



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



EDITORIAL

20-A

Comme à son habitude, le LCF tenait son Assemblée Générale simultanément au salon Rétromobile où nous exposons avec le soutien du MAUTO* la superbe Aurelia B 24 S de notre ami Jan van Hoorick, Président du Lancia Club Belgio. Le procès-verbal ci-joint relate les échanges.

L'ensemble des membres présents a exprimé ses remerciements reconnaissants et appuyés à Daniel Pottier pour son investissement personnel et son énergie constante tout au long des vingt-cinq années de sa présidence qui auront notamment vu s'institutionnaliser la qualité de nos Grands Rallyes, la portée internationale du LCF sans oublier l'assise de tous nos fondamentaux.

Egalement à Florent Bidet qui continue d'accompagner les Aurelistes.

La passation de relais s'effectue en souplesse grâce à un bureau expérimenté qui se connaît bien, qui accueille Claude Goeuriot, lanciste assidu depuis plus de trente ans et qui sait pouvoir compter sur ceux qui l'ont précédé. Pas de révolution, juste une évolution de ce qui fait le succès de notre association.

Au nom de ce nouveau bureau, je vous remercie de la confiance témoignée et compte sur les apports de chacun pour alimenter notre auberge espagnole.

Dans le prolongement des discussions qui se sont tenues lors du Grand Rallye 2019, deux nouvelles antennes se créent. L'antenne régionale centre animée par Louis Dreneau aidé de Martine Montaigne et l'antenne thématique « Youngtimers » animée par Jean-Marie Levallois. Nous y reviendrons dans nos organes de communication *La Lettera* et les *Informazioni*.

Il est aussi décidé que ces discussions se tiennent chaque année lors de notre Grand Rallye, une cinquantaine de sociétaires s'y retrouvant simultanément.

Le programme 2020 quoiqu'entravé par la crise sanitaire actuelle et les premières idées pour le programme 2021 - Grand Rallye dans une région peu visitée de nous et un superbe plateau de Lancia à Epoqu'Auto - signent l'enthousiasme de notre association et nous permettent de nous projeter en attendant que la camisole imposée soit levée.

Soyons prudents d'ici là, préparons encore mieux notre Lancia pour la première sortie officielle autorisée et savourons notre première Lettera de l'année !

Jean-Charles VOISIN

* Le MAUTO est le Museo Nazionale dell'Automobile de Turin, www.museoauto.it

LANCIA

Voilà plus d'un an déjà que la Lancia « Belna » a été mise sur le marché automobile.

Cette extraordinaire petite voiture connaît la plus merveilleuse carrière ; mais ceci n'étonne que ceux qui n'ont pas connu la très grande joie de la conduire... C'est que cette petite « Belna » possède en effet au plus haut point les qualités que l'on demande à une voiture moderne.

D'abord, les roues avant indépendantes lui confèrent une suspension excellente et une tenue de route irréprochable : sur ce point, qui constitue une nouveauté pour la quasi-totalité des voitures contemporaines, Lancia possède une expérience sans pareille. Vingt ans d'expérience, non seulement au laboratoire, non seulement sur les routes d'essais, mais surtout entre les mains d'une clientèle toujours plus étendue, ont permis au brillant constructeur italien d'acquiescer la certitude que sa solution est la meilleure qu'on puisse rêver.

Elle a évolué, sinon dans son principe, du moins dans son exécution : elle donne lieu aujourd'hui à des assemblages mécaniques d'une précision qui tient de l'horlogerie, et dont la sécurité

de fonctionnement est supérieure à tout ce que l'on pourrait imaginer.

Puis le « châssis-carrosserie » permet de doter la voiture d'une rigidité absolue, indispensable à une tenue de route incomparable.

Enfin les vibrations de torsion du vilebrequin, qui donnent naissance au thrash si désagréable, sont ici définitivement et totalement supprimées par la disposition du moteur à 4 cylindres en V, qui autorise l'emploi d'un vilebrequin trapu et de très fort diamètre, sans que le poids en devienne pour cela excessif. Solution particulièrement élégante, et qui possède ce précieux privilège d'être, sans discussion, définitive.

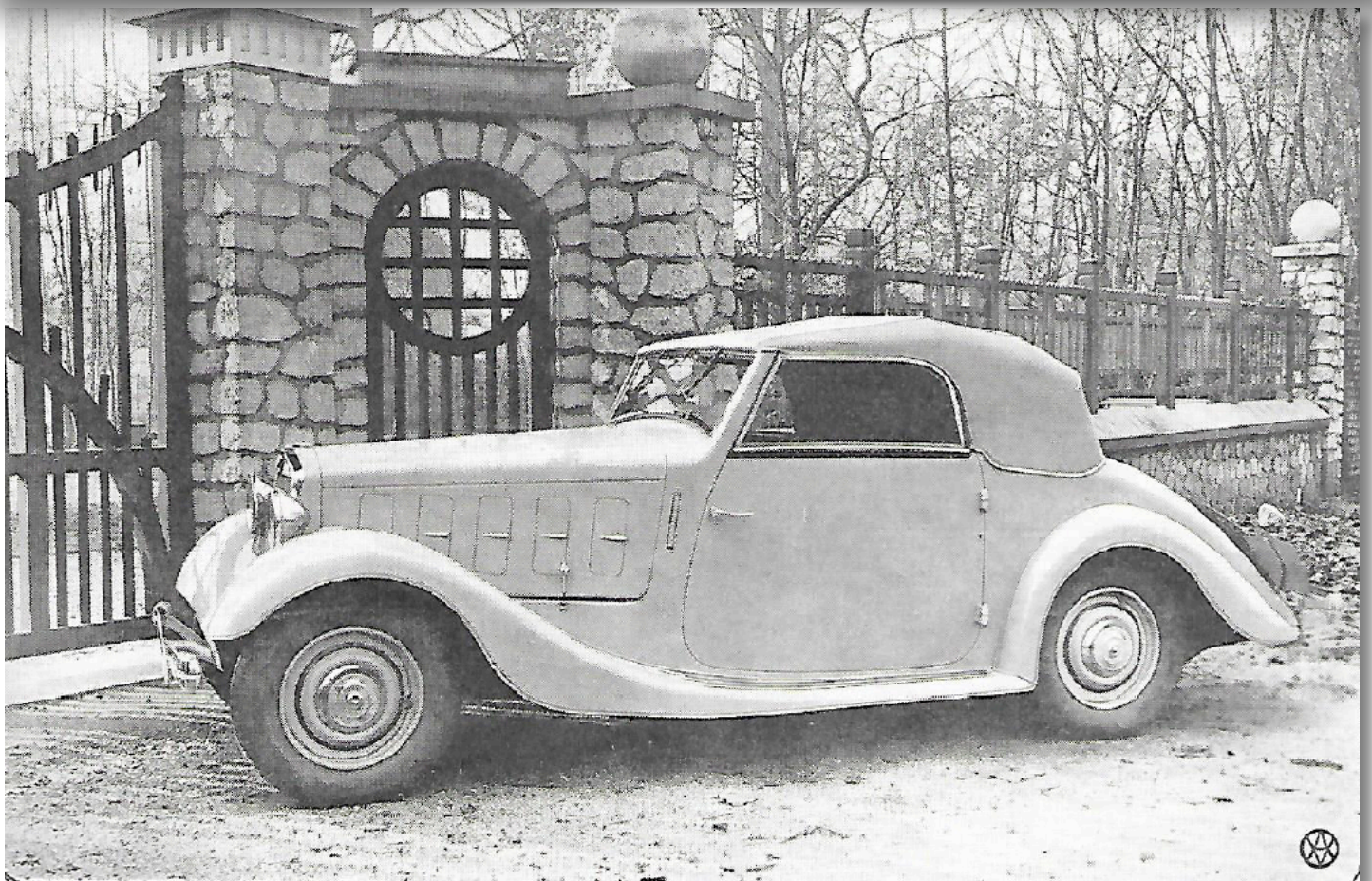
La conduite de la voiture nous réserve d'autres surprises agréables. C'est ainsi que les places offertes aux passagers sont éminemment confortables, que les vitesses passent à merveille, leur « étagement » étant très judicieusement établi. Les pédales d'embrayage et de frein sont douces, la colonne de direction est disposée selon l'inclinaison optimum. Les accumulateurs sont très accessibles, et toutes les canalisations électriques sont établies de façon à éviter toute surprise.

La stabilité et la tenue de route sont surprenantes, et enfin la visibilité demeure excellente pour tous les occupants.

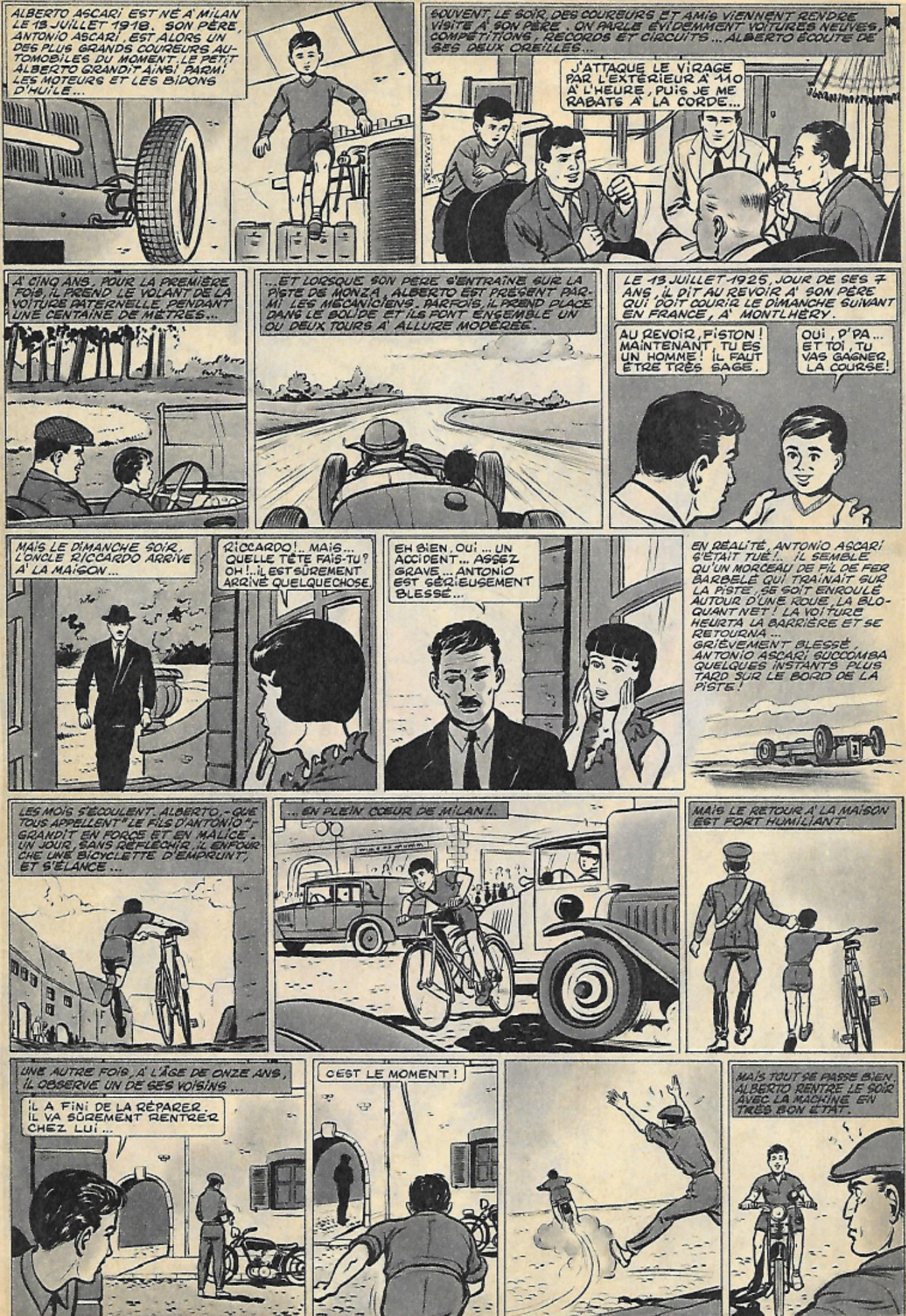
Conduire la Lancia, cette petite voiture si spacieuse cependant, si confortable, est un ravissement. Les possibilités en sont étonnantes : son maximum en palier est de 105 environ ; mais le judicieux rapport puissance-poids (35 CV pour 830 kg. seulement), la qualité propre du moteur, les quatre vitesses, l'extraordinaire tenue de route, la prodigieuse maniabilité, le fait, enfin, qu'on peut garder très longtemps l'accélérateur à fond confèrent à la Belna une très réelle supériorité sur nombre de voitures d'une cylindrée et d'un prix nettement supérieurs ; D'autre part, la roue libre qui équipe la Belna vous permettra une très notable économie d'essence sur les parcours accidentés.

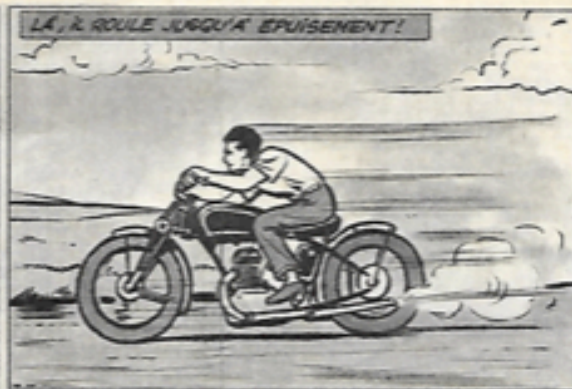
Et puis, enfin, — ceci n'est pas pour nous déplaire — la « Belna » est entièrement construite en France, dans une usine admirablement organisée — on y reconnaît la « patte » du grand patron Vincenzo Lancia — située sur les bords de la Marne à Bonneuil.

En pleine Ile-de-France..., c'est là que vient au monde la Lancia « Belna » qui réunit tant de qualités que l'on se plaît à reconnaître à la construction française comme à la construction italienne ; mais les deux grandes nations latines ne sont-elles point deux sœurs tendrement liées ?

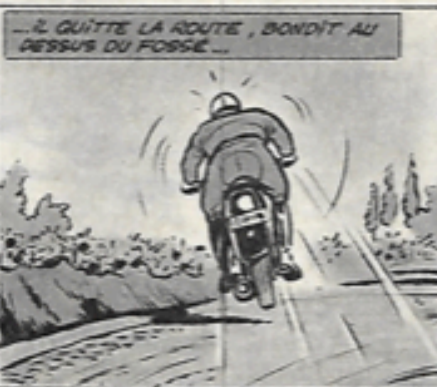








LORSQUE SA MÈRE DÉCOUVRE SA DANGÉREUSE PASSION, ELLE L'ENVOIE À L'INTERNAT D'AREZZO. MAIS, DES SA SORTIE, IL SE LANCE DANS LA COMPÉTITION. À L'ÂGE DE 18 ANS, IL PREND LE DÉPART D'UNE ÉPREUVE DE RÉGULARITÉ DE 24 HEURES. DÈS LE DÉBUT, IL EST DANS LES MEUX CLASSEES, MAIS, AUX ENVIRONS DE PISE...



IL NE MANQUE PAS UNE COURSE! IL EN A MÊME GAGNÉ UNE DIZAINE LORSQUE LA GUERRE ÉCLATE. IL TRAVAILLE ALORS DANS LES SERVICES DE RAVITAILLEMENT EN ESSENCE, ET, À LA FIN DES HOSTILITÉS, IL SE RETROUVE PAR HASARD DANS LES MILIEUX DE L'AUTOMOBILE ET DES COUREURS. IL FAIT LA CONNAISSANCE DE VILLORESI, QUI L'ENCOURAGE À COURIR SUR QUATRE ROUES...

