



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



19-A

EDITORIAL

Ne ratez pas RETROMOBILE 2019 ! Nous avons le plaisir et l'honneur d'y exposer la STRATOS ZERO de Marcello GANDINI, l'un de ses nombreux chefs d'œuvre. Cet objet mythique nous est confié par son propriétaire, Philipp SAROFIM. Comment cela est-il possible ? C'est le résultat d'un travail de fond mené par notre club au fil des années qui lui vaut cette marque de confiance et cette considération.

En effet avec constance depuis 1980 le LCF a maintenu le cap et ne s'est pas laissé distraire par quelques espiègleries et péripéties qui pimentèrent ses bientôt quarante années d'existence.

A RETROMOBILE, comme à EPOQU'AUTO ou AUTOMEDON nous avons toujours présenté des LANCIA de qualité et établi des liens de confiance avec les organisateurs de ces salons. Chaque année nous avons organisé avec constance nos sorties auxquelles vous participez nombreux. Nos publications, la LETTERA et les INFOS sont régulières et reflètent avec fidélité la vie du club. Notre documentation est complète et à chaque occasion s'enrichit. Tout cela nous vaut une bonne réputation qu'il faut maintenir sans faillir ni faiblir.

Alors en avant pour 2019 qui commence très bien !!

Il n'est pas dans mes habitudes d'évoquer l'actualité si elle ne touche directement notre club, voici une exception. Le délégué à la sécurité routière, M. Barbe a, lors d'une interview, déploré le grand nombre de radars détruits par les gilets jaunes, les effets de ces destructions sur la sécurité, rappelé que les contribuables paieront les réparations et a enfin conclu par cet aveu : ces destructions de radars génère une importante perte financière autrement dit un « manque à gagner ». Je vous laisse conclure

Daniel POTTIER

Anniversaire: 30 ans déjà: DELTA HF INTEGRALE 16V 1991 -(fin)

Commercialisée en octobre 1991 cette nouvelle version présentée par Lancia sous le nom «Delta Intégrale Evoluzione», sera vite baptisée «EVO 1» ou «Deltona» par les aficionados.

Côté propulseur pas de grandes modifications par rapport à la version précédente si ce n'est la cartographie de la centrale électronique IAW adaptée pour augmenter la puissance à 210 cv.(5750 t/mn) avec un couple de 31 kg/m (3500 t/mn) pour compenser une légère augmentation du Cx et de la petite prise de poids.

Toutefois les performances restent identiques.

La voiture reçoit des trains AV et AR élargis ce qui entraîne une augmentation du volume des ailes, celles-ci étant désormais d'une pièce en tôle emboutie contre des extensions soudées sur le modèle précédent.

Le bombage du capot moteur prend une forme trapézoïdale, bouclier AV modifié pour améliorer l'entrée d'air.

Les phares sont désormais du même diamètre et les optiques «codes» sont lenticulaires.

Aileron réglable deux positions au dessus de la lunette AR, jantes alliage léger Speedline de 15 pouces.

La version compétition Groupe A développe 365 cv (7 000t/mn) avec un couple de 54,5 kg/m (4 000t/mn).

Après le retrait «officiel» de Lancia fin 1991, c'est le partenaire Martini Compétition qui prend le relais. C'est pourquoi Lancia transfère à cette écurie les voitures et les pilotes Juha Kankkunen et Didier Auriol. L'assistance pendant les compétitions du championnat mondial rallye 1992 sera confiée à l'organisation du Jolly Club.

Bien qu'étant absent avec son équipe officielle, Lancia, pour favoriser l'introduction et l'affirmation de jeunes pilotes, cédera des voitures aux écuries Jolly Club, A.R.T. et Grifone qui disputeront les différents championnats avec leurs organisations. »



Le **Monte Carlo**, première épreuve traditionnelle, est remporté par Auriol-Occelli, Kankkunen-Pironen prenant le 3^e place et Bugalski-Giraudet la 5^e.

En **Suède** doublé Lancia avec Kankkunen-Pironen et Biasion-Siverio.

Puis au **Safari** sur les deuxième et troisième marches Kankkunen-Pironen et Recalde-Christie derrière Sainz et sa Toyota.

Le **Tour de Corse** est enlevé par Auriol-Occelli, Bugalski-Giraudet 3^e, Aghini-Farnocchia 6^e, Liatti-Tedeschini 8^e.

Au cours de la spéciale Aullene/Zicavon, Aghini signe un chrono de 16'04" à une moyenne de 94,48 en comparaison à celui de Salonen (Peugeot 205 T16) en 1986 : 16'19" à une moyenne de 93,03 avec une voiture plus légère de 200 kg et disposant d'environ 100cv de plus.

A l'**Acropole**, nouveau doublé Lancia avec Auriol-Occelli et Kankkunen-Pironen. Recalde-Christie 6^e et Fiorio-Brambilla 7^e.

En **Argentine** Auriol-Occelli s'imposent suivis par Trelles-Del Buono 3^e, Fiorio-Brambilla 4^e, Menem-Zucchini pointant à la 6^e place.

Mille Lacs remporté par Auriol-Occelli devant Kankkunen-Pironen. Bugalski-Giraudet à la 9^e place.

L'**Australie** voit la victoire d'Auriol-Occelli précédant Kankkunen-Pironen de nouveau.

Au **San Remo** Aghini-Farnocchia s'imposent devant Kankkunen-Pironen, suivis par Delecour-Grataloup sur Ford avant de retrouver cinq Delta de la 4^e à la 8^e place.

Le rallye de Catalogne est remporté par Sainz sur sa Toyota Celica devant une «armada» de Delta : 2^e Kankkunen-Pironen, 3^e Aghini-Farnocchia, 4^e Fiorio-Brambilla, 6^e Puras-Romani, 7^e Trelles-Del Buono, 8^e Diego-Muguerza, 10^e Auriol-Occelli.

Le **RAC** voit s'imposer de nouveau Sainz, Kankkunen-Pironen 3^e et Aghini-Farnocchia 10^e.

La Delta remporte sa 6^e couronne mondiale consécutive avec 140 points devant Toyota 116 points.

Plus lourde, moins puissante que les Groupes B, la Delta n'en demeure pas moins vivace, maniable très efficace en de nombreuses circonstances, son surnom de «reine des rallyes» ne semble pas usurpé après six couronnes consécutives.

Durant ses 6 années la Delta a remporté 46 victoires en championnat du monde, portant à 11 le nombre de titres mondiaux pour Lancia en incluant celui de la **Fulvia** en 1972 (championnat international des marques).

Pour rappel : **Stratos** 1974-1975-1976, **Rally 037** 1983, **Delta** de 1987 à 1992. Seule des voitures engagées par Lancia en compétition, la **Delta S4** ne sera pas couronnée en 1986 (vice championne) en raison de sombres règlements de compte à l'issue du San Remo qui ont fait que le titre fut joué sur le tapis vert.

En vingt ans de compétition au plus haut niveau Lancia a très certainement marqué l'histoire par un palmarès inégalé encore aujourd'hui.



Auquel nous pouvons ajouter deux titres en endurance avec la **Beta Monte Carlo Turbo**, en 1980 et 1981.

Dans les rallyes nationaux, régionaux les victoires des Aurélia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta sont également légion, trop fastidieux pour le lecteur à développer ici, mais que l'on peut voir sur de nombreux sites internet.

Sur lesquels vous trouverez également tous les détails techniques et caractéristiques de chaque version de l'Intégrale. Avec la **Delta** s'achève pour **Lancia** une époque....

Un site dédié à la **Delta Intégrale** très complet et remis à jour régulièrement : <http://francoiseric.mathieu.free.fr>

Serge CROIZIER



Un demi tour de France en Belna

Partis le 20 septembre de Capendu, à côté de Carcassonne, pour nous rendre au rallye national, nous sommes rentrés chez nous le 8 octobre.

Le rallye terminé, nous avons pris la direction du nord.

Le dimanche soir, nous avons poussé jusqu'à Châteauroux, où nous avons passé la nuit. Le lendemain, départ pour Le Mans, au passage, nous avons fait un arrêt à Valençay pour voir son château et visiter le musée automobile. Le soir même nous étions au Mans chez des amis propriétaires d'une Belna cabriolet Paul Née. Nous avons passé deux jours chez eux. Nous avons repris la route direction Bayeux, en traversant la Suisse Normande, par des petites routes agréables, sous un

Sur la plage d'Arromanches



soleil radieux. On a atteint Bayeux vers 19 heures. Après un petit tour dans cette très jolie ville, une bonne nuit de sommeil et nous étions prêts pour une longue étape qui devait nous conduire jusqu'à Barneville-Carteret.

Nous avons commencé par Arromanches, suivant la côte et les plages du débarquement, jusqu'à Grandcamp-Maisy. Puis, Isigny, où nous avons fait le plein de caramels, Carentan, Sainte-Mère-Eglise, Valognes, Couville, jusqu'au cap de La Hague.

Descente par la côte ouest du Cotentin pour arriver dans les environs de Barneville-Carteret où nous avons passé la nuit dans une chambre d'hôtes tenue par un couple d'Italiens passionnés de plantes et d'automobiles (surtout Italiennes).

Le lendemain

matin, le petit déjeuner a duré longtemps, Otello était intarissable. Nous avons quand même réussi à repartir. Après un petit détour chez Stéphane Marie (Silence ça pousse), un arrêt à La Maison du Biscuit, une boutique magnifique, dont la devanture toute en longueur, environ 80 m est constituée de plusieurs façades de style années trente, toutes différentes, avec des vitrines créées de toutes pièces, sur le quai d'une ancienne laiterie, un chef-d'œuvre. L'intérieur est à la hauteur de l'extérieur. On y trouve des biscuits bien sûr mais aussi une quantité de produits de toutes sortes, de l'alimentation aux objets de déco, un salon de thé magnifique, le tout agrémenté par la musique d'un piano mécanique. Là aussi, le patron qui a vu la Belna ne me lâchait plus.

Il était temps de reprendre la route, vers le Mont Saint Michel que nous avons atteint en milieu d'après midi. Par malchance, c'était le samedi 29 septembre, jour de la saint Michel. Une foule impressionnante, l'accès aux navettes ressemblait à un quai de



La Maison du Biscuit

métro Parisien aux heures de pointe. Une horreur. La visite du site n'était pas plus agréable. Déçus, nous sommes retournés à la voiture, après de longues minutes d'attente et de bousculade.

Après ce bain de foule, nous avons trouvé une chambre d'hôtes dans un manoir du XVIII^{ème} siècle du côté de Dol de Bretagne. Pour le dimanche, nous avions prévu d'aller jusqu'à Roscoff, mais les merveilles de la côte Bretonne nous ont incités à de nombreux arrêts.

Cancale, La Pointe du Grouin, Saint Malo, toutes les plages et criques jusqu'à Saint Brieux et encore Paimpol, L'Arcouest. Se faisant tard, il était impossible d'atteindre Roscoff. Nous avons donc décidé de passer la nuit à Lannion. Au matin, nous sommes partis sur Perros-Guirec et Tregastel où les rochers de granit rose offrent un paysage grandiose.

De là, nous avons mis le cap au sud, laissant Roscoff pour une



Toujours à la Maison du Biscuit

prochaine fois, nous avons traversé la Bretagne pour arriver à Pont-Aven. Après une dégustation d'huîtres à Bélon, Lorient et étape à Carnac

Le lendemain, de bonne heure, visite des alignements, contournement du golfe du Morbihan et toujours en suivant la côte, Piriac sur Mer, La Turballe, Le Croisic, La Baule, Pornichet, Saint Nazaire. Passage sur le pont au dessus de la Loire. Saint Brévin, La Plaine sur Mer, Pornic, Bouin, Beavoir sur Mer, La Barre des Monts, Fromentine. Fin d'étape.

Sur le pont de Saint Nazaire



Pour le lendemain, après la visite de l'île de Noirmoutier, direction l'île de Ré. Toujours par la côte. Saint Gilles Croix de Vie, Les Sables d'Olonne, La Tranche sur Mer, La Rochelle, passage du pont et nous voilà sur l'île de Ré.



Sans commentaire

Nous allons prendre une journée pour visiter l'île. Nous passerons deux nuits à Rivedoux-Plage. L'avant dernière étape nous mènera dans le Médoc, en passant par Rochefort pour voir l'Hermione et la corderie Royale. Puis un petit arrêt à Marennes pour déguster quelques huîtres.

En fin d'après midi, nous arrivons à Royan où nous prenons le bac pour traverser la Gironde. Nous passerons le week-end au Taillan-Médoc, chez des amis. Week-end de repos forcé, il a plu pendant deux jours. Le lundi matin, départ de la dernière étape qui nous ramène chez nous, 380 km quand même. Après 19 jours de vadrouille, dont 15 à rouler, nous avons parcouru **3660 km**.

Nous avons prévu des étapes de 150 à 180 km par jour, mais avec les tours et détours, c'était plutôt 200 à 250 km. Nous n'avons fait aucune réservation, on a trouvé les hébergements au jour le jour. Nous avons toutefois bien profité de notre voyage. Nous avons bien sûr dû faire des choix, il n'était pas possible de tout voir. Nous avons quand même eu la chance d'être accompagnés par du très beau temps. Nous avons rencontré beaucoup de monde, la Belna agissant comme un aimant. Cent fois nous avons raconté notre histoire, d'où on vient, où on va et puis



Les alignements de Carnac



toutes les questions sur la voiture. Comme cet Anglais à Arromanches qui ne parlait pas Français et moi qui ne parle pas un mot d'Anglais. Alors, je lui ai fait « visiter » la Belna, il était émerveillé. Je lui ai montré notre itinéraire sur une carte. Radieux, il m'a tendu la main en me disant : Patrick ! Je la lui ai serrée en lui disant : Louis !... Beaucoup étaient étonnés que l'on puisse faire autant de kilomètres avec une voiture de cet âge.

Nous gardons un très bon souvenir de ce voyage qui nous a donné l'envie de recommencer dès que possible. Merci à Annie qui m'a poussé à le faire et a assuré la navigation avec ses cartes et ses guides.

Et la Belna ? Et bien elle a été à la hauteur, pas le moindre problème, si ce n'est, un ressort de suspension avant cassé le dernier jour du rallye. Malgré ça, avec un petit air penché, elle nous a vaillamment ramenés à la maison. (à ce sujet, si un membre du club a un ressort de reste, je suis preneur)

Merveilleuse Belna. Viva Lancia !



Le phare des Baleines sur l'île de Ré

DISPARITIONS.

Hélas notre club perd l'un de ses fidèles et plus actifs sociétaires, **Olivier Hurstel**, qui participait avec beaucoup d'enthousiasme à nos sorties et événements. Olivier était un interlocuteur de qualité et un Lanciste accompli, il avait restauré la Fulvia Sport de sa jeunesse avec soin et la menait avec maestria. A Orianne, sa fille, à Constance sa compagne et Emilio son gendre nous adressons nos sincères condoléances.

Hélas également, **Maureen Batt** qui participait seule ou avec son époux Gérard à nos sorties disparaît soudainement. Nous garderons d'elle le souvenir d'une femme enthousiaste et énergique, nul ne pouvait être indifférent à sa personnalité. Elle participait à notre dernier rallye avec sa Fulvia verte surnommée « The FROG ». Nos meilleures pensées vont à Gérard et à leurs enfants.

RENOUVELLEMENT DE LA COTISATION 2019

Nom : N° Adhérent :

Paiement par chèque à l'ordre du LCF : **60 €**

Paiement par virement sur le compte : FR76 1470 7000 0700 5190 8902 318 code BICS : CCBPFRPPMTZ

Dans les deux cas merci d'indiquer votre n° de sociétaire avec le règlement.

Changements éventuels :

Nlle adresse postale:

Nlle adresse électronique :

Nlle(s) Lancia : modèle : type: n° châssis :

Année : état :

Autres modifications :

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

Utilisez ce bulletin pour le renouvellement de votre cotisation , il n'y aura pas de courrier individuel.

Utilisez ce bulletin pour le renouvellement de votre cotisation , il n'y aura pas de courrier individuel.

Les petites annonces

De retour de Padoue, **François DUPONT** nous adresse le lien pour se faire une idée du salon de cette année. Beaucoup de Lancia à vendre (probablement 25 Delta intégrales... 2 B24 California, etc) dans des états exceptionnels; les prix sont dans la démesures des restaurations italiennes qui sont maintenant du niveau des allemandes!

<https://www.dropbox.com/sh/myt9i0y7puw8k2d/AAB6eCzD6YD5sQ5rImq5E5-8a?dl=0>

J.P.VOISIN (LCF 418) se sépare de son coupé Lancia Flavia PF 1,8 injection

Contact : [06 78 61 05 54](tel:0678610554) J.P.Voisin@orange.fr