



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



Usine de Bonneuil sur Marne

16-C

EDITORIAL

BELNA – GRAND RALLYE 2016 -

Une fois n'est pas coutume la Lettra, votre journal préféré fait l'impasse sur les sorties et autres petites nouvelles pour consacrer quelques pages à une avant-guerre, genre bien délaissé aujourd'hui par un marché spéculatif – Sous des dehors classiques notre Cendrillon cache des secrets et un tempérament bien connu de quelques amateurs. La photographie prise à l'usine de Bonneuil sur Marne restera un témoignage de l'affection des Lancistes pour la BELNA et pour cette usine si singulière construite pour LANCIA dans les années 30, aujourd'hui il semble bien qu'elle soit en cours de destruction pour des

raisons qui ont peu à voir avec l'industrie mais beaucoup plus avec le vandalisme. Le Lancia Club France et le Lancia Club Belgio resteront les derniers à avoir célébré ce lieu pour ce qu'il était : une usine LANCIA.

Notre GRAND RALLYE est lancé, je dois dire qu'après deux années parfaites, Savoie et Catalogne, le défi devenait difficile à relever. Nous repartons donc sur des bases classiques qui nous ramènent aux années 80 lorsque nos deuxième et troisième rallyes se déroulèrent en Corrèze. Gageons que ce retour aux sources nous ravira. Quelques LAMBDA australiennes seront des nôtres après leur visite à Fobello. Je vous engage donc à vous inscrire au plus vite.

Daniel POTTIER

Quelques photos de Lancia du LCF au salon de Gerardmer



Les 16 et 17 Avril s'est tenue la 16ème édition du salon de la voiture de course rétro en la perle des Vosges, dont le thème rendait hommage aux années 1970.

Dans cette décennie Lancia enleva 4 titres (marque et constructeur) en rallyes, trois pour la Stratos (1974/75/76) et un pour la Fulvia en 1972.

Une Fanalonne était donc exposée dans une mise en scène avec deux Berlinettes Alpine et une Estafette Renault d'assistance, dans la livrée d'époque, rappelant la confrontation entre elles au début de cette décennie.

Côté Lancia un coupé Beta et une Stratos Stradale étaient également exposées, parmi une X1,9 Prototipo, Spitfire le Mans, Marcos, Escort, Alfa Bertone, CG et autre 12 Gordini. Une monoplace Martini, ex René Arnoux, complétait ce panel de 34 voitures.

La prochaine édition sera consacrée aux Groupes B et A des années 1980.

(Photos de Patrick Martinez)

Une Belna sortie de l'oubli

Une BELNA sortie de l'oubli.....

A la lecture d'un journal de petits annonces bien connu, un de nos membres Philippe Geers, mécanicien de métier et amateur de la Marque, a déniché dans un coin du Loir et Cher une authentique Lancia « *Belna* » en bel état d'origine et moteur tournant !



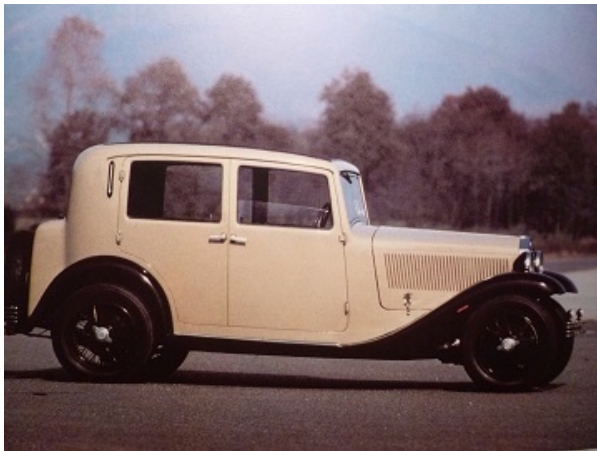
Cette petite berline de 1934 a été bien entretenue par ses deux propriétaires durant de très nombreuses années puis remise à, probablement, 102 400 km. Très récemment récupérée par « un chineur local », son sauvetage est arrivé au bon moment ! Mais avant d'aller plus loin, rappelons que la Lancia Belna est la version française de l'Augusta. C'est dans l'usine de Bonneuil sur Marne au sud-est de Paris qu'elle fut construite à 2.500 exemplaires et 500 châssis.

C'est au salon de l'Auto de Paris en octobre 1932 que l'Augusta fut présentée et il semble bien qu'il s'agissait en fait d'une BELNA !

En quelques lignes, un bref résumé de sa conception :

Suite aux difficultés économiques et pour répondre aux besoins de l'époque, Vincenzo Lancia et son équipe décident de lancer en 1930 le projet d'une voiture légère « *Modello leggero* » aux dimensions réduites.

Elle se nommera « Augusta » (Tipo 231) par référence au nom antique de la ville de Turin « AUGUSTA TAURINORUM » et la BELNA sera ainsi nommée par référence à la ville de Beaune (BELNA CASTRUM) et à sa déesse tutélaire gauloise. On avait des lettres en 1930 !



Fort de l'expérience de la « Lambda », Lancia étudie et réalise une carrosserie auto porteuse. Une première mondiale pour une berline de série.

Durant 2 ans, plusieurs prototypes couvrent des milliers de kilomètres. Vincenzo Lancia effectue lui-même de nombreux essais, en particulier pour la mise au point des freins à commande hydraulique dont il assure lui-même la mise au point (voir extrait du journal de Battista Falchetto). Outre la structure auto porteuse, son poids plume de 830 kg, sa longueur réduite de 3,814 m, les innovations techniques sont nombreuses et marquantes dans l'histoire de l'automobile.

L'Augusta bénéficie de roues avant indépendantes de type « Lambda » mais avec des amortisseurs à friction incorporés, de freins à commande hydraulique avec tambours en alliages légers, d'un arbre de transmission avec joints à disques flexibles et non plus à cardans, d'une roue libre que l'on active pour économiser l'essence. Le dispositif est installé entre le moteur et la boîte de vitesse et permettait une prise directe en 3 ou 4^{ème} vitesse.

Son moteur (type 88) est un 4 cylindres (69,85x78) de 1196 cm³ en V étroit à 18°15, arbre à cames en tête, entraînement par chaînes, développant 35 cv à 4000 tr/mn. La boîte de 4 vitesses (+ M.A) est douce et précise. Les 4 passagers sont emmenés à une vitesse d'environ 105 km/h, pas mal pour l'époque !

Encore plus fort, nos amis anglais ont réalisé un « Tourer » Augusta March dont certains dopés par un compresseur Centric .

Testé par « *The Autocar* » en juin 1935, ce roadster atteignait les 100 km/h en 25 secondes et une vitesse de pointe de 123 km/h !



De plus, cette petite berline permet un accès facile aux passagers, tout en gardant un maximum de rigidité à la torsion. Son concepteur a tout simplement supprimé le montant central.

L'ouverture des portes devient « Antagoniste ». Cette conception hardie posa des problèmes comme le verrouillage des portes. Celle-ci fût brillamment résolue et brevetée par Lancia au grand dam de l'américain Chrysler & Budd... Au bilan, l'Augusta présente toutes les qualités des Lancia : innovations, précisions de conduite, tenue de route et freinage. Présentée au Salon de Paris en 1932 (en version *Belna*) elle rencontre immédiatement un très vif succès en Europe.

De 1933 à 1938, 14 100 berlines et 3100 châssis seront produites à Turin et 2 500 berlines et environ 500 châssis à Bonneuil S/Seine. Des châssis plateformes (tipo 234) iront vers de grands carrossiers comme Touring, Ghia, Stabilimenti Farina, Pourtout, Saoutchik,... un poids de 560 kg et le réservoir d'essence placé à l'arrière et permirent la réalisation de beaux coupés ou cabriolets. La production totale sera de 20 200 voitures. L'Augusta et la Belna seront une des plus belles réussites techniques et commerciales dans l'histoire de la société Lancia. Ces automobiles gardent un grand attrait pour les amateurs actuels de voitures d'avant-guerre et toujours performantes.

Cette remarquable petite automobile préfigurait le dernier chef d'œuvre de Vincenzo Lancia : l'Aprilia (Ardennes dans sa version française), mais cela est une autre et aussi belle histoire...



Revenons à notre « Belna » fabriquée à Bonneuil sur Seine en 1934.

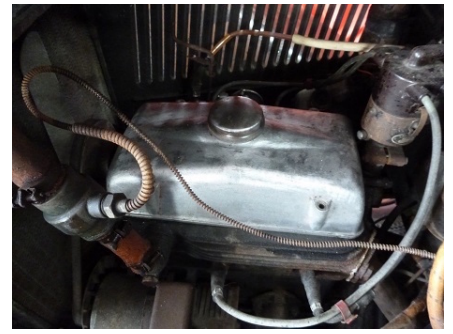
Celle-ci porte le numéro de châssis F 311 811 en date de 1934. Malheureusement la plaque du numéro moteur a disparu. Le capot moteur est en alliage d'aluminium.

Avec sa calandre très légèrement inclinée en V, ses déflecteurs, ses jantes ajourées à enjoliveur, ses garnitures luxueuses, ses moulures décoratives, il s'agit de la version « Lusso » la plus jolie des Belna. Certains modèles seront équipés de roues à moyeux « Rudge ».

La 3^{ème} version sera par la suite abandonnée.



De gauche à droite : instruments de bord, la manette commandant la roue libre et le radiateur protégé par une calandre à volets thermostatiques prête à fonctionner.



Au tableau de bord se trouve, entre autres, la jauge à essence, une montre « Oda » à remontoir mécanique (réserve 8 jours), la pression d'huile, la température d'eau, l'ampèremètre, le compteur kilométrique...

De gauche à droite : le réservoir d'essence avec sa réserve commandée par un câble à droite du volant le haut moteur sans et avec cache culbuteurs.

Après les préparations et précautions d'usage, le moteur a démarré sans aucune hésitation et sans aucun cliquetis !



Un vrai bonheur de l'entendre revivre et prêt à monter dans les tours ! Cette merveilleuse automobile ne demande qu'à rouler et s'exprimer sur nos petites routes de campagne.

Très bientôt et après quelques travaux indispensables puis le passage au contrôle technique, nous aurons le plaisir de la voir arriver par la route, bien sûr, un dimanche matin à Chantilly.

René POTET

Le coin des miniatures

Voici les premières annonces de nouveautés en matières de miniatures au 1/43eme.

Ce n'est pas l'euphorie !... En espérant que d'autres modèles seront annoncés au fil des mois.

Le plus intéressant est pour moi l'Aurelia PF cabriolet de chez MATRIX (parution en mars) et l'ESATAU P carrossé par Bianchi (fabrication IXO) qui sera proposé par Hachette Italie dans la collection "Autobus del Mondo" (vente en Italie en juillet . A suivre sur eBay Italia)

IXO nous promet une Integrale série limitée Martini 5, une 037 aux couleurs Bastos et une inédite AUTOBIANCHI Abarth 70HP 4eme Série.

A très, très bientôt.

Patrick MARTINEZ



Manifestations à venir

GRAND RALLYE 2016 - CORREZE

16-17-18 septembre

Nom : Prénoms conducteur N° Adhérent :
Prénom passager

Voiture Lancia : type : année :

Engagement : 2 personnes en chambre double : 570 €
1 personne : 280 €

Le point de rencontre est à: **DONZENAC aux PANS de TRAVASSAC** le vendredi 18 à 14 h

L'hôtel : **le DOMAINE des MONEDIERES à EYRIGNAC**

Chèque à l'ordre du L.C.F ou virement : IBAN FR76 1470 7000 0700 5190 8902 318 –

BICS : CCBPFRPPMTZ – titulaire du compte : ASS LANCIA CLUB FRANCE

Bulletin à retourner à: Daniel POTTIER 15 rue des innocents 75001 PARIS