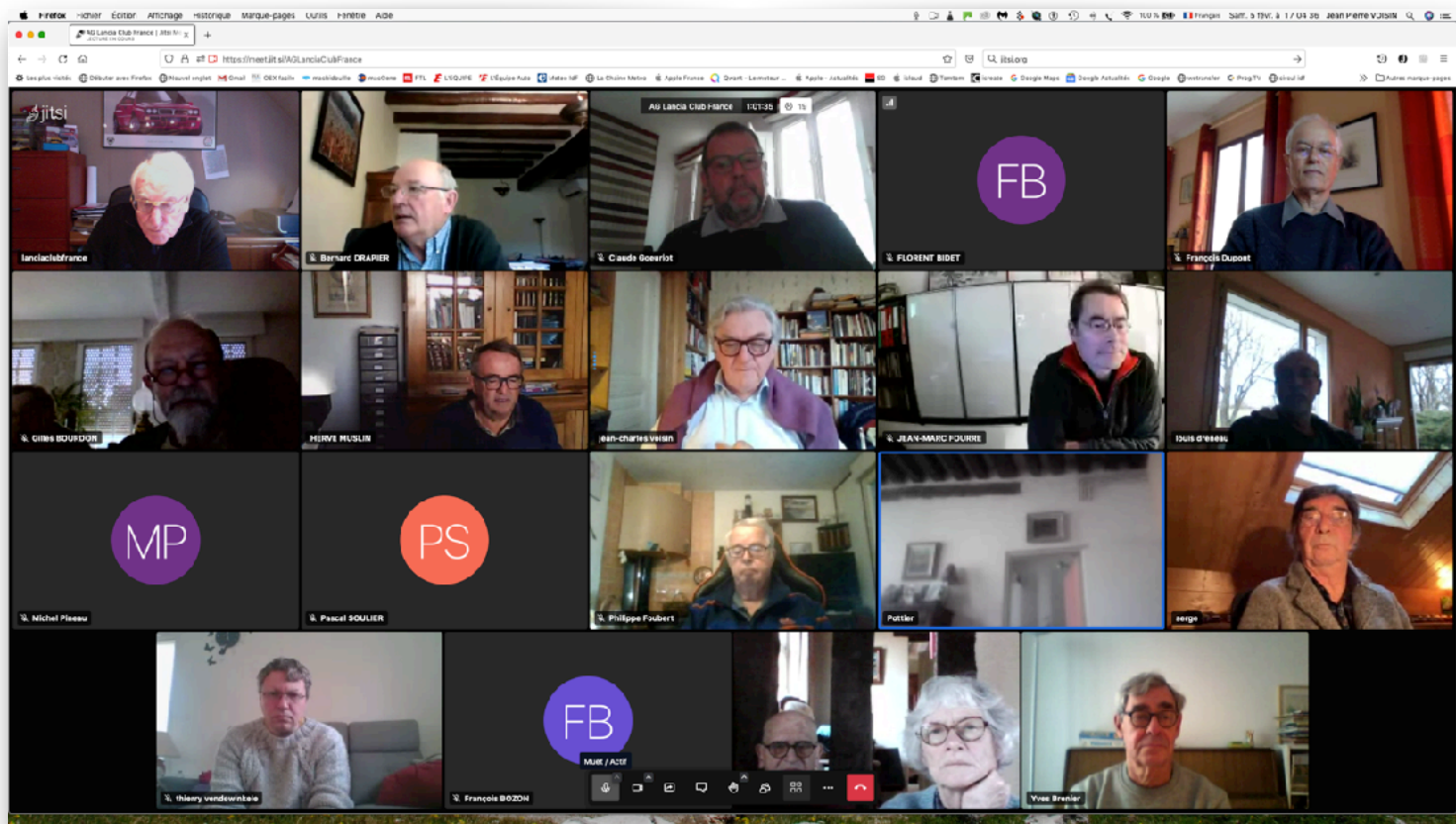




depuis 1980

# La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



# 22-B

## EDITORIAL

Chers amis lancistes,

Nous avons mené notre deuxième Assemblée Générale en visio-conférence. Elle s'est bien passée et vous en lirez le procès-verbal dans ces pages.

Les jours rallongent. Au moment où la crise sanitaire semble vouloir nous laisser tranquilles et avant que d'autres *virus* ne prennent de l'ampleur, sortons notre Lancia sans hésitation.

Pour ce faire, notre saison 2022 est établie et commence par la Sortie de Printemps dans la Nièvre. Reportée deux fois pour cause de covid, c'est la première organisée par Louis Dreneau et l'équipe de la région Centre. Autant dire que nous l'attendons.

Un peu plus tard, nous célébrerons le cinquantenaire de la Beta puis le centenaire de la Lambda. Soyez nombreux pour ces deux anniversaires importants... avec ou sans un exemplaire de ces deux modèles.

Les aspects techniques sont de nouveau abordés au travers du freinage. Cette fois, l'article traitera de celui de l'Aurelia avec force détails et explications. Un grand merci à l'auteur. D'autres viendront dans les prochaines Lettera à commencer par l'identification inattendue de bruits bizarres sur un moteur de 2000. A suivre !

De nombreux ouvrages sur la marque Lancia ou ses modèles sont parus ces derniers temps et ils vont venir augmenter la bibliographie initiée par Daniel Pottier. Elle sera mise en ligne sur le site. De même, de articles sur nos voitures parus dans la presse spécialisée depuis de nombreuses années. La digitalisation a du bon !

Les derniers retardataires sont invités à envoyer à notre trésorier le renouvellement de leur adhésion au LCF.

Cordiales salutations lancistes

Jean-Charles Voisin

## Assemblée générale du Lancia Club France

Les sociétaires de l'association LANCIA CLUB France se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 05 février 2022 à 17h00. Du fait des conditions sanitaires, la forme distancielle a été retenue.

Le Président en exercice déclare la séance ouverte et indique que la feuille de présence fait apparaître : 26 sociétaires présents - 17 sociétaires représentés. Ce nouveau mode de réunion a permis de rencontrer des sociétaires qui ne pouvaient jusque-là participer à l'Assemblée Générale ainsi que d'accueillir de nouveaux membres.

### Rapport financier 2021

Pour le détail voir les éléments dans l'espace membre.

**Effectif** : sensiblement équivalent à celui de l'exercice précédent entre les 22 nouveaux membres et le non renouvellement à ce jour de 28 adhérents non démissionnaires pour autant. Ceci certainement en raison de la poursuite de la situation sanitaire. Un nouveau point sur les effectifs sera fait en milieu d'exercice.

**Boutique** : pas de grosse variation

**Frais généraux** : moins de dépenses du fait qu'il y a eu moins de Lettera en 2021 par rapport à 2020

**Rallyes** : les trois rallyes – une fois n'est pas coutume – terminent en négatif. Ces dépenses sont absorbées sans difficulté notamment parce que Rétromobile ne s'est pas tenu.

**Salons** : Très belle édition d'Epoqu'Auto, notre seule participation à un salon rendue possible, les autres salons ayant été annulés.

**Lettera** : envoi par courrier pour une quinzaine de membres.

Au final, l'exercice a été largement bénéficiaire.

### Rapport moral et d'activité du Lancia Club France pour l'exercice 2021

Comme depuis le début 2020 et l'arrivée de la pandémie, la situation n'a pas favorisé la rencontre des sociétaires ni le développement des activités du LCF.

Pour autant, quatre manifestations se sont tenues en 2021, les autres étant annulées ou reportées :

- La RDA – Randonnée des Alpes – du 26 au 28 juin
- En passant par la Lorraine les 4 et 5 septembre
- Le GRA - Grand Rallye Annuel - à Angers et alentours du 24 au 26 septembre
- La participation au salon Epoqu'Auto à Lyon du 5 au 7 novembre

Le GRA a réitéré le moment de partage et de réflexion directe entre le bureau et les membres présents en dehors de l'Assemblée Générale. Il s'agit d'un temps fort de la vie du LCF. Les sorties et la rencontre des membres ont été des thèmes très discutés aboutissant aux prémices du calendrier 2022. De même que divers sujets relevant du fonctionnement de l'association.

La *Lettera* a connu quatre parutions. Les rubriques principales ont été les annonces et comptes rendus de manifestation et le « portrait de Lanciste ». D'autres articles sont venus compléter les parutions. Une contribution plus importante est demandée... comme les années passées.

Les *Informazioni* créées et envoyées très fréquemment par notre trésorier Serge Croizier ont permis de partager de l'actualité lanciste et automobile en même temps que de renforcer le lien entre tous et le LCF.

L'aide aux sociétaires a été continuelle comme en témoigne la reproduction des manuels techniques, l'utilisation des outils spécifiques ou l'accueil de nouveaux membres.

Daniel Pottier cultive le lien relationnel international tissé tant avec les autres Lancia Clubs, les représentants officiels de la marque que les musées étrangers.

Le LCF est définitivement entré dans l'ère digitale : Assemblée Générale 2021 tenue sous format numérique et participation aux réseaux sociaux avec la page Face Book et le notre groupe Face Book. Le groupe est administré par Jean-Marie Levallois qui étudie quotidiennement les demandes d'adhésion et de parution. Cette activité vient de franchir les 700 membres, sociétaires ou non. Il s'agit là d'une promotion de notre club autant que d'un lien complémentaire entre les sociétaires et le monde lanciste moderne ou plus ancien. On y constate de nombreux échanges portés sur les youngtimers. Le site LCF « traditionnel » est régulièrement mis à jour par le Vice-Président de même que notre page Instagram. Le bureau tient régulièrement des réunions « digitales » sous l'impulsion de Claude Goeuriot.

Les relations avec les journalistes ont permis la participation à une émission sur C8 dédiée à la Delta Integrale et la prise de contact en vue d'un comparatif Lancia Fulvia / Alfa Romeo Bertone à venir dans le numéro de février 2022 d'AutoPlus Classiques.

## Programme 2022 LCF

Grâce à l'implication des sociétaires organisateurs, le LCF a été en mesure de présenter dès l'automne le programme des manifestations 2022 qui s'établit comme suit :

Sorties :

- 26/27 mars: sortie de printemps dans la Nièvre
- 8 mai: Rallye de l'Eure
- 20/22 mai: Les 50 ans de la Beta en Baie de Somme
- 24/26 juin: Randonnée des Alpes
- 3 / 4 septembre: « En passant par la Lorraine »
- 16/18 septembre: Grand Rallye Annuel, région de Compiègne en lien avec le centenaire de la Lambda

Salons :

- 9/10 octobre: Automédon au Bourget
- 21/23 octobre: Strasbourg
- 4/6 novembre: Epoqu'Auto à Lyon

2022 est une année importante pour le LCF avec ce programme complet qui célébrera les 50 ans de la Beta et l'importante exposition rétrospective Lancia souhaitée par les 3A pour laquelle le club a été sollicité. Bien évidemment manifestations sous réserve des contraintes sanitaires et autres.

Après clôture des discussions, il est procédé aux **votes sur les différents rapports** : ils sont approuvés à l'unanimité et quitus donné au Bureau pour son activité.

Prenant acte de la fin du mandat annuel de chaque membre du Bureau conformément à l'article 10 des statuts, **l'Assemblée Générale élit** à l'unanimité pour l'exercice 2022 aux fonctions de :

**Président:** Jean-Charles Voisin,

**Vice-président :** Thierry Vendewinkele,

**Trésorier :** Serge Croizier,

**Secrétaire:** Jean-Pierre Voisin,

**Secrétaire:** Claude Goeuriot,

**Secrétaire :** Daniel Pottier.

En marge des rapports et des votes, différents sujets ont alimenté les discussions.

La situation financière favorable permettrait de réaliser quelques dépenses comme un annuaire sous format papier, des « goodies » (un sondage sera lancé pour connaître les attentes des sociétaires), des chemises ou encore des masques siglés LCF.

Il serait souhaitable de développer la numérisation et l'enrichissement des archives et documentations techniques.

Concernant la Lettera, il est suggéré de recenser des articles du passé et de mettre les anciennes parutions dans l'espace membre du site. Il est fait appel à candidature d'un sociétaire qui serait chargé de coordonner les propositions d'articles pour la Lettera. Le sociétaire intéressé pourra se manifester auprès d'un membre du bureau.

La participation aux sorties organisées par d'autres Lancia Clubs comme le Sliding Pillar (en Ecosse du 26 au 31 mai). D'une manière générale et au-delà même des réseaux sociaux, notre association nécessite de développer sa communication par exemple auprès de la presse, spécialisée ou non. Il est fait appel à candidature. Notre sociétaire Jean-Marc Fourré s'est proposé. Il en a été vivement remercié.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour et personne ne demandant la parole, la séance est levée à 19h00.

J.C.Voisin

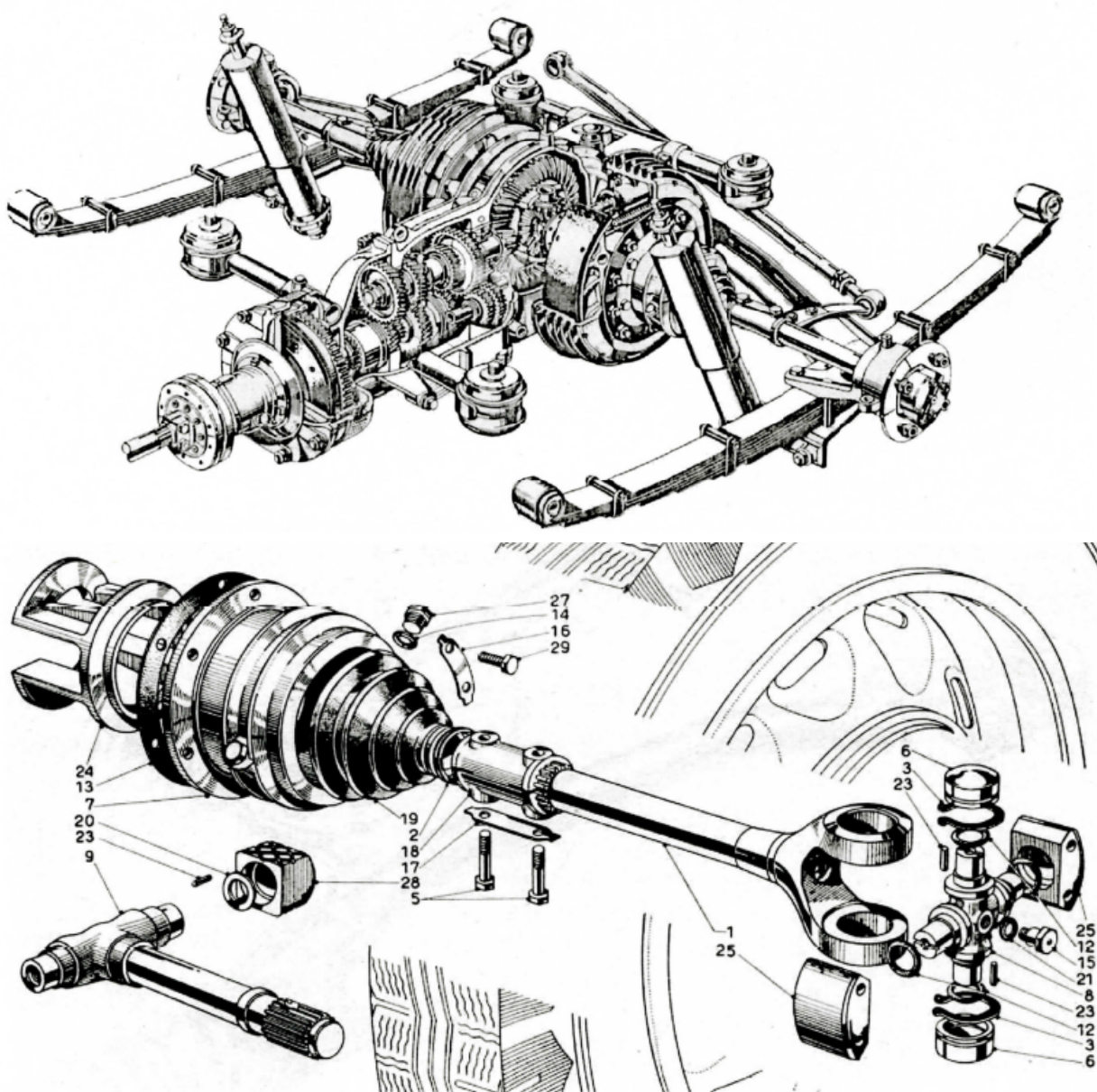
## Réfection des freins arrière d'une Aurelia

*Les lignes qui suivent n'ont pas pour but de vous guider pas à pas dans la réfection des freins arrière d'une Aurelia mais je profite simplement d'avoir dû faire cette opération pour partager avec vous les détails de conception de l'ensemble propulseur de l'Aurelia mais également de la Flaminia.*

*Florent BIDE*

La Flaminia et l'Aurelia ont en commun leur architecture générale avec un moteur V6 en partie centrale avant (il est positionné en arrière de l'essieu avant) et un ensemble boîte-pont situé au niveau de l'essieu arrière, avec freins en sortie de pont (« inboard ») limitant ainsi le poids non suspendu. Cette architecture, introduite par De Dion à la fin du 19e siècle, associée à la présence des freins en sortie de pont, a contraint Lancia à adopter une solution originale pour l'entraînement des roues arrière, les cardans s'articulant côté roue à l'extérieur de la jante, d'où la forme très ronde des enjoliveurs afin de laisser place au cardan qui traverse par ailleurs l'essieu et donc le roulement de roue dont la taille n'a de fait rien à envier à celle d'un roulement de poids lourd !

Conséquence de cette conception les arbres de roue sont en deux parties pour permettre leur extraction, reliées par un manchon cannelé (le repère 18 sur l'extrait du catalogue de pièces détachées ci-dessous).



Côté boîte, le joint homocinétique est du type « à dés coulissants », enfermé dans un bol en aluminium rempli d'une huile très épaisse à froid. Situé au centre du tambour, l'étanchéité de ce bol est donc primordiale afin d'éviter que sous l'action de la force centrifuge l'huile ne se fraye un chemin jusqu'au tambour avec les conséquences que vous imaginez. C'est justement le problème que j'ai rencontré après 15 ans de fonctionnement sans encombre, m'obligeant donc à refaire les freins arrière de mon Aurelia et notamment à remplacer les garnitures imbibées d'huile





L'entraineur (rep. 24)



Le bol enfermant le cardan (rep. 7)



Les dés coulissants (rep. 28), leurs aiguilles (rep. 23) et rondelle (rep. 20)

Si l'intérêt en terme de limitation du poids non suspendu est évident, l'inconvénient majeur des freins en sortie de boîte est leur accessibilité qu'il s'agisse de tambours ou de disques. Sur les Aurelia B20 des 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> séries les tambours ne sortent pas sans à minima séparer un peu la boîte de la caisse en jouant sur l'élasticité de ses silent-blocs avants.

L'entretien de ces freins voiture au sol est quasiment impossible, votre dos appréciera grandement une fosse ou mieux, un pont élévateur.

Ayant la chance de disposer d'un pont élévateur, ma technique est assez simple, je positionne sous la boîte –pont un plateau sur tréteaux (robustes !) puis je désaccouple tout ce qui relie la voiture à sa boîte (commande de boîte, d'embrayage, flexible de freins, arbre de transmission, cardans). Tant que l'accessibilité est bonne, je retire les fils métalliques qui sécurisent les 4 vis qui relient la boîte-pont à la caisse et les desserre de quelques tours (oui, il n'y a que 4 vis pour maintenir tout l'ensemble sous la caisse au travers de gros silent-blocs, ingénieux !) Je descends alors la voiture jusqu'à ce que la boîte soit à quelques millimètres du plateau puis fini de desserrer les 4 vis, la boîte repose alors sur le plateau et il suffit de remonter le pont élévateur pour travailler à l'aise sur la boîte ou les freins. Dans le cas d'une opération sur les freins, je laisse la boîte sous le pont élévateur, l'opération de remontage se trouvant ainsi facilitée puisque ni l'auto ni sa boîte n'ont bougé, tout retrouve donc sa place naturellement. Bon, je simplifie un peu pour ne pas vous ennuyer car la forme de la boîte oblige à quelques mouvements de l'auto sur le pont afin d'échapper l'essieu arrière.



Revenons un peu sur cette transmission : l'Aurelia a connu deux types de suspension arrière, à roues indépendantes en début de carrière puis essieu De Dion (tel que représenté plus haut) à partir de 1954 avec la berline B12 et la B20 4<sup>e</sup> série, mais le principe de la boîte-pont ancrée sous la caisse est resté le même avec toutefois deux générations de transmission. L'Aurelia a commencé sa carrière avec une première boîte-pont que l'on qualifiera par la suite

de «petite » pour la distinguer de celle ayant équipé les derniers millésimes, plus volumineuse et très proche de celle utilisée sur la Flaminia.

La Flaminia berline fût introduite en 1957 et l'Aurelia, dont la production de certains modèles allait se poursuivre jusqu'en 1958, a pu bénéficier sur les B20 5e et 6e série ainsi que sur les B24 convertible (mécaniquement identique à ces deux séries de B20) d'une boîte-pont quasiment identique à celle de la Flaminia. Si cette boîte-pont est très similaire sur les deux modèles, la commande d'embrayage est toutefois différente, les B20 et B24 ayant une commande hydraulique contrairement aux modèles précédents alors que la Flaminia revenait à une commande mécanique bien plus fiable et facile à régler.

A noter également l'absence de synchro de première sur l'Aurelia ainsi que des pignons à taille droite sur ce rapport, à l'origine de ce bruit caractéristique que vous avez sans doute déjà entendu lors d'un rallye, lorsque la voiture s'élance.

La Flaminia était équipée à sa présentation de freins à tambours comme l'Aurelia mais elle a bénéficié peu après de freins à disque sur les 4 roues et seules les premières berlines furent équipées de tambours, tous les dérivés ayant bénéficiés dès leur sortie du freinage à disque. Lancia n'était pas pionnier en la matière mais suivait de près d'autres constructeurs, notamment Citroën qui l'a introduit sur la DS dès sa sortie en 1955, là aussi accolé en sortie de boîte mais ...sur l'essieu avant ! Lancia n'a jamais fait de compromis et dès l'introduction des disques, ses autos en ont été équipés tant à l'avant qu'à l'arrière, jusqu'à l'arrivée de la Delta.

Je précise que mon Aurelia est équipée d'une boîte de Flaminia, on ne peut pas le déterminer sur la photo ci-dessus car les freins sont ceux d'origine de l'Aurelia et non des freins de Flaminia bien qu'il s'agisse d'une boîte d'une des premières berlines à tambour. La boîte a dû être remplacée car l'auto avait sans doute parcouru un kilométrage très important avant d'être remise et le couple conique, usé, était trop bruyant, le remplacement de la boîte était la solution la plus simple au moment de la restauration mais la boîte d'origine, sagement remise, retrouvera sans doute un jour sa place.

Florent BIDET





*La Lettera : Pourquoi Lancia ?*

**Alain:** Je suis un amateur de LANCIA parce que mon père était un « amateur de voiture », dans les années 65 / 75 il a eu plusieurs LANCIA, d'abord des FLAVIA berlines 1500 et 1800 et ensuite un coupé FLAMINIA 3B 2,8L PININFARINA de 1965 voiture qui a marqué ma jeunesse, notamment c'est la voiture avec laquelle j'ai été passé le baccalauréat en 1971, mon père avait conservé cette voiture, c'est donc ce coupé PININFARINA que je suis en train de faire restaurer.

Au cours des années 94/96 j'ai eu aussi une THEMA 2.5LD que j'ai amené à 200 000Km sans problème, revivre LANCIA à cette période m'a donné des idées dont je n'avais pas les moyens à ce moment là...

*La Lettera : Ton premier souvenir en Lancia, Quelle a été ta première Lancia, qu'est-elle devenue ?*

**Alain:** Ce coupé FLAMINIA PININFARINA, mon père l'avait achetée d'occasion elle avait environ 1 an, c'était une voiture de démonstration de l'importateur LANCIA en France à l'époque le Sté ROBLOU à NEUILLY, à ce jour cette voiture a donc eu 2 propriétaires ROBLOU et mon père qui l'avait conservée, ce coupé pour moi c'est toute une histoire de famille mon père n'étant plus de ce monde aujourd'hui, avec mon frère Jean Claude nous avons donc décidé de la remettre en route, elle a 83 000Km vrais.

*La Lettera : Où en est cette restauration ?*

**Alain:** La restauration complète a commencé début 2021, elle devrait se terminer d'ici le printemps (les restaurateurs de voiture de collection ont du mal avec les calendriers), en photo avant la restauration en cours et puis photo de la restauration en cours, à l'issue j'espère pouvoir partager des moments avec les lancistes, en Juin 2021 j'ai participé sans LANCIA à un repas/rassemblement de lancistes de la région organisé par Gérard CASSAGNES, organisation dont j'ai gardé un très bon souvenir.

*La Lettera : Partages-tu ta passion avec tes proches ?*

Cet intérêt pour l'automobile, je le partage avec des amis des passionnés d'automobile et d'histoire de l'automobile en effet, je suis natif de SAINT-GAUDENS où se sont déroulés jusqu'en 1954 les GRANDS PRIX DU COMMINGES AUTO et MOTO, ces passionnés sont à l'initiative de la création du Musée du Circuit du Comminges qui a reçu en 2020 la distinction de « Lieu de l'histoire automobile » décerné par la FFVE.

mon épouse Christine est aussi amatrice de voitures elle a même été navigatrice en rallye en d'autres temps, quand la Flaminia sera prête elle participera à nos sorties. Nos amis de SAINT GAUDENS organisent un rallye de voiture de collection au mois de Mai nous sommes déjà engagés.



*La Lettera : Véritable dernière Lancia*

**Alain:** L'AURELIA avec toutes ses versions et son palmarès est la plus LANCIA de toutes à mes yeux, c'est aussi parce que la FLAMINIA qui me tient à cœur en est issue, pour ce qui est de la dernière qui a encore un maximum de LANCIA dans ses gènes pour moi c'est la DELTA INTEGRALE.



## LANCIA CLUB FRANCE

BULLETIN DE RENOUELEMENT D'ADHESION 2022  
www.lanciaclubfrance.com

Merci d'indiquer tout changement de coordonnées

Numéro d'adhérent :

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

Code Postal ..... Ville .....

☎ domicile ..... Email : .....

☎ portable : .....

Renouvelle son adhésion

☐

OUI

☐

NON

Nouvelle (s) LANCIA ou voiture(s) à supprimer. Si plus de 3 modifications

Type	N° type	N° série	Carrosserie	Année	Couleur	Etat	Annuaire OUI / NON
		Tapez pour saisir le texte					

Etat : 1 = épave, 2 = à restaurer, 3 = en restauration, 4 = moyen, 5 = bon, 6 = très bon, 7 = excellent, 8 = concours restauration, 9 = concours d'origine.

### Montant de la cotisation : 70 €

Le renouvellement de la cotisation annuelle fut annoncé dans la Lettera A 22 bulletin inséré en page 6. Le montant initial de 60 € est majoré de 10 € de frais de réinscription pour règlement de la cotisation après le 1<sup>er</sup> mars.

Conformément aux statuts du club «*Le non paiement de la cotisation annuelle entraîne la perte de la qualité de membre.*» Consultables sur le site du club rubrique «Le LCF», «Les statuts».

**Règle qui sera appliquée au 1<sup>er</sup> mai**

Règlement par : [ ] chèque [ ] espèces [ ] virement à :

Association Lancia Club France

IBAN : FR76 1470 7000 0700 5190 8902 318 BICS : CCBPFRPPMTZ

**Bulletin à retourner par mail à [serge.croizier@orange.fr](mailto:serge.croizier@orange.fr)**

Ou par courrier accompagné de votre règlement :

**Serge Croizier 59 Route du Beillard F- 88400 LIEZEY**