



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



EDITORIAL

20-C

Chers amis lancistes,

En dépit des événements et sans rien céder aux aménagements spécifiques de l'époque, le GRA de notre quarantième anniversaire s'est tenu. Cet événement parfaitement organisé et piloté de bout en bout par le maestro François Dupont était très réussi de l'avis de tous les participants. Lisez-en le compte rendu ci-après par Philippe Houdaille et regardez toutes les photos sur notre site.

Ce quarantième opus de notre traditionnelle manifestation pointe deux enseignements.

Le premier rappelle que le LCF vit grâce à l'implication de tous ses membres.

Ceci fut débattu avec les sociétaires présents à l'occasion de notre discussion collective, désormais annuelle, au cours de laquelle le concours de tous était sollicité pour que vive notre association. Chacun à son rythme, chacun à sa manière et selon ses possibilités. Mais que chacun participe ! Sentons-nous libres de raconter, produire, associer, échanger et laissons cours à l'initiative individuelle. Commençons par exemple à nourrir la Lettera d'anecdotes lancistes qui jalonnent nos routes. Au fait, comment avez-vous ramené votre première Lancia à la maison ?

Soyons ainsi reconnaissants envers ceux qui apportent leur éco à notre auberge et remercions par avance ceux qui contribueront à la présente, à nos sorties, à nos rencontres, à nos salons. Nouveaux remerciements à son auteur pour les précisions sur l'Aurelia B 24 à quelques heures de l'élection présidentielle américaine...

Le second atteste que l'automobile Lancia a un potentiel virtuel.

Une Lancia se vit, se savoure seul ou à plusieurs Lancia et Lancistes, s'entretient, se prépare, roule, en un mot nous transporte. Quand bien même il faille envisager l'adaptation de nos pratiques du fait du contexte sanitaire ou encore réglementaire (voir la publication de la FFVE sur la page FaceBook du LCF). L'usage de nos Lancia évoluera sans doute dans le temps de même que l'organisation de nos sorties mais le champ des possibles reste ouvert.

C'est pourquoi la Lancia demeure pour longtemps l'objet de discussions, d'échanges d'expériences, de récits. A l'oral, à l'écrit et sur les réseaux sociaux. Saluons nos amis Thierry Vandewinkele, Daniel Pottier, Jean-Marie Levallois pour avoir créé et maintenant faire évoluer nos outils de communication et de partage. Chaque semaine découvrez de nouveaux posts.

Vous aussi contribuez à notre présence virtuelle et saisissons l'opportunité du développement du rayonnement du LCF.

Ainsi même en période de repères brouillés, notre vie associative poursuit son cours. A nous de nous adapter ! Le quarantième GRA est une illustration de cette évolution.

J.C VOISIN

XL ème Grand Rallye

Pour les 40 ans de vie du Lancia Club France, Francois s'était attaché à faire quelque chose de bien et nous n'avons pas été déçus !

Retrouvailles au Chateau de LAPALISSE dans l'Allier, à partir de 14h, arrivons avec la Fulvia GTE vers 14h30 pour constater que les « fameux » embouteillages de LAPALISSE ne sont plus dus au nombre de voitures empruntant la nationale 7 mais plus simplement à un tournage télévisé qui a d'une part bloqué le seul pont de la ville et (contournement dudit pont effectué) qui d'autre part nous empêche de pénétrer dans le parc du Château, lieu du RV ; nous patientons donc devant les grilles avec une bonne douzaine de voitures dans le même cas que nous, avant de pouvoir enfin pénétrer dans le parc et nous garer avec celles qui nous précédèrent sous les marronniers dont les fruits agressent quelqu'un(e)s d'entre nous.

Visite du très joli château de LAPALISSE en deux groupes dûment masqués, dont l'un avec le propriétaire du Château, qui est depuis l'origine dans la même famille !

Puis départ pour presque 90 km de petites routes (un peu plus en fait puisque l'une d'entre elles était fermée pour travaux), extraordinaires : quasi désertes, sinueuses, bien revêtues, surplombant les vallées arborées, bref idéales, nous faisant rallier VICHY et l'ALETTI PALACE où nous logeons, qui est un ancien palace du début du siècle dernier, délicieusement suranné et idéalement situé dans l'ancien quartier de VICHY.

Installation dans les chambres (immenses), découverte des 2 tasses réalisées pour les 40 ans du LCF, un grand merci pour cette attention, un brin de toilette et nous rejoignons les autres équipages pour l'apéritif et le dîner.

Lendemain matin, découverte pedestre du quartier des thermes autour de l'hôtel avant un départ aux alentours de 11h pour les 44 km qui nous sont conseillés pour rejoindre l'Auberge des Roux, là encore par des routes de la même facture que la veille ! L'auberge située au sommet d'une colline avec une vue magnifique sur la chaîne des Puys nous attendait avec des spécialités locales, excellentes et pantagruéliques de sorte que c'est un équipage un peu plus lourd qui reprenait le road book pour les quelques 140 km de petites routes tout aussi sympathiques nous ramenant à Vichy, avec en chemin un bref arrêt en hommage à René Bidet qui de par ses qualités était apprécié de tous, puis la visite de ND de CHATEL MONTAGNE un chef d'oeuvre de l'art roman auvergnat



Est-ce d'avoir abusé des freins, est-ce parce-que le déjeuner était vraiment bon et que nous étions véritablement beaucoup plus lourds, toujours est-il que les freins de la GTE montraient des signes de faiblesse et que c'est donc avec circonspection que furent parcourus les 30 derniers kilomètres.



Dimanche matin direction CHARROUX classé parmi les plus beaux villages de France. Ville fortifiée où l'on a pu admirer son église du XII ème siècle, visiter son musée qui retrace la vie du village et se balader dans ses vieilles rues tout en admirant ses puits, la tour de l'horloge,, la porte de l'Orient, la maison du Prince de Condé, la halle etc...

La destination où se clôturait notre quarantième GRA était l'Abbaye de Saint GILBERT où une jolie salle voutée abritait nos festivités de clôture de ce magnifique rallye. Notre ami François avait à nouveau vu les choses en grand, mettant les petits plats dans les grands pour une symphonie de dégustation de spécialités locales. Comme à notre habitude, les prix furent décernés à ceux qui surent se jouer des questionnaires Lancia et touristiques mais aussi à de courageux lancistes anglais et belges sans compter de nouveaux sociétaires dont c'était là la première participation à un GRA.

Les routes indiquées sur le road book étaient tout simplement sublimes, les organisateurs avaient su influencer une météo qui s'est avérée bien plus favorable que prévue et même si nous avons fortement regretté l'absence de beaucoup d'habitues, la convivialité ne manqua jamais !

Un grand merci à François et Serge (et leurs Annie respectives), ce fut un bien bel anniversaire !

Philippe Houdaille et Jean-Pierre Voisin

P.S. : Diagnostic disposa de la fuite d'un étrier avant mais ... la Fulvia GTE nous a quand même ramenés à Paris (toujours avec circonspection), car comme le dit notre nouveau Président : « Une Fulvia Berlinne ne laisse jamais au bord de la route, foi de pratiquant ».



AMERICA OR NOT AMERICA ? **UNE AURELIA B24 ÇA TRUMP ÉNORMÉMENT !!** **(ou rendons à Vincenzo, Gianni et Battista ce qui n'appartient pas à l'Oncle Sam !)** **(par Laurent Nash)**



B24S Spider 1955 photo Bonhams



B24S Convertible 1956 photo Coys

Parmi les fans de Lancia, il y a souvent un peu de confusion sur ce terme "America" généralement utilisé avec le temps « abusivement » pour l'Aurelia B24 Spider.

Il est vrai que très tôt, la presse commença de rajouter "America" après « B24 Spider » cette pratique trouve peut-être son origine dans l'article de mai 1955 d'un certain Hans Tanner, de nationalité américaine, un aventurier mi-journaliste, mi-aigrefin qui vivait en Italie et était bien introduit dans le milieu automobile italien : article dans lequel il raconte les essais lors de la livraison par l'usine de 2 spiders l'un à Jean Behra et l'autre à Césaire Perdida, tous deux pilotes de renom.



Article de Hans Tanner (Mai 1955)

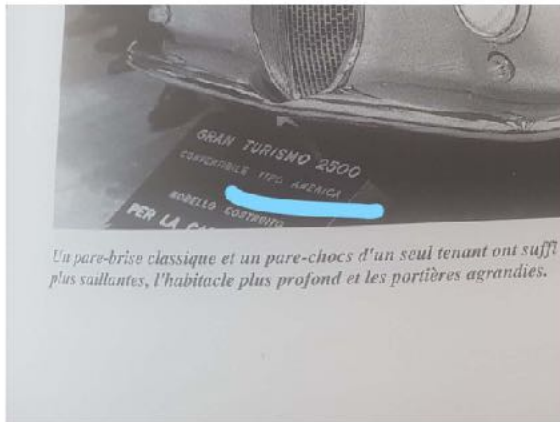


Article non daté, auteur non identifié.

Mais ce n'est pas parce que c'est dans le journal que c'est forcément vrai ! « Fake News » comme tweeterait un certain Donald.

Retour aux années 1950-1960 : en Europe l'influence de l'Amérique d'après-guerre est très perceptible, et l'Italie est à la mode ! L'industrie automobile italienne est incontestablement à son apogée : les constructeurs sont légions, les carrossiers indépendants foisonnent, l'imagination des designers italiens débordante, et des chefs-d'œuvre roulants vont naître : comme la somptueuse et magnifique Aurélia B24 Spider ! Ces designers s'inspirent parfois d'idées venues d'Outre-Atlantique, et les intègrent dans bon nombre de leurs réalisations, les Lancia n'échappent pas à la règle : l'Aurélia B24 Spider avec son pare-brise ressemblant fortement à celui de la Chevrolet Corvette, mais peut-être n'est-ce que simple hasard ?

En réalité la définition officielle " America "c'est pour le B24 Convertible, et seulement pour le Convertible.
Comme le montrent cette photo de l'Aurélia B24 Convertible lors de sa présentation au Salon de Turin 1956, regardez bien le panneau devant la voiture « Tipo América », ainsi que la fiche d'homologation FIA de 1957.



Salon de Turin 1956

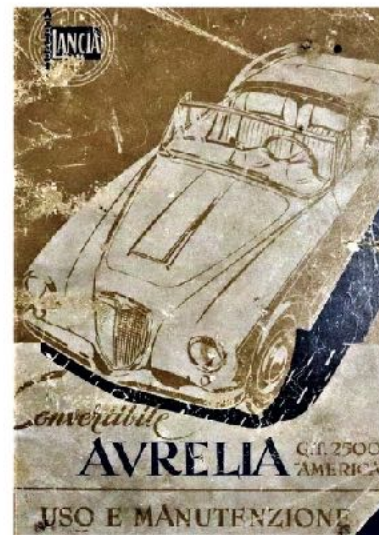


Fiche d'homologation B24 Convertible

De même que la couverture des manuels de bord :



Manuel B24 Spider Aurélia GT 2500



Manuel B24 Convertible Aurélia GT 2500 America

Il est d'affirmation commune que l'Aurélia B24 Spider aurait été initialement conçue pour le riche marché américain, on peut vraiment en douter : son pare-brise ne la fait pas américaine !

Petite démonstration iconolaste :

- 1) L'Aurélia B24 Spider fût présentée en Janvier 1955 au Salon de Bruxelles, puis en Mars au Salon de Turin : assez surprenant pour une voiture soi-disant destinée au marché US.
- 2) Le nombre d'exemplaires produits : 240 ! : 59 Conduite à Droite (B24), et 181 Conduite à Gauche (B24S) dont beaucoup vendues en Europe, difficile d'imaginer qu'une production si faible soit pour l'immense marché US, et qui plus est pourquoi dans ce cas construire des conduite à Droite ?

En comparaison, la Jaguar Mark X/420G considérée comme la voiture la plus luxueuse et dotée de toutes les avancées technologiques de l'époque, sera produite dans sa seule version conduite à gauche à plus de 8000 exemplaires vendus principalement aux USA.

Rappelons enfin que le Spider n'a jamais été officiellement appelé "America" par la firme Lancia, alors que cela deviendra vrai plus tard pour le cabriolet. L'historien automobile Oscar Capellano, sur ce sujet particulièrement cher pour lui, confirma dans une interview au magazine italien l'AUTO d'EPOCA, en 1995, que les dénominations officielles exactes sont « Spider Aurelia GT 2500 "et" Convertible Aurelia GT 2500 America "ou" Tipo America ". Le terme « América » n'étant valable que pour le cabriolet (convertible).



Auto d'Epoca juin 1995



La Manovella Août 2020 (lien internet infra)

Et si cela ne suffit pas à vous convaincre, n'hésitez pas à lire dans La Manovella d'Août 2020, publication officielle de l'ASI, l'article p.26 à 37, très documenté sur l'Aurélia, tout particulièrement les pages 36 et 37 concernant la B24 Convertible où il est écrit :

« La coda, rispetto alla Spider, è più filante, caratterizzata da pinne più ampie: tutte miglione che le valsero l'ulteriore denominazione "America", dove le modifiche furono » richieste a gran voce, considerata la poca fruibilità della Spider.

Traduction (L.Nash): L'arrière, par rapport à la Spider, est plus profilé, caractérisé par des ailerons plus larges: toutes ces améliorations qui lui ont valu le nom supplémentaire «America», où les changements ont été fortement demandés, compte tenu du manque de convivialité de la Spider.

Lien : <http://www.asifed.it/wp-content/uploads/2020/08/La-Manovella-WEB-agosto.pdf>

L'Aurélia B24 Spider est un chef d'œuvre du design automobile italien !

Et n'a nul besoin d'un passeport américain !

Alors

AURELIA FIRST !

MAKE LANCIA GREAT AGAIN !

Ou tout simplement

VIVA LANCIA !