono frutto di quella esperienza. Sono il risultato di lunghi studi e di anni di lavoro nel campo degli autoveicoli e della tecnica industriale. Una tecnica che porta il nome Lancia.



LANCIA FULVIA COUPE



Le coupé Fulvia, dont on doit la ligne aux stylistes de l'usine, fut présenté en 1965.

Authentique 2+2, équipé d'un moteur V4 étroit de 1216

cm³ (80cv) puis d'un 1298 cm³ (88cv) dès 1967 avec la Rallye 1,3, bénéficiait d'une barre antiroulis à l'arrière, radiateur d'huile, 4 freins à disque

Produit jusqu'en 1974 en 3 séries, il fut décliné en de nombreuses versions dont le coupé Sport de Zagato.

La première série, facilement reconnaissable à sa calandre trapézoïdale possédait des ouvrants en aluminium, afin d'alléger la carrosserie.

Le petit V4 de 1298 cm³ évolua au fil du temps pour développer 87 cv. Rallye 1,3 ; 90 cv Rallye 1,3 S, Safari, Monte Carlo et 101 cv Rallye 1,3 HF.

Le coupé 1,6 HF dite «Fanalone» (en raison de ses gros phares) est une première série produite en 1969 et 1970. Equipé d'un 1584 cm³ développant 114 cv (client) et 132 cv, voire plus (usine), boîte 5 rapports, comme pour les séries 2 et 3. La série 1, hors Fanalone, ayant une boîte 4 rapports.

Le modèle 1,6 HF Lusso est une 2ème série équipé du même moteur que la Fanalone de 114 cv.

Tous modèles confondus le coupé Fulvia fut produit à un peu plus de 145 000 exemplaires, dont 7100 pour la Sport et 1257 pour la Fanalone.

Engagé en compétition de 1965 à 1974, cette voiture remporta plus de 50 victoires, dont le Monte Carlo en 1972, et le titre mondial (des marques) la même année, depuis la version 1,2 lt. à la 1,6 lt.

Elle partagea le titre constructeur en 1974 avec la Stratos qui débutait sa carrière sportive.



Rallye 1,3 1ère Série

Coupé Sport Zagato



Serge CROIZIER

Les anciennes

La victoire oubliée.

A l'heure où nous fêtons les 50 ans du coupé Fulvia, il est bon de se souvenir que cette Lancia emblématique ne se contenta pas de vaincre uniquement sur les pistes du Maroc, l'asphalte et la neige du Monte-Carlo ou encore sur la terre des forêts anglaises.



HFR, deux pilotes de formule 1, l'estimable Sterling MOSS et Innes IRELAND associés à Claudio MAGLIOLI.

En proie à des problèmes de boîte de vitesses, la Fulvia "anglaise" devra se retirer. Pour nos turinoises, l'honneur sera sauf, avec la 3ème place de l'équipage MUNARI, KÄLLSTRÖM et PINTO.

Après cette première expérience pleine de promesses, et pour l'édition de 1969, le directeur sportif de l'écurie italienne engage à nouveau deux Fulvia, mais cette fois là ce sont des 1600 HF avec de grandes ambitions. Les conditions climatiques difficiles, avec de fortes pluies rendent la course épique. Si la numéro 40 sort de la piste, elle ne terminera pas la course, l'équipage BARBASIO, KÄLLSTRÖM et FALL remporte la victoire après 322 tours et 11000 km parcourus.

Seul un problème de "marmitta" ralentira la marche en avant de la N°38. Il fut un temps où LANCIA triomphait devant BMW, TRIUMPH,

Il est des victoires oubliées ou peu connues qui ont pourtant forgées la légende de la 1600 HF.

Pour promouvoir la marque, Cesare FIORO avait engagé en 1968 trois Fulvia 1.3 HFR lors d'une épreuve baptisée 84 Heures du Nürburgring. En fait, le RACB (Club belge) organisateur du Marathon de la Route, en proie à des problèmes d'organisation dans certains pays traversés, avait délocalisé cette course sur le célèbre circuit allemand.

Disputée sur le "grand" circuit de 28,290 km, l'édition de 1968 ne porta pas chance à la squadra Lancia.

Pourtant, l'équipe italienne avait bien préparé son affaire en engageant, excusez du peu, sur l'une des



PORSCHE, MAZDA et TORINO argentine, mais ça, c'était avant.....

PS: Rappelons que le pilote belge Johnny MAES, assisté de Jean TRASENTER remporta le Marathon de la Route Liège-Rome-Liège en 1953 à bord d'une AURELIA aux couleurs de l'usine.

Patrick MARTINEZ



manifestations à venir

Randonnée des Alpes : 24-25-26 juin 2016

Cette année pas de très grands cols mais beaucoup d'eau (pas forcément qui tombe du ciel!) puisque nous allons découvrir les quatre grands lacs alpins avec un départ sur le lac Léman (la salle à manger est sur l'eau!) à Amphion les Bains (entre Thonon et Evian), le lac d'Annecy, celui du Bourget et une fin de rallye au bord du lac d'Aiguebelette.



Section lyonnaise



4ème Randonnée des Alpes
24-25-26 juin 2016

LES QUATRE LACS ALPINS

Vendredi 24 juin:

Rendez-vous dans l'après midi à l'hôtel de la Plage à Amphion les Bains 74500 (entre Thonon et Evian), piscine, jac, tennis, etc...
10h: remise du carnet de route et des plaques
20h: Apéritif et repas. Nuit sur place.



Samedi 25 juin:

9h30: Départ pour Abondance
10h30: Visite de l'Abbaye
11h30: Départ pour le Mont Saxonex
12h30: Déjeuner au restaurant le Jalouvre.



14h30: Départ vers le lac d'Annecy par le col de la Colombière, du Marais et de la Forclaz.
Arrêt au port de Talloires puis route vers l'hôtel Florimont
19h30 Apéritif
20h: repas et nuit sur place.

Dimanche 26 juin:

9h30: Départ vers les Gorges du Fier en longeant le lac d'Annecy
10h30: Visite des Gorges
11h30: Départ vers le lac du Bourget par le Val du Fier.



12h30: Déjeuner au port de Châtillon au bord du lac.

14h30: Départ pour le lac d'Aiguebelette par le col du Chat



16h: pot de l'Amitié au bord du lac et fin du rallye

Nombre d'équipages limité à 25 voitures ou 50 personnes.

Page 2

IV ème RANDONNÉE DES ALPES 24-25-26 juin 2016 BULLETIN D'INSCRIPTION

Pilote	Copilote
Nom	Nom
Prénom	Prénom
Rue	Rue
Ville	Ville
Code postal	Code postal
e-mail	e-mail
Portable	Portable
Tel fixe	Tel fixe
Automobile	
Marque	
Modèle	
Type	
Année	
Immatriculation (important pour le parking à l'hôtel)	
Assurance et n° contrat	
Assurance auto personnelle	OUI NON
Chambre souhaitée	Nombre
individuelle	OUI NON
double grand lit	OUI NON
double lits jumeaux	OUI NON
Participation	MONTANT
2 personnes 1 chambre	614 €
1 personne 1 chambre	369 €
Acompte de réservation avant le 31 mars	
150 €	
100 €	

Acompte de réservation à l'ordre du LCF à joindre au bulletin et à adresser avant le 31 mars à Yves Marmionier 98 Rue Bugeaud 69006 LYON pour valider l'inscription.
Solde à régler un mois avant le rallye au 31 mai.

Plus de détails et bulletin d'engagement sur le site: http://www.randonneedesalpes.sitew.fr/#Programme_2016_page_1.1
Un acompte validera l'inscription qui sera close le 31 mars 2016 dernier délai!

Sortie Fulvia-Flavia-Flaminia & autres: 20mars 2016

FFF & LES AUTRES 20 MARS 2016

Nom :

N° Adhérent :

Proposition de balade au sud de Paris en passant par la vallée de Chevreuse et de terminer non loin du lieu de départ.
Rendez vous le 20 à partir de 8 h. pour un petit déjeuner à l'hôtel Ibis de Vélizy 2 (départ à 9h.)

Participation : 45 € par personne.

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
CCBPPFRPPMTZ

Inscription et Bulletin à retourner à : **Daniel PARROT**
16 Rue Exelmans 78140 VELIZY - dparrot@free.fr

Petites annonces

Daniel Parrot vend un TRIPP HALDA des années 1970 avec son raccordement à un compteur.
Initialement monté sur sa Fulvia, fonctionnait parfaitement.
son mail : dparrot5@free.fr

Ruoteclasiche de Janvier : un spécial Abarth avec un article sur le coupé Augusta Farina de 1935