



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



EDITORIAL

19-E

ASSEMBLEE GENERALE : alors que l'INOUI 6611 m'emporte rapidement, 260 km/h, gaiement, vers Lyon et notre stand où je vais passer un bon moment et revoir les Amis, je prends conscience que cet éditorial est probablement l'un des derniers de ma présidence. En effet pour ceux qui auraient raté quelques épisodes j'ai annoncé lors de la dernière assemblée générale que 2019, ma 25ème année de service, serait la dernière.

Il est donc temps que les bonnes volontés se manifestent, proposent des idées nouvelles en tout domaine, enfin, offrent de servir le club pour contribuer à son maintien et son expansion.

Récemment, lors du dernier Grand Rallye, Jean-Charles Voisin a fait un certain nombre de propositions et sollicité les avis des présents. Mon appel s'adresse à tous et je compte

bien qu'il soit reçu positivement et suscite des offres de service ou des candidatures, pourquoi pas même à notre instance suprême, le bureau !

RATOMOBILE : lu récemment dans la presse que des chercheurs américains, comme d'habitude, ont dressé des rats à conduire de petites automobiles en contrepartie de nourriture, du blé probablement. Je vois là un substitut idéal à la voiture autonome dont les algorithmes posent quelques problèmes de choix en cas de danger ; tuer le passager payant plutôt que le piéton innocent.

L'instinct de conservation légendaire du rongeur conducteur lui fera choisir la meilleure solution.....

FCA + PSA = ? : L'annonce de la fusion des deux groupes mondiaux a fait immédiatement resurgir le fantasme de la renaissance de notre marque qui balaierait tout sur son passage grâce à une gamme complète d'automobiles de grande qualité. Ne rêvons pas, si en effet et contre toute attente l'YPSILON se vend bien en Italie seulement, on ne voit pas comment pourrait naître une marque absente des autres marchés depuis de nombreuses années sans que soit sacrifié les autres marques du groupe et sans un effort technique et publicitaire inouï.

Daniel POTTIER

Notre club était présent au « 19 ème Automedon »

Comme prévu lors de l'établissement de notre programme pour l'année 2019, le Lancia club France était présent au salon du Bourget. Cette manifestation était inscrite à notre calendrier, consultable tout au long de l'année sur le site du club et relayée dans les différentes communications que nous éditons.



Pour cette édition coïncidant avec les 40 ans de la Delta, étaient présentées au public : une Delta Intégrale Evo 2, faute de Delta deux roues motrices 1300 ou 1500, en compagnie d'une très rare Delta S 4 Stradale.

Notre stand, certes modeste par sa superficie et aménagement, fut l'objet de nombreuses visites grâce à la qualité des voitures exposées



Notamment la S4, qui, «jupe» relevée laissait admirer sa mécanique qu'on pourrait qualifier «d'usine à gaz» tant les ingénieurs se sont évertués à mettre des pièces dont l'utilité est plus que



Toutefois l'Intégrale Evo 2 fut également admirée et sujette à divers commentaires, émanants de connaisseurs puis d'autres plus ou moins fantaisistes, mais la voiture marque encore les esprits en raison des 6 titres consécutifs engrangés en rallyes de 1987 à 1992. Toujours inégalé à ce jour, c'était Lancia à l'apogée de ses plus belles époques.

Le parking réservé aux anciennes a reçu de nombreux visiteurs, mais, dans l'allée «Italiennes», il y avait peu de Lancia et parmi elles : Intégrale, Coupé Kappa, Thema 8.32 et Turbo D, Fulvia. Pas en nombre mais en unité par modèle.

Dans le hall, marqué par les 100 ans de Citroën des modèles très divers, 2CV, Tractions berlines et cabriolets, CX, DS, etc étaient présentés sur nombre de stands. Mais pas que.



Deux jours passés dans la convivialité et la bonne humeur, peut être avec un petit regret, par rapport au peu de membres régionaux du LCF qui nous ont rendu visite. Ceux qui sont venus ont pu voir cette S4, certes qui n'intéresse pas forcément tout le monde et c'est normal, mais ce fut une occasion qui ne se reproduira pas de sitôt...

Remerciements à René et Thierry pour l'organisation, Jean Pierre pour le prêt de son Intégrale et un remerciement tout particulier à Bernard, accompagné d'Eric, pour avoir accepté de faire des centaines de kilomètres afin d'exposer sa S4.

Serge CROIZIER

Le grand rallye du LCF 2019

Notre ami Geoffrey Moore – Lambda 1925 - nous a adressé son récit du Grand rallye 2019 - Humour et ironie sont au rendez-vous - Qu'il en soit remercié !

Pour ceux qui savent, le Grand rallye du LCF est l'évènement à ne pas manquer. Cette année il se déroulait en Vendée, une région au sud de la Bretagne, le port d'attache était Les Sables d'Olonne, à environ deux cent milles de Saint-Malo.



Nous devions partir et plusieurs autres lancistes anglais pensèrent de même. Dans la longue file de deux ou trois cents voitures sur les docks de Portsmouth qui pouvait se trouver juste derrière nous sinon la Flaminia Coupé GT de Ryk et Lizz Heuff de Cheltenham. Un petit coup de klaxon puis les Harding apparurent avec leur APRILIA.

Partis avec un jour d'avance nous primes quelques loisirs dont un arrêt au Manoir de l'Automobile (Loheac) au sud de Rennes. Cet endroit étonnant vous gardera captif au moins une demi-journée, amoureux de l'automobile ou non. Je recommande cette visite. Une pizza dans le village voisin ira bien aussi.

Le rallye commençait le samedi au "Musée de

l'Automobile" près des Sables. Nous étions sur le bon chemin, cette idée fut confirmée quand l'Aurélia berline des Burrett nous enrhumait littéralement et encore mieux quand nous aperçûmes dans le lointain une silhouette qui agitait les bras et sautait en l'air, un échappé de « danse avec les stars » probablement, il ne pouvait s'agir que de Daniel Pottier qui a organisé (ou co-organisé ndt) pas loin de 25 de ces rallyes. Dans le musée ce fut un plaisir d'apprendre que bon nombre des voitures exposées prenaient l'air lors d'évènement comme le Londres-Brighton.

Les réjouissances commencèrent vraiment quand nous nous fûmes réunis pour l'apéritif le soir à l'hôtel. Une occasion de se remémorer des visages presque oubliés



et de faire de nouvelles connaissances. Immanquables parmi les nombreuses nationalités représentées, les vieux routiers comme Isabelle et Jan van Horrick (DELTA Intégrale) ou des néophytes parfaits comme Pierre et Bernadette Lani (Flavia bleu Mendoza). En tout nous étions 50 voitures ou presque.

Daniel aime bien nous donner l'occasion de nous cultiver, nous partîmes visiter l'abbaye de Maillezaïs à 100 km de l'hôtel. Il aime bien nous défier et le carnet de route y contribua sans faillir. Les petits malins comme les Rudler avait choisi de se fier au GPS et arrivèrent

petits malins comme les Rudler avait choisi de se fier au GPS et arrivèrent dans les temps. Après notre visite une petite navigation en plate sur les canaux du marais nous fut proposée. Notre batelier, jeune et entraîné, était capable de nous réciter ses commentaires en français tout en propulsant rapidement son navire et ses sept passagers. Alors que notre attention se délitait, il nous fit son petit tour de magie : avec sa perche il remua vigoureusement la vase au fond du canal, des bulles de méthane apparurent qu'il enflamma, nous étions ravis de ces flammes dansant sur l'eau. Cette attraction inattendue avait aiguisé nos appétits. Par chance une route plutôt simple nous conduisit à une grange médiévale où fleurirent nourritures et breuvages terrestres ainsi que les conversations. Yasmine de Ronne nous amusa



particulièrement en s'exerçant à l'anglais.

La visite d'un aquarium était prévu après le déjeuner mais le point fort de la journée fut le dîner. Il y eut profusion de récompense. A notre surprise nous reçûmes une belle coupe* d'une certaine ancienneté, ainsi qu'une également agréable bouteille pour avoir amené la voiture la plus ancienne (Lambda 1925). Claude Montfort nous raconta sa difficile journée, sa Fulvia fut atteinte de plusieurs mystérieuses maladies auxquelles il remédia par un dur et long labeur.



Palethorpe dont l'Aprilia était la troisième plus ancienne Lancia.

Goodbyes to everyone. Another memorable French Rally was over. Full marks to Daniel and Francoise Pottier, Serge and Annie Croizier And the team.

La production de sel est l'une des spécialités de la région, aussi le dimanche matin nous vit-il visiter les SALINES d'où est extrait un sel bien salé et savoureux ; le sel est obtenu par évaporation de l'eau dans des bassins de faible profondeur, un procédé immémorial qui ne requiert aucune autre énergie que le soleil, le vent et un peu de travail.

Daniel nous guida vers le déjeuner final et se surpassa lui-même en tournant trois fois autour d'un rond-point pour choisir la mauvaise sortie ! Le repas, les boissons et la compagnie furent comme à l'accoutumée merveilleux, nous partagions une table avec Liz et Roger

Geoffrey MOORE
Traduction D. POTTIER

*offerte au club par le regretté Brin Edwards

Histoire d'un autocar 3RO rescapé

« Je suis né dans l'usine LANCIA de Bolzano en 1939 avec pour nom de baptême 3RO P...

Pas très vendeur diront certains, mais mes géniteurs l'ont voulu ainsi, alors va .

Pour dégourdir les bielles de mon 5 cylindres type 102, direction l'Emilie Romagne pour me faire carrosser chez ORLANDI.

En ses temps troubles , je n'eus le loisir de musarder sur les routes de la péninsule, l'armée Italienne me réquisitionna illico pour le transport des troupes ou encore pour servir d'ambulance. Après maintes péripéties mon sort aurait pu s'arrêter sur le bord d'une route, abandonné par les troupes fascistes en déroute.

Mais mon destin ne s'arrêta pas là. Les troupes françaises de l'Armée d'Afrique me réquisitionnent à leur tour en pleine Campagne d'Italie !. Et comme ces gentils soldats me trouvent à leur gout ,me voilà embarqué pour la Campagne de France...

Après moults services, « mon service militaire » s'arrêta à la fin du conflit. Devenu par la force des choses propriété française, je fus mis en vente par les Domaines et acheté par un petit transporteur du Gers. Je vais ainsi circuler jusqu'en 1961. A la grande satisfaction de mon propriétaire, qui apprécia ma légendaire robustesse et ma fiabilité reconnue comme l'une des plus sûres de l'époque.

Encore une fois ,ma destinée aurai pu s'arrêter là....Racheté par un »casseur »qui songea un temps à me restaurer , j'ai failli finir sous le feu d'un chalumeau.....Mais mon ange gardien veillait....

A l'autre bout de la France, monsieur FLECHER eut vent de mon existence , l'affaire conclue, me voilà parti pour un long voyage,direction OHNENHEIM en ALSACE. Je suis maintenant entre de bonnes mains au sein de l'Association des Autocars Anciens Edmond Flecher.

Bon...Tout ne fut pas aussi simple....Mes « états de service et ma longue carrière" ont laissés quelques traces.....La carrosserie était en dentelle, le pare-chocs avant fut refait , les sièges et l'intérieur refaits à neuf. Mon moteur HS fut remplacé par un autre« motore »tout neuf trouvé en Italie chez un casseur, cela ne s'invente pas !

Voilà mon histoire. Je vis maintenant une retraite heureuse, transportant mes passagers occasionnels sur les routes du Grand Est à une allure des plus modérée ...60 kmh maximum.

Pour ma plus grande joie ,il se chuchote que quelques membres du LCF me rendront visite l'an prochain....Que du bonheur !



Caractéristiques techniques des camions et autocars 3RO.

Production de 1933 à 1949.

Propulseurs: 3 cylindres essence ou 2 cylindres opposés Diesel (licence JUNKERS)

A partir de 1938 la série 3RO dispose d'un moteur LANCIA 5 Cyl de 93 CV à 1860 tr/Mn et d'une cylindrée de 6875 cc.

La boîte de vitesses est à 4 rapports + 1 réducteur gamme courte.

Le freinage fait appel à 4 tambours à commande mécanique assistée d'un servo-frein, doublé d'un frein d'urgence hydraulique agissant sur les 4 roues.

Direction non assistée....

Poids de l'autocar 6,5 tonnes à vide.

Longueur 9 mètres et accueille 29 passagers

