



depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

22-D

Chers amis lancistes,

Bienvenue dans cette Lettera estivale !

La bonne nouvelle dans le précédent édito était que les jours rallongeaient, la deuxième aujourd'hui c'est que les routes sont sèches. Nos autos roulent d'autant plus volontiers.

C'est ce que nous avons constaté lors de nos sorties de printemps.



D'abord les Beta Days célébrant les 50 ans du modèle, puis le Rallye de l'Eure et la Randonnée des Alpes : retrouvez les reportages photos dans ces pages et sur le site. Les conditions météo ont à chaque fois été très favorables. La camaraderie et l'ambiance chaleureuse aussi ... nous y sommes habitués !

Les prochaines sorties seront en septembre : les 3 et 4 avec le traditionnel « en passant par la Lorraine » puis du 16 au 18 avec le Grand Rallye Annuel, cette année au nord de la Loire... par anticipation de la canicule.

N'oubliez pas de vous inscrire dès maintenant au GRA compte tenu des contraintes d'organisation, un numerus clausus de 40 équipages est institué. Le bulletin d'inscription est en dernière page et vous pouvez découvrir le programme sur le site du LCF.

Après les sorties en plein air viendra le temps des salons. Les 9-10 octobre avec Automédon qui poursuivra la célébration de la Beta, puis les 21-23 octobre avec le Salon de Strasbourg (une première) et enfin du 4 au 6 novembre avec Epoqu'Auto à Lyon.

Epoqu'Auto réserve cette année une surprise importante aux amateurs de Lancia en réunissant une quarantaine d'autos réparties sur trois plateaux dédiés : les jalons historiques des origines à la production contemporaine, les carrosseries spéciales, la course. Le Lancia Club France est fier et honoré d'avoir été sollicité par l'organisation pour réunir ce plateau

composé en grande partie des autos de ses membres. Nous reviendrons prochainement sur cet événement exceptionnel et communiquerons sur les modalités en général ainsi que sur l'habituel dîner du samedi soir de l'antenne lyonnaise. D'ores et déjà, un grand bravo à tous ceux qui œuvrent depuis un an au projet.

Programme conséquent d'ici la fin de l'année pour lequel nous remercions les organisateurs sans oublier les participants.

Selon la formule consacrée : continuez à prendre soin de vous et de vos Lancia.

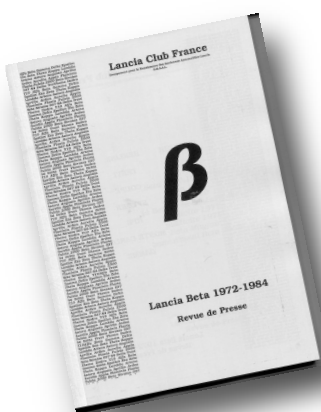
Cordiales salutations lancistes.

Jean-Charles Voisin

Revue de presse Beta

Le LCF a compilé une jolie revue de presse dédiée à la Beta. Elle revient enrichie cette année à l'occasion du cinquantenaire du modèle. Composée d'articles, d'essais, de comparatifs et aussi de publicités d'époque, de 1972 à la fin de la commercialisation, elle rend hommage à toutes les versions : Berlina, Trevi, Coupé, Spider, HPE et Monte Carlo.

Présentée sous forme d'une revue à dos carré collé d'environ 130 pages. Elle est réservée aux seuls membres du LCF au prix de 35 euros frais de port et d'emballage inclus sur demande auprès de J-C Voisin.



BetaDay 2022 ou les cinquante ans de la Beta en baie de Somme



Réflexion sur la conduite automobile

par Gérard Cassagnes

La mauvaise conduite que l'on apprend en ville et que l'on conserve sur la route pour toujours. Cela peut s'expliquer par:

A/ Le choix de la facilité

B/ Le mimétisme

C/ La mauvaise formation

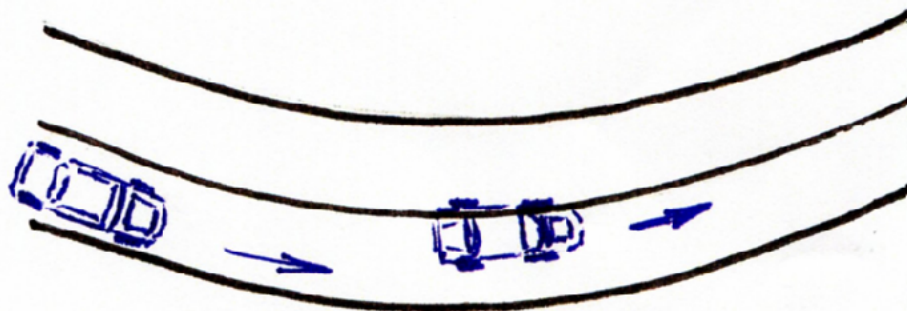
D/ L'absence d'autocritique

A/ Le choix de la facilité

En ville, vu le nombre de voitures, les rues étroites, les vélos, les piétons, les stationnements, les conducteurs roulent vers le milieu de la chaussée, quand ce n'est pas à gauche!

La mauvaise tenue du volant, un mauvais «coup d'oeil», expliquent aussi le fait de ne pas maintenir le véhicule sur le côté droit, et cela se voit sur la route; surtout dans les courbes et les virages à gauche:

Exemple: Dans un virage ou une courbe à gauche la majorité des voitures ont les deux roues du côté gauche de l'autre côté de la ligne continue!.. et le pire c'est que les gens ne se rendent pas compte de cette erreur!



LA POSITION AU VOLANT

C'est l'ABC de la conduite, mais combien voit-on de conducteurs dont chaque geste au volant exige une véritable gymnastique de tout le corps!

Le pilote doit être confortablement installé devant son volant et surtout conduire sans la moindre tension. Généralement le conducteur est assis trop près de son volant et lorsqu'il doit exécuter un mouvement de grande amplitude il est gêné, ses coudes venant buter contre la portière; c'est une source de fatigue au cours d'un long voyage. Les bras doivent être demi-tendus, sans crispation cependant.

Une autre faute fréquemment remarquée: conduire les deux mains en haut du volant et garder les mains côte à côte dans un virage, ce qui interdit toute possibilité de correction de la trajectoire de la voiture.

B/ Le mimétisme

La tenue du volant

Autrefois pour la tenue du volant on apprenait la position des mains à l'horizontale (ou 9h15) en ligne droite.

Donc à l'amorce d'un virage on doit anticiper le déplacement des mains en accélérant légèrement et en relâchant la pression des mains, le volant revient tout seul en ligne (c'est l'angle de chasse qui a été prévu pour cela) et, on aura toujours les mains à l'horizontale.

Aujourd'hui avec la généralisation des directions assistées, la majorité des conducteurs ont une mauvaise disposition des mains sur le volant:

soit la main gauche posée en haut du volant, l'autre au téléphone ou ailleurs, et, lorsqu'ils doivent tourner le volant les deux mains se trouvent du même côté! (voir figures ci dessous);

Cela se traduit par une imprécision de la trajectoire et le fait de ne plus mettre les clignoteurs vu que les commodos ne sont plus sous la main.

Ensuite sur les routes cette mauvaise conduite devient grave. Autre erreur constatée souvent chez les conductrices; pour tourner le volant elles passent la main à l'intérieur du volant!..

Toujours au sujet du volant il y a aussi le système identique à la roulette pour handicapé, on pose la paume sur le cercle extérieur et l'on fait tourner le volant d'une butée à l'autre! Même à l'arrêt pour les créneaux d'où l'usure des pneus et des rotules de direction. La plupart ignore que l'on doit braquer et contre braquer lorsque le véhicule bouge encore, et non à l'arrêt. (c'est le choix de la facilité et du mimétisme).

ce
qu'il
ne faut pas faire

Jean Behra a bien voulu se
livrer pour nous à quelques
exercices peu orthodoxes.



Conduire trop près du volant.



Virer en ayant les deux mains
côte à côte en haut du volant.

Autre mauvaise habitude qui résulte de la tenue du volant et de la facilité: la façon de négocier les ronds points, or il y en a beaucoup dans les villes et aux abords.

« suite dans la prochaine lettera »

Essai Beta tiré de l'AAT de 10/74

Lancia

Beta 1400 1600/1800



Fruit du rapprochement de Lancia et de Fiat, la berline Beta a remplacé en novembre 1972 la Lancia Fulvia. De Lancia il reste l'emblème sur la calandre et une carrosserie « fast-back » étudiée pour la circonstance. Par rapport aux premiers modèles essayés, des progrès notables ont été faits, en finition notamment.

● **Finition et équipement** : de la 1400 à la 1800, l'équipement s'améliore au fur et à mesure qu'on « monte » dans la gamme. Il en va de même de la présentation intérieure, mais admettons qu'avec la 1400, déjà, l'ensemble est correctement fini. On peut regretter que, s'agissant d'une marque ayant un tel prestige, on ait autant eu recours aux garnitures en plastique.

● **Habitabilité** : très bonne pour quatre personnes, habitacle lumineux mais mauvaise visibilité vers l'arrière, à cause du seuil inférieur élevé de la lunette. Largeur aux coudes AV/AR : 138,5 cm.

● **Confort** : très bons sièges bien garnis et épousant bien la forme du corps. Excellente position de conduite. Insonorisation très satisfaisante, sauf aux hauts régimes. Contribution posi-

tive de la suspension, des amortisseurs surtout, dans ce domaine.

● **Coffre** : très grande capacité utile (500 dm³), seuil de chargement au niveau du pare-chocs, roue de secours verticale à droite dans une housse, éclairage intérieur. Largeur : 122 cm ; profondeur : 90 cm ; hauteur : 51 cm.

● **Moteurs** : indépendamment du fait qu'ils manifestent un peu trop leur présence à haut régime, ils ont comme autre caractéristique commune une souplesse de premier ordre (même le 1400 proportionnellement) qui joue un rôle essentiel dans l'agrément de conduite. La montée en régime est parfois laborieuse. Ces mécaniques Fiat donnent aux Beta de bonnes performances.

● **Transmission** : l'effort à la pédale d'embrayage pourrait être moins élevé ; excellente boîte 5 vitesses bien étagée et facile à manœuvrer grâce à une excellente synchronisation.

● **Direction** : malgré une démultiplication assez forte (4 tours), la direction est pesante, à l'arrêt surtout. Malgré cela, la prévision de guidage est très bonne mais les mouvements

du volant sont toujours beaucoup trop amples. D'autre part, le rappel est trop fort. Volant réglable en hauteur.

● **Tenue de route** : la Beta 1800 comme la 1600 nous ont valu de fortes surprises, étant donné la fâcheuse tendance qu'elles ont à « engager » à l'entrée d'un virage comme si le guidage du train avant était excessif. Si l'on n'y prend pas garde, en contrebraquant comme l'on peut (cf. direction), on s'achemine vers l'embardée magistrale. Ceci, même pour des vitesses moyennes. De ce point de vue, la 1400 nous est apparue plus saine. Toutefois, avec de réels talents d'acrobate, on obtient un rendement élevé.

● **Freinage** : très agréable par la pression modérée sur la pédale (servo peut-être un peu puissant), l'efficacité et la stabilité. Allongement de la pédale à chaud.

● **Conclusion** : ces berlines Lancia ne s'adressent pas à des esthètes de la mécanique comme autrefois. Elles sont « rentrées dans le rang ». Au moins, cela devrait-il être bénéfique sur le plan de l'entretien et de l'endurance mécanique.

POUR

- Equipement.
- Habitabilité.
- Confort.
- Consommation.
- Souplesse moteur.

CONTRE

- Tenue de route.
- Direction.
- Bruit à régime élevé.
- Visibilité AR.

LES PERFORMANCES

	1400	1600	1800
Cylindrée	1 438	1 592	1 756
Puissance fiscale	8 CV	9 CV	10 CV
Puissance DIN	90	100	110
Longueur, largeur	429 x 169	429 x 169	429 x 169
Vitesse maxi.	168,9	171,2	175,6
1 000 m D.A.	34,6	33,3	32,8
0 à 100 km/h	13,2	12,0	11,8
80 à 100 en 3"	3,9	3,4	3,3
Maxi. routier	111,301	117,818 (*)	115,179
Consommation à 120	9,35	8,9	10,4
à 75	7,25	7,95	8,5
Prix	22 688	25 620	27 260

(*) Voiture équipée de pneus série 0,70.

Rallye de l'Eure



GRAND RALLYE 2022 16/17/18 SEPTEMBRE BULLETIN d'INSCRIPTION/APPLICATION FORM

Pilote : Prénom/firstname

Copilote : Prénom/firstname

Lancia :

Chambre Double
Double room

Chambre Single
Single room

Demande particulière/Special request :

email adress:

téléphone :

Prix/Fee : pour 2 personnes 599 €/ 2 persons 599 €

Pour une personne/ 1 person : 380 €

Paiement/Payment : **chèque à envoyer à Serge Croizier 59 route du Beillard – 88400 LIEZEY**

Virement : IBAN FR76 1470 7000 0700 5190 8902 318 - BICS / CCBPFRPPMTZ

Payment in cash on location possible.