

RÉTRO VISEUR

P. 80 EXOTISME : EN PASSANT PAR LA CHINE
P. 38 PATRIMOINE : LES DERNIÈRES VIES DE TALBOT



GUIDE D'ACHAT
DS 21 et 23

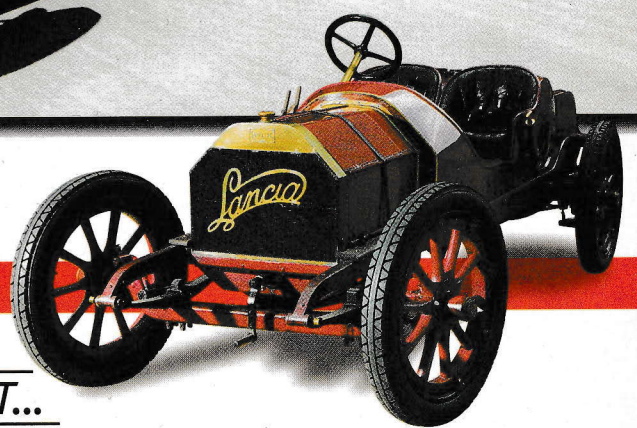
P. 86



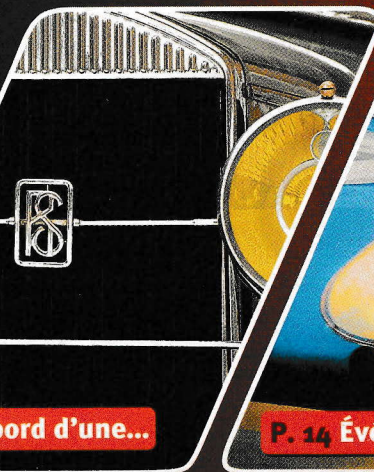
Lancia

P. 44 DOSSIER 100 ANS DE DIFFÉRENCE...

**AVEC LES TÉMOIGNAGES EXCLUSIFS DE
BERNARD DARNICHE, JEAN-CLAUDE ANDRUET...**



P. 24 Essai



P. 30 À bord d'une...



P. 14 Événement

ESSAI
BMW 700
cabriolet
À BORD ...
Rochet-
Schneider
26 CV 1930

ÉVÉNEMENT 2006
Le Mans Classic

ÉDITIONS
LVA



M 03344 - 215 - F. 5,40 €

DIRECTION

Président et Directeur de la publication :
Alain GEORGES
Directeur général : Gilles FUENTES
Assistante : Annie LÉBOURG
Directeur éditorial : Paul MARZOUK
Coordinatrice éditoriale : Catherine TRELLE

RÉDACTION

RÉTROVISEUR BP 419, 77309 FONTAINEBLEAU
CEDEX. E-mail : retrovis@lva.fr
Rédacteur en chef : Didier LAINÉ
Rédaction : Claude BOHÈRE,
Jean-Claude LEQUY
Secrétaire de rédaction : Alexa POUGEUX
Assistants : Blandine ASCHWANDEN,
Sarah DA CRUZ
Rédactrice en chef technique : Elisabeth HAAKMAN
Directeur artistique : Geoffrey MORTIER
Maquette : Didier GUICHARD
Fabrication promo : Véronique CITERNE

CELLULE TECHNIQUE

Directeur technique éditorial : Yannick BUZELIN
Assistants : Martine SAINTEMARIE, Pascal JOLLY
Photographe : Cécile BOUVEAU, Muriel COUTURIER,
Charline JACQUES, Sylvain MORA, Cathy THOMAZO,
Frédéric VALOGNES

PETITES ANNONCES

BP 419, 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
Tél. 01 60 39 69 64
Responsable : Pascal SONGEUX
Opérateurs : Catherine BARTHET, Corinne ÉTÉVÉ,
Ludivine LECOCQ, Frank NEUVILLE, Claudine VINCENT

PUBLICITÉ

MEDIAS & REGIE EUROPE, 9/11, rue Blaise-Pascal
92523 NEUILLY-SUR-SEINE CEDEX
Directrice de publicité grands comptes :
Sandrine BIRBANO, tél. 01 47 38 50 28
Directeur de clientèle grands comptes :
Thomas GUIHARD, tél. 01 47 38 50 37

ÉDITIONS LVA, BP 419, 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
E-mail : pubrv@lva.fr

Directeur de publicité spécialisée :
Nicolas BATIFOULIER

Assistante : Maureen RICHY-DURESTES,
tél. 01 60 71 55 23 / fax 01 60 71 55 35
Chefs de publicité spécialisée :
Myliène LOUISE-ADELÉ, tél. 01 60 71 55 85, et
Nazih LAROUSSI, tél. 01 60 71 55 50
Assistante : Joëlle DELAHAYE, tél. 01 60 71 55 20
Fabrication pub : Nathalie CHARDON,
Romain GRATIAS, Catherine LABORIE

MANIFESTATIONS

Sylvie LABOUREUR, tél. 01 60 39 69 61
Christophe RICHY, tél. 01 60 39 69 51
Pierre LABARDANT (partenaires),
tél. 01 60 39 69 78 / fax 01 60 39 69 90

MARKETING

Responsable diffusion kiosque :
Céline LEUTHREAU, tél. 01 60 71 55 12
Marketing direct. Responsable : Arnaud ROYER
Chef de produit : Sylvie GAZILLON,
tél. 01 60 71 55 97 / fax 01 60 71 55 36

DISTRIBUTION NMPP

(sauf Belgique : Tondeur Diffusion,
tél. 02 555 02 17 / fax 02 555 02 19,
e-mail : press@tondeur.be)

ABONNEMENTS

BP 420, 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX,
tél. 01 60 71 55 67
Responsable : Jocelyne BORG

IMPRESSION

SIEP, BOIS-LE-ROI (77)
(Imprimé en France/Printed in France).

ÉDITIONS **LVA** ÉDITIONS LVA - BP 419,
77309 FONTAINEBLEAU CEDEX
Tél. 01 60 39 69 69 / Fax 01 60 71 55 72

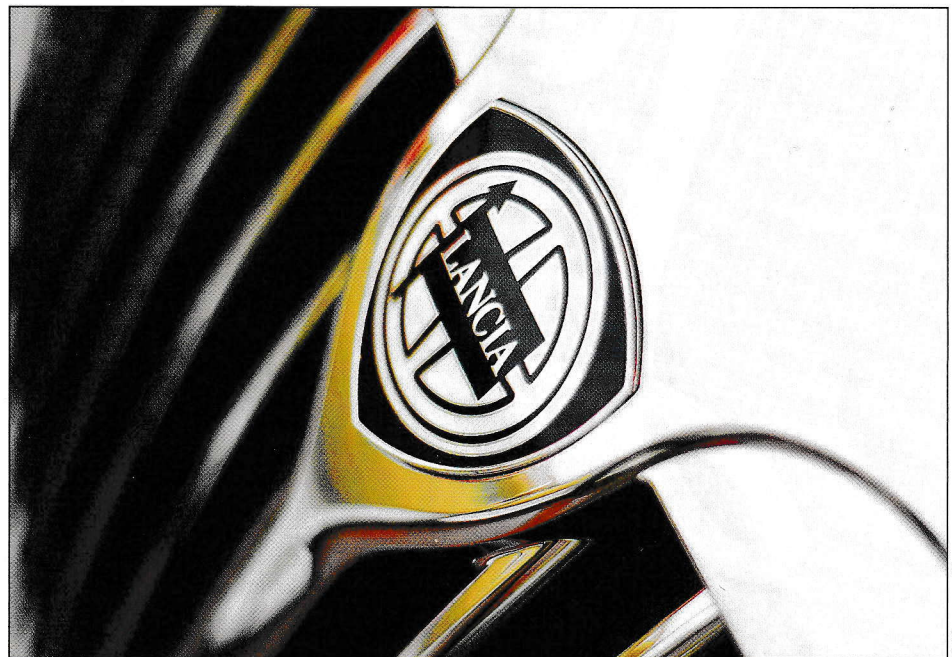
OJD
PRESSE
PAYANTE

2004

RÉTROVISEUR est édité par les
ÉDITIONS LVA, SAS au capital
de 5 000 000 € • Commission
paritaire n° 0208 K 82716 •
ISSN 0992-5007 • Dépôt légal
à parution • Copyright © -
Le contenu de Rétroviseur ne
peut être reproduit sans
l'autorisation écrite de
l'éditeur. La direction se
réserve le droit de refuser les
publicités qu'elle jugerait non
conformes au caractère, à

l'esprit ou à l'esthétique de la revue. L'éditeur
décline toute responsabilité quant à la nature, l'état
et l'authenticité des véhicules ou objets, quels
qu'ils soient, proposés dans les petites annonces.

Et si ?



© BERNARD CANONNE

Ce mois-ci, Lancia est à l'honneur dans nos pages. L'événement est à marquer d'une pierre blanche : on n'a pas tous les jours cent ans, aurait dit La Palisse. De fait, ils ne sont pas nombreux, les constructeurs qui peuvent aujourd'hui revendiquer un siècle d'activité.

Nous avons également choisi d'en parler parce que cette marque turinoise revient de loin, et que sa culture de la "différence" l'a régulièrement placée en porte-à-faux sur un marché qui se nourrit trop souvent de conformisme. Cette audace "institutionnalisée" rend son parcours d'autant plus passionnant.

Plusieurs fois menacée de disparaître, cette marque a pu compter sur le soutien de quelques "mécènes" à chaque étape critique de son développement.

Depuis 1969, le groupe Fiat l'a placée sous sa tutelle protectrice, au prix de lourds efforts financiers, parfois. C'est aujourd'hui le lot de la plupart des marques d'exception : Ford veille ainsi aux destinées de Jaguar et Aston Martin, VW s'est offert Bentley et Lamborghini (sans oublier Bugatti qui est en passe de renaître sous son égide), Maserati, Ferrari et Alfa Romeo sont, eux aussi, passés dans le giron de Fiat, tandis que BMW a entrepris de dépoussiérer l'image de Rolls-Royce. Faut-il déplorer cette redistribution des cartes ? Certainement pas, quand on sait que toutes ces marques auraient sans doute quitté la scène dans le cas contraire, en laissant le souvenir d'un déclin inéluctable.

Dans le secteur automobile, l'indépendance est désormais un luxe, et souvent un handicap, lorsqu'il s'agit de répondre à la surenchère technologique des "grands". A cet égard, on en vient presque à regretter que le sort de Delahaye, Hotchkiss ou Salmson (entre autres exemples) n'ait pas suscité l'intérêt de Ford ou General Motors, dans les années cinquante. Doit-on préférer une grande marque indépendante mais défunte à une grande marque "vassalisée", mais bien vivante ? Comme l'est Lancia aujourd'hui.

Le débat est ouvert au conditionnel : et si ? Et si Delahaye avait survécu grâce à Ford ? Et si Hotchkiss était devenu le label prestigieux de GM en Europe ?

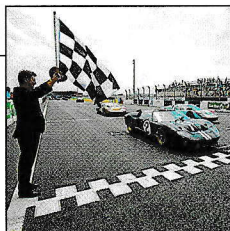
Et si l'on refaisait l'histoire, en somme ? Parfois, on en aurait bien envie...

DIDIER LAINÉ



Actu

14 **Le Mans Classic**
Quand l'histoire
rajeunit...



06 *Courrier*

08 *Infos*

11 *Abonnement*

PHOTOS DE COUVERTURE :
BERNARD CANONNE, JÉRÔME CHABANNE,
DANIEL DENIS, THOMAS RIAUD.

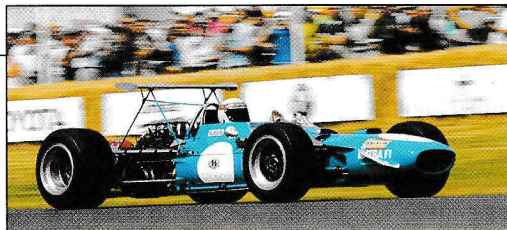
Essai

24 **BMW 700 cabriolet** *L'autre joker de BMW*



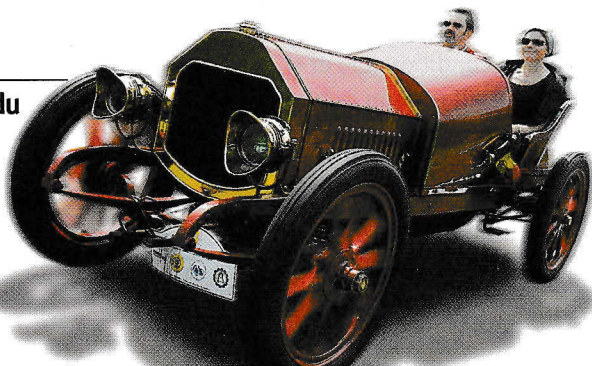
Actu

18 **Goodwood
(9-10 juillet)**
Stewart et
"sa" Matra...



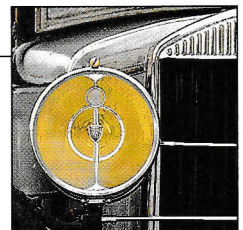
Actu

20 **Centenaire du
Grand Prix
de l'ACF**
Sur les traces
des pionniers



A bord d'une...

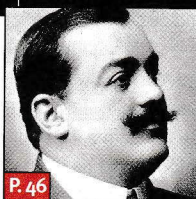
30 **Rochet-Schneider
26- Six 1930**
"A la Lyonnaise"



SOMMAIRE

UN DOSSIER PRÉPARÉ ET RÉALISÉ PAR
Bernard Canonne (photos)
et Christophe Wilmart (textes),
Motor's Media.
ARCHIVES : Rétroviseur
Motor's Media et DR.

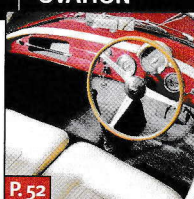
1 GENÈSE



P. 46

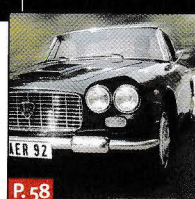
2 PREMIERS
SUCCÈS

P. 48

3 STANDING
OVATION

P. 52

4 INTERMEZZO



P. 58

Lancia 100 ans

Lancia a 100 ans. On a souvent dit qu'il n'existait pas de "mauvaises" Lancia. Au pire, certaines furent simplement "moins bonnes" que d'autres. C'est sans doute parce que leurs concepteurs ont souvent placé la satisfaction du client au-dessus des contingences économiques. Parfois chahutée, souvent fragilisée, la marque Lancia s'est pérennisée vaille que vaille en traversant le premier siècle de l'automobile. Ce passé exceptionnel constitue la matière d'une mémoire "vive" : aujourd'hui, Lancia se projette dans l'avenir en puisant dans son patrimoine les gènes de son ressourcement. Bienvenue au pays des Lancisti...

Un grand merci au Dottore Enrico Masala et Gandolfo Madonia, amateurs indéfectibles de la marque et gardiens de la Collezione Lancia qui nous ont consacré un temps précieux. Tous nos remerciements également à Bernard Darniche, Jean-Claude Andruet, Ophélie Leveillé, et Jacques Delmas qui ont accepté de partager leurs souvenirs, à Gérard Langlois, Christophe Rio, Pierre Vallade et Michel Chevalier pour avoir mis à notre disposition leurs autos, à Michel Peccenini qui nous a confié sa 037, préparée par Jean-Yves (de Quadrifoglio), pour l'occasion. Merci enfin au circuit de Bois-Guyon (www.pro-pulsion.com) pour avoir facilité nos prises de vue et à Vincent de Fresquet pour le prêt de ses archives.

5 "HAUTE FIDÉLITÉ"



6 TÉMOINS



7 MADE IN FRANCE



8 SÉQUENCE ÉMOTION



9 AUTOMOBILIA



10 AU NOM DU PATRIMOINE



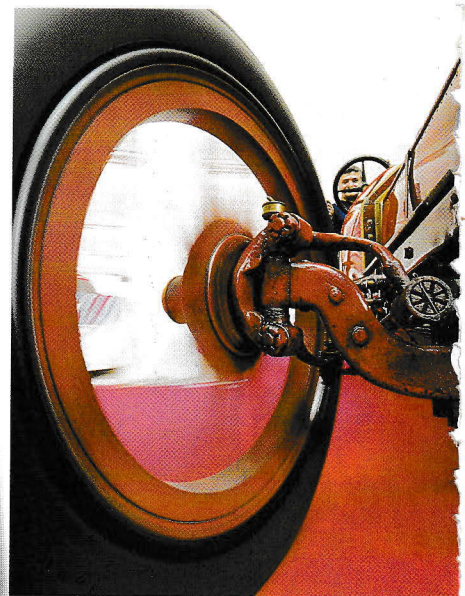
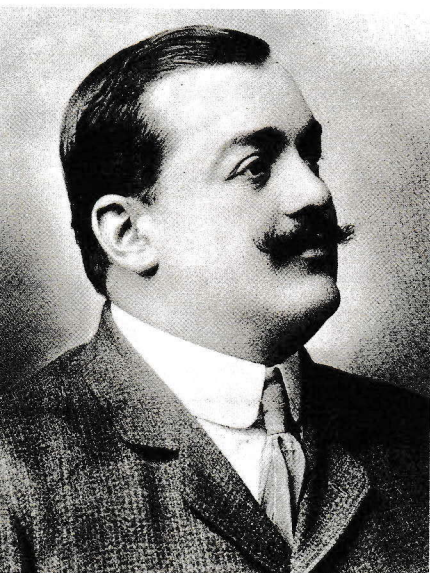
de différence



1 GENÈSE

Vincenzo Lancia : pilote, constructeur et inventeur...

La philosophie des automobiles Lancia tient depuis 100 ans à la personnalité d'un homme, Vincenzo Lancia. Successivement mécanicien, essayeur, pilote de course avant de se lancer dans la construction d'automobiles, il a transmis à sa marque éponyme les gènes de son inventivité. Mieux qu'un constructeur, on peut dire de Vincenzo Lancia qu'il fut surtout un "créateur d'automobiles"...



Né le 24 août 1881 dans la vallée de Mastalone, Vincenzo Lancia est le cadet de la famille. Son père, Giuseppe, a fait fortune en Argentine avant de lancer une entreprise de conserverie de soupe à Turin. Alors qu'on le destine à une carrière de comptable, la passion de la mécanique pousse Vincenzo à entrer, à l'âge de 19 ans, comme apprenti dans la petite entreprise d'importation et de fabrication de bicyclettes Ceirano & Cia qui se lance sur le marché embryonnaire de l'automobile.

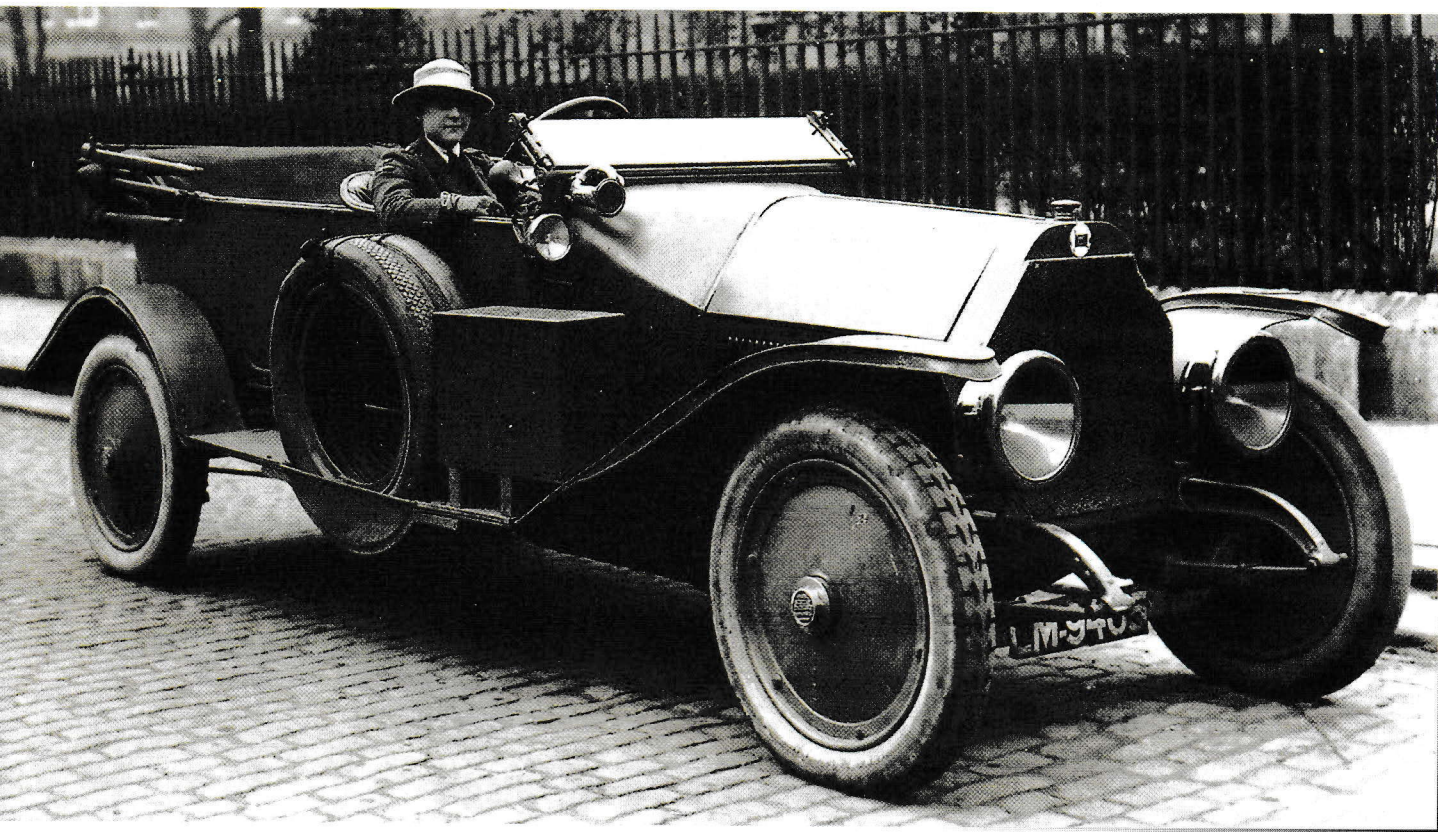
Rapidement, Vincenzo sait se rendre indispensable. En 1899, Ceirano et son ingénieur Aristide Faccioli commencent à produire la voiturette Welleyes 3,5 HP. Elle inspire un groupe d'hommes d'affaires Turinois qui décident de se lancer dans la construction automobile : la S.I.C.C.A.T. (Società Italiana per la Costruzione e il Commercio delle Automobili Torino) voit le jour et rachète pour 30 000 lires Ceirano & Cia à la recherche de fonds pour se développer. Le 1^{er} juillet 1899, la société, fondée par Giovanni Agnelli (1866-1945), devient la F.I.A.T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino) et Vincenzo Lancia la rejoint, d'abord comme essayeur puis comme responsable des essais et pilote. Pendant sept années, associé à Felipe Nazzaro, il va écumer les compétitions : Coppa Florio, Coupe Gordon-Bennet, Coupe Vanderbilt...

et le fameux Grand Prix de l'ACF de 1906. Mais Vincenzo nourrit déjà d'autres ambitions. Avec son ami Claudio Fogolin, il crée la société Lancia & Cia Fabbrica Automobili en novembre 1906. Cela ne l'empêche pas de continuer à courir pour Fiat, autant par patriotisme que par intérêt financier. En dépit d'un incendie, qui ravage les ateliers, la toute première Lancia, désignée 12 HP d'après le système fiscal italien – et rebaptisée Alpha par la suite – effectue ses premiers tours de roues en septembre 1907. Elle est exposée au Salon de Turin en janvier de l'année suivante.

Inventiva !

La première création de Vincenzo apparaît déjà en avance sur son temps : boîte à quatre rapports fixée directement au moteur, pompe à eau centrifuge, magnéto à haute tension, etc. Le volant moteur a même été doté de pales pour faire office de ventilateur. Il fallait y penser... Proposée en double phaéton, landaulet, "coupé di lusso" et limousine, l'Alpha 4 cylindres est vite rejointe par la 18 HP (Dialpha) six cylindres. Une version compétition de l'Alpha, dénommée "Corsa", est également proposée. Le *Dottore* Emilio Masala, responsable de la Collection Lancia de Turin nous le rappelle : "Vincenzo Lancia s'est toujours soucié

Son père le rêvait comptable, mais c'est comme pilote que Vincenzo Lancia se fera connaître. On le découvre ici lors de la deuxième Targa Florio dans laquelle il termine second au volant d'une Fiat 28/40 HP (au centre). Devenu constructeur, et alors que ses voitures, comme la 12 HP "Corsa" (à droite) s'illustrèrent déjà en compétition, il continuera de piloter pour Fiat, par intérêt financier autant que par patriotisme.



La Kappa, lancée en 1919, est une évolution de la Theta d'avant-guerre. Elle se distingue des modèles précédents par sa culasse détachable. Chaque nouveau modèle apporte ainsi son lot d'innovations.

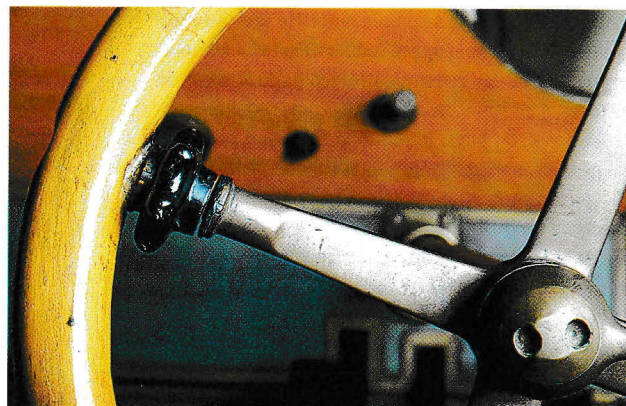
2 PREMIERS SUCCÈS

Les Lancia de Vincenzo

Si avec l'Alpha, Vincenzo Lancia réalise son rêve de devenir constructeur, il ne s'arrête pas en si bon chemin. Pour lui, une voiture doit être pensée de façon cohérente, contrairement à d'autres constructeurs qui se contentent encore d'assembler empiriquement des pièces de provenances diverses. C'est ce qui fera toute la différence à terme.

La deuxième voiture proposée par Vincenzo Lancia, la 15HP (qui deviendra rétrospectivement la Beta), est présentée aux salons de Londres et Paris de 1908 : elle reprend le châssis surbaissé de l'Alpha, et son moteur de 3,2 l est le premier au monde doté d'un graissage sous pression (avec manomètre de pression d'huile). Les ventes se révèlent satisfaisantes, et certaines Beta commencent à fréquenter les grandes épreuves sportives du moment. En général, Vincenzo Lancia laisse à des pilotes privés le soin de faire courir "ses" voitures. En Angleterre, c'est l'importateur Steward qui se classe en tête de la Regent's Cup de Brooklands, en 1909, à plus de 106 km/h de moyenne, la première d'une longue série

L'accélérateur à main symbolise l'une des nombreuses idées de Vincenzo tendant à rendre les voitures plus sûres.



de victoires, sur Beta comme sur Alpha. Cette dernière, aux mains de Airoldi, emporte la troisième place à la Targa Florio (à seulement 12 minutes du vainqueur), tandis que Tabgazi décroche sa classe au Mont Ventoux, toujours sur Alpha.

Nouveau logo, dernière victoire

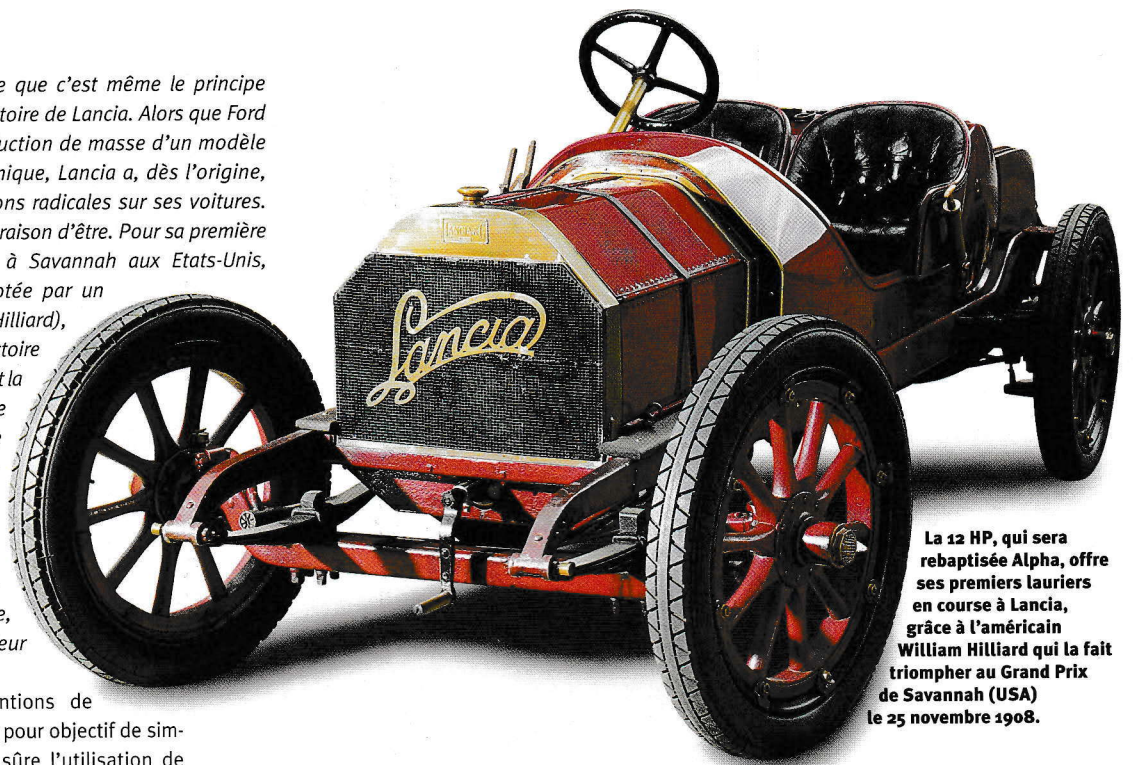
La 20 HP (Gamma), lancée en 1910, propose un réservoir à essence sous pression, grâce à une pompe reliée à l'arbre à cames. La production se poursuivra jusqu'en 1913. Avec son 3,5 litres de 40 chevaux, elle fera une belle carrière en compétition : elle prend ainsi la deuxième place à la Targa Florio en 1911 (Cortese) et 1912 (Garetto/Guglieminetti), et s'adjuge la victoire au Trophée Tideman aux Etats-Unis. Mais elle restera surtout dans l'histoire comme la dernière voiture pilotée en

d'innover. On peut dire que c'est même le principe moteur qui émaille l'histoire de Lancia. Alors que Ford se lançait dans la production de masse d'un modèle « rustique » et économique, Lancia a, dès l'origine, privilégié les innovations radicales sur ses voitures. Mais toutes ont eu leur raison d'être. Pour sa première sortie en Grand Prix, à Savannah aux Etats-Unis, l'Alpha « Corsa », pilotée par un Américain (William Hilliard), a ainsi remporté une victoire retentissante, loin devant la concurrence américaine ou européenne, parce qu'elle était plus performante et plus moderne de conception. Le chronomètre a sanctionné cette avance technique, et, en l'espèce, c'est encore le meilleur « juge de paix »...

La plupart des inventions de Vincenzo Lancia ont eu pour objectif de simplifier et rendre plus sûre l'utilisation de l'automobile. « Prenez par exemple l'accélérateur à main que l'on retrouve sur le logo de la marque, dessiné par le comte Biscaretti en 1911 », précise Emilio Masala. « A l'époque, il y avait deux manettes sur le volant de la plupart des voitures : l'une pour régler l'avance, l'autre pour accélérer. Prendre l'une pour l'autre pouvait se révéler des plus dangereux ! Sur la première Beta est donc apparu un accélérateur à main que l'on tournait autour de l'axe du volant. Impossible de confondre les deux manettes, désormais... » Avec la 35HP (ou Theta), la marque connaît son premier succès commercial. Première voiture européenne à adopter l'électricité, elle témoigne de ce souci constant du constructeur d'introduire des innovations pratiques et utiles : « Le danger des retours de manivelle pour démarrer le moteur est bien vite apparu à Vincenzo Lancia », poursuit Emilio Masala. « Pour la première fois dans l'histoire, la Theta proposait non seulement un démarreur, mais aussi un klaxon et des phares électriques... »

Ni fasciste ni paternaliste...

En donnant son nom à sa marque automobile, Vincenzo Lancia a tiré profit de sa propre notoriété sportive pour soutenir le lancement de ses voitures. Pilote fougueux et impulsif, on lui doit certes plus de records du tour que de victoires, mais ses exploits lui ont valu une certaine popularité dans son pays. Introduit grâce à son passé de pilote et sa famille dans les hautes sphères de la société, Vincenzo Lancia n'en est pas devenu pour autant un capitaine d'industrie hautain et indifférent. Au contraire, il a su se montrer attentif au sort de son personnel, sa générosité naturelle n'ayant qu'un lointain rapport avec la démarche paternaliste de certains de ses confrères. Il a ainsi créé une maison de santé ultra-moderne, exclusivement réservée à ses employés, de même qu'un « campo sportivo » à proximité de l'usine pour que ses

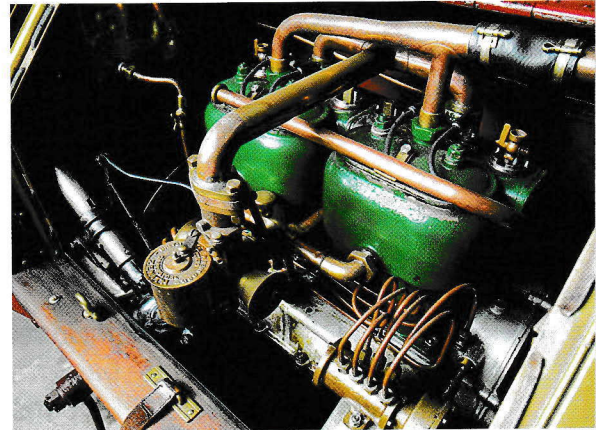


La 12 HP, qui sera rebaptisée Alpha, offre ses premiers lauriers en course à Lancia, grâce à l'américain William Hilliard qui la fait triompher au Grand Prix de Savannah (USA) le 25 novembre 1908.

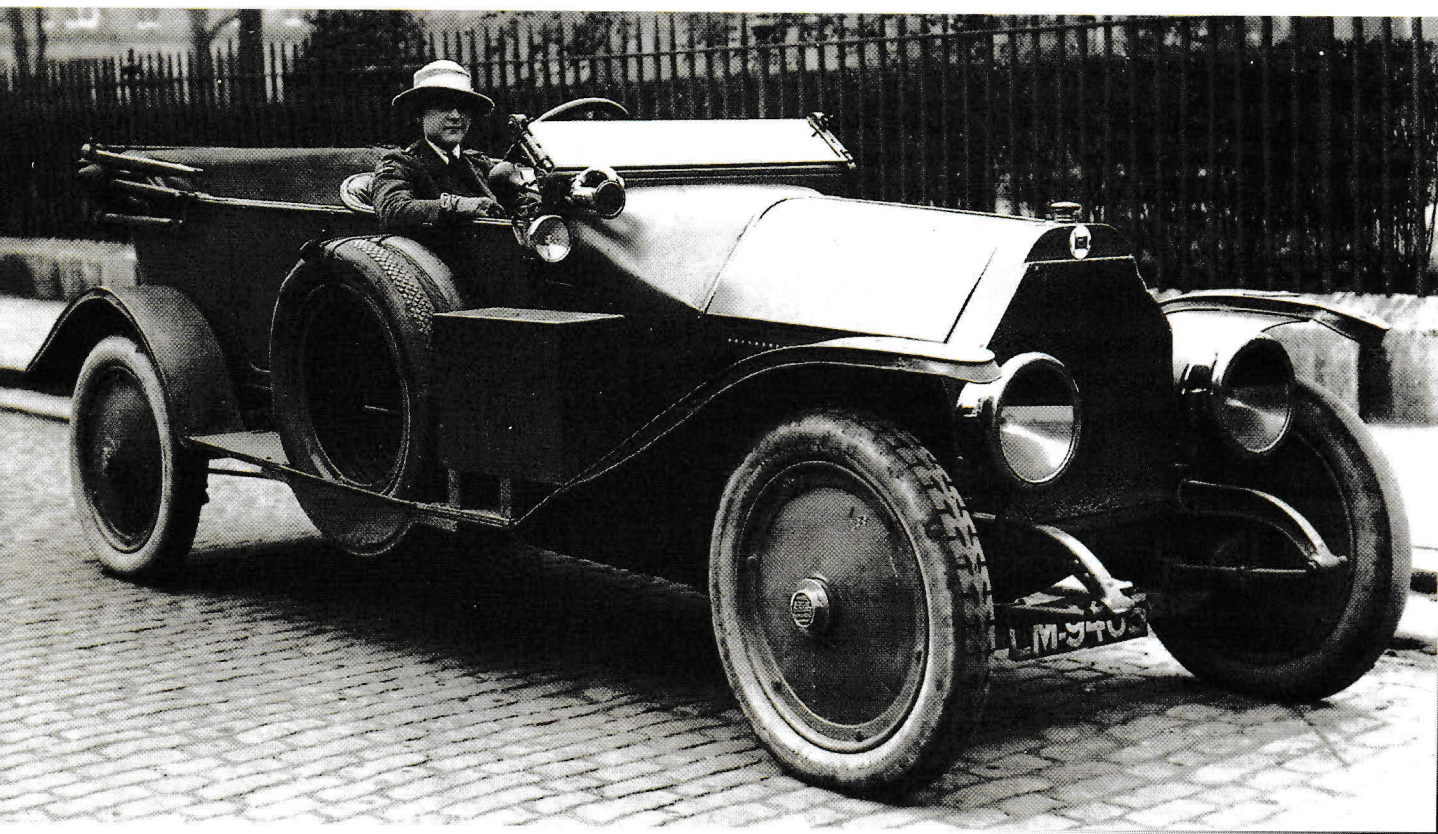
... Dès l'origine, Lancia a privilégié les innovations radicales sur ses voitures ...



Soucieux du bien-être de ses employés, Vincenzo Lancia crée un « camp sportif » à proximité de l'usine de Via Monginevro. Ci-contre à droite : La 12 HP (Alpha) n'est pas révolutionnaire, mais elle se situe bien à la pointe de la technologie de l'époque : pompe à eau centrifuge, magnéto haute tension, boîte à 4 rapports, etc.



ouvriers puissent venir s'y détendre et pratiquer de nombreuses activités sportives. Lors des mariages et des naissances, il faisait encore verser des gratifications spéciales, mais toutes ces actions ne lui ont pas été inspirées par le populisme social du régime fasciste de Mussolini dont il n'était pas un admirateur convaincu. Pourtant, les médias italiens, contrôlés à l'époque par des patrons de presse ouvertement fascistes, ont tous fait son éloge lors de son décès prématuré (il fut terrassé par une crise cardiaque) en février 1937. Il avait alors 56 ans. Après sa disparition, c'est son épouse Adèle qui assumera la direction de l'entreprise, jusqu'à ce que leur fils, Gianni, en reprenne les rênes en 1948. Ce dernier saura heureusement préserver la tradition d'innovation initiée par son père pendant toute la durée de sa présidence, et sous son égide, les Lancia d'après-guerre vont rester fidèles aux préceptes du fondateur de la marque. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si on les a souvent dépeintes comme des voitures « plus lourdes en matière grise qu'en matières premières »...



La Kappa, lancée en 1919, est une évolution de la Theta d'avant-guerre. Elle se distingue des modèles précédents par sa culasse détachable. Chaque nouveau modèle apporte ainsi son lot d'innovations.

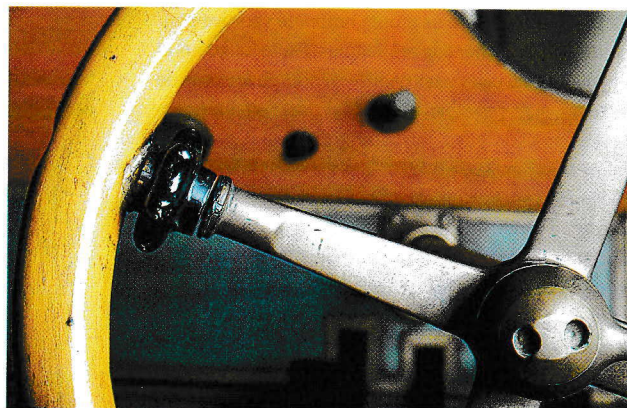
2 PREMIERS SUCCÈS

Les Lancia de Vincenzo

Si avec l'Alpha, Vincenzo Lancia réalise son rêve de devenir constructeur, il ne s'arrête pas en si bon chemin. Pour lui, une voiture doit être pensée de façon cohérente, contrairement à d'autres constructeurs qui se contentent encore d'assembler empiriquement des pièces de provenances diverses. C'est ce qui fera toute la différence à terme.

La deuxième voiture proposée par Vincenzo Lancia, la 15HP (qui deviendra rétrospectivement la Beta), est présentée aux salons de Londres et Paris de 1908 : elle reprend le châssis surbaissé de l'Alpha, et son moteur de 3,2 l est le premier au monde doté d'un graissage sous pression (avec manomètre de pression d'huile). Les ventes se révèlent satisfaisantes, et certaines Beta commencent à fréquenter les grandes épreuves sportives du moment. En général, Vincenzo Lancia laisse à des pilotes privés le soin de faire courir "ses" voitures. En Angleterre, c'est l'importateur Steward qui se classe en tête de la Regent's Cup de Brooklands, en 1909, à plus de 106 km/h de moyenne, la première d'une longue série

L'accélérateur à main symbolise l'une des nombreuses idées de Vincenzo tendant à rendre les voitures plus sûres.



de victoires, sur Beta comme sur Alpha. Cette dernière, aux mains de Airoldi, emporte la troisième place à la Targa Florio (à seulement 12 minutes du vainqueur), tandis que Tabgazi décroche sa classe au Mont Ventoux, toujours sur Alpha.

Nouveau logo, dernière victoire

La 20 HP (Gamma), lancée en 1910, propose un réservoir à essence sous pression, grâce à une pompe reliée à l'arbre à cames. La production se poursuivra jusqu'en 1913. Avec son 3,5 litres de 40 chevaux, elle fera une belle carrière en compétition : elle prend ainsi la deuxième place à la Targa Florio en 1911 (Cortese) et 1912 (Garetto/Guglieminetti), et s'adjuge la victoire au Trophée Tideman aux Etats-Unis. Mais elle restera surtout dans l'histoire comme la dernière voiture pilotée en

course par Vincenzo. A Modène, le 8 mai 1910, il remporte sa classe lors du Record du Mile avant de raccrocher son casque et de se consacrer entièrement à son entreprise. Celle-ci se trouve bientôt à l'étroit dans les locaux aménagés Via Ormea. Au printemps 1910, Lancia et Fogolin acquièrent un ensemble de bâtiments Via Monginevro dans lesquels les voitures seront produites jusque dans les années 90. Presque toutes les activités sont transférées dans la nouvelle usine, et seules les carrosseries resteront fabriquées dans les anciens ateliers. La Gamma est suivie par la 20/30 HP qui, au fil des évolutions, prendra par la suite les dénominations Delta (1911), Epsilon (1912) et Eta (1913). Une éphémère 12 HP (Zeta) propose des innovations inédites pour l'époque : vilebrequin monté sur double roulement à billes, ventilateur indépendant actionné par le circuit de refroidissement d'eau, boîte accouplée au pont, double système de freinage à main et au pied. Mais c'est avec la 35 HP (Theta) que Lancia connaîtra son vrai premier succès commercial.

Le tout électrique

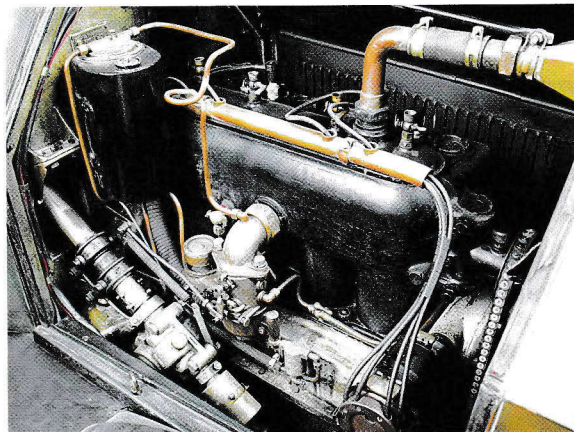
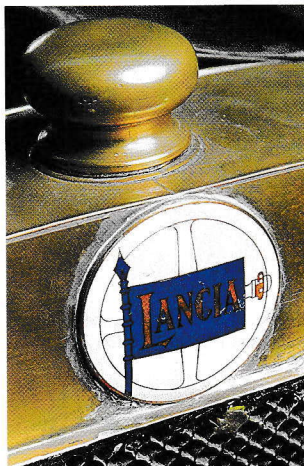
Prenant conscience que la série des 20 HP Delta/Epsilon/Eta est arrivée au bout de son évolution, Vincenzo conçoit une automobile entièrement nouvelle, la 35 HP (Theta). Pour la première fois en Europe, une voiture est proposée en série avec un démarreur, un avertisseur et un éclairage électrique alimenté par une magnéto haute tension Bosch. La manivelle quitte la calandre pour être reléguée au rang d'accessoire dans le coffre. Les ventes décollent rapidement, mais la Grande Guerre vient mettre un frein à cette croissance commerciale. Comme d'autres constructeurs automobiles, Lancia se convertit à la production d'engins militaires. La Theta est ainsi "militarisée", servant d'engin de support aux dirigeables utilisés pour les barrages de ballons, mais aussi d'ambulance, de véhicule d'état-major, et même de véhicule blindé, avec une carrosserie proposée par les établissements Ansaldo, dont certains exemplaires seront utilisés

jusque dans les années 50 en Irlande du Nord. Le conflit est l'occasion pour Vincenzo Lancia de continuer à tester ses idées sur un moteur en V dont il a jeté les premières bases, en 1915, avec un brevet décrivant un V8 à 60°. Un moteur V12 (le Tipo 4) de 24 litres de cylindrée sera monté sur les avions de reconnaissance Caproni. Il sera suivi en 1918 d'un V12 Tipo 5 de 32 litres.

Avec la fin de la guerre, il faut gérer la reconversion. L'usine est réaménagée en conséquence. Fogolin, l'associé des premiers jours, s'estime alors lésé par l'inflation qui frappe l'économie italienne à l'époque et réclame une juste redistribution du capital. Vincenzo Lancia finit par lui racheter ses parts et les deux hommes se séparent. La production des voitures est relancée et la Theta est mise au goût du jour : le moteur garde sa cylindrée et sa puissance mais la culasse de la nouvelle Lancia est désormais détachable. Elle prend l'appellation Kappa et est suivie de la Dikappa qui possède une nouvelle culasse, puis de la Trikappa qui reçoit un V8 de 98 chevaux découlant des études sur les moteurs en V conduites depuis quelques années. On profite de ce

Enrico Masala (ci-contre au volant d'une 35 HP Theta de 1913 ayant appartenu à la famille Rothschild) s'est évertué à sauver le patrimoine de Lancia de la dispersion.

Ci-dessous : le logo Lancia, dessiné par le comte Biscaretti di Ruffia, présente une lance stylisée, un volant et un accélérateur à main. Le moteur de la 35 HP (en bas) sera le premier doté (entre autres) d'un démarreur électrique, une innovation permettant de ranger la manivelle, devenue "accessoire", dans le coffre à bagages.



ENRICO MASALA : LANCISTE AVANT TOUT...

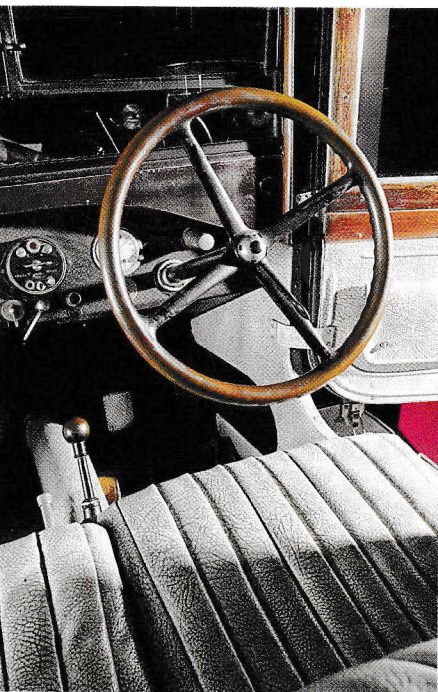
C'est en 1969 qu'Enrico Masala entre chez Lancia. Il se consacre aux activités commerciales et marketing avant de prendre en charge la direction de la communication

(au plan international) à partir de 1989. "Lanciste" indéfectible, il entreprend à l'époque de rechercher les voitures qui ont marqué l'histoire de Lancia et parvient au fil des ans à amasser une collection qui constitue aujourd'hui la "mémoire" roulante de la marque. Personne n'y croyait, et il s'en amuse encore aujourd'hui. Conservateur et animateur de la "Collezione Lancia", c'est aujourd'hui l'un des plus grands experts de la marque. Un guide de choix qui nous a apporté son précieux concours lors de notre passage à Turin.

lancement pour rebaptiser toutes les voitures déjà produites en suivant l'ordre des lettres de l'alphabet grec. La première 12 HP devient ainsi l'Alpha, sa remplaçante Beta, etc. Produite jusqu'en 1925, la Trikappa sera la dernière des Lancia "traditionnelles", car, avec la Lambda, qui apparaît en 1922, c'est toute l'architecture de l'automobile qui se trouve soudain remise en question.

Coup de génie

La légende raconte que c'est à bord d'un bateau que l'idée d'une coque en acier porteuse serait venue à Vincenzo Lancia. Le 28 mars 1919, il dépose le brevet correspondant et trois ans plus tard, la première série de Lambda est lancée. Disponible uniquement en version torpédo "usine", elle est proposée en option avec →

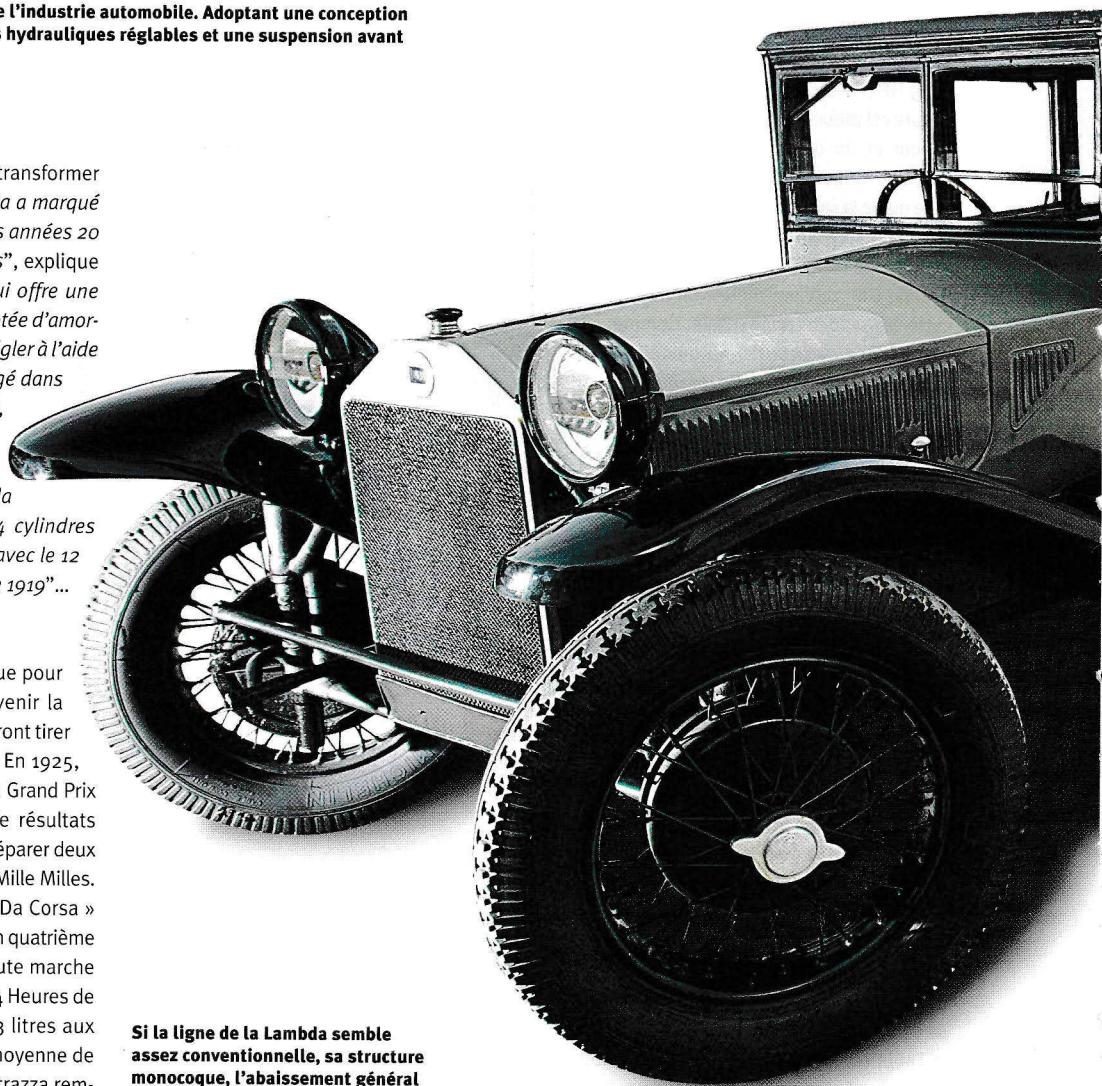


Avec la Lambda, Vincenzo Lancia révolutionne l'industrie automobile. Adoptant une conception monocoque, elle offre aussi des amortisseurs hydrauliques réglables et une suspension avant à roues indépendantes.

un "ballon démontable" permettant de la transformer à l'envi en conduite intérieure. "La Lambda a marqué profondément la technique automobile des années 20 par toute une série d'innovations radicales", explique Enrico Masala. "C'est une monocoque qui offre une rigidité exceptionnelle, mais elle est aussi dotée d'amortisseurs hydrauliques qu'il est possible de régler à l'aide d'une simple clé. Grâce à un tunnel aménagé dans la coque pour laisser passer la transmission, le centre de gravité de la voiture a été abaissé de 15 centimètres. Le coffre est intégré à la carrosserie et participe à la rigidité de l'ensemble. Son moteur, un 4 cylindres en V à 13°, profite de l'expérience acquise avec le 12 cylindres étroit exposé au Salon de Paris de 1919"...

Bonne à piloter

La Lambda n'a pas été expressément conçue pour courir, ce qui ne l'empêchera pas de devenir la monture fétiche de bien des pilotes qui sauront tirer parti de sa tenue de route exceptionnelle. En 1925, Bonmartini gagne ainsi la classe 3 litres au Grand Prix de Rome, inaugurant une longue série de résultats sportifs qui pousseront Vincenzo Lancia à préparer deux ans plus tard une série de voitures pour les Mille Milles. Le podium échappe de peu aux Lambda « Da Corsa » semi-officielles, la mieux classée terminant en quatrième position. Lancia manque de peu la plus haute marche du podium l'année suivante. En 1928, aux 24 Heures de Spa, une Lambda gagne la catégorie 2 à 3 litres aux mains de l'équipage Gouvin/Levrulle, à la moyenne de 87 km/h, et une autre voiture pilotée par Strazza remporte le raid de régularité Milan-Oslo. En 1929, la Lambda de Visser se classe à la troisième place du classement, tandis que Strazza, encore lui, gagne la course de côte d'Edolo. Le pilote s'impose ensuite dans sa classe aux Mille Milles à seulement 13 minutes de

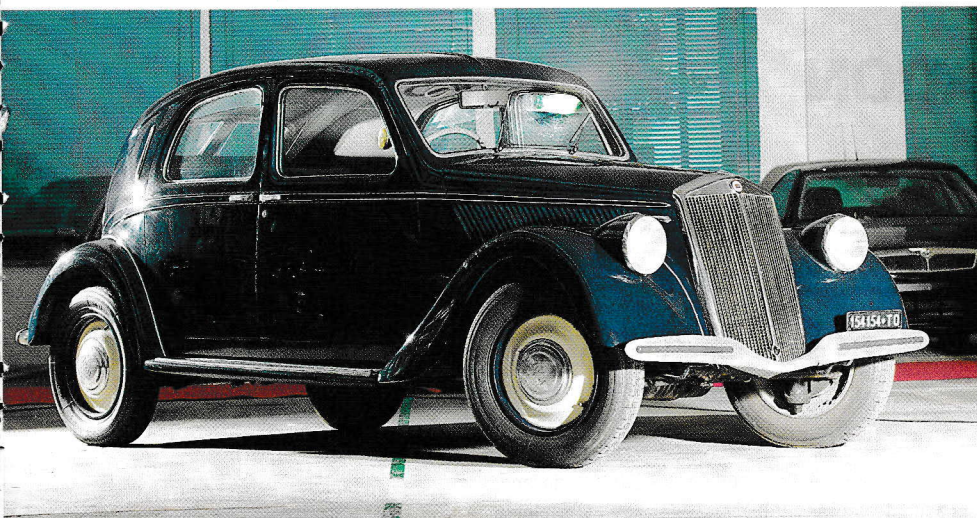


Si la ligne de la Lambda semble assez conventionnelle, sa structure monocoque, l'abaissement général de la caisse (et sa rigidité transversale) rendu possible grâce au tunnel de transmission traversant la voiture à l'intérieur, garantissent une tenue de route bien supérieure à celle de la plupart de ses rivales.

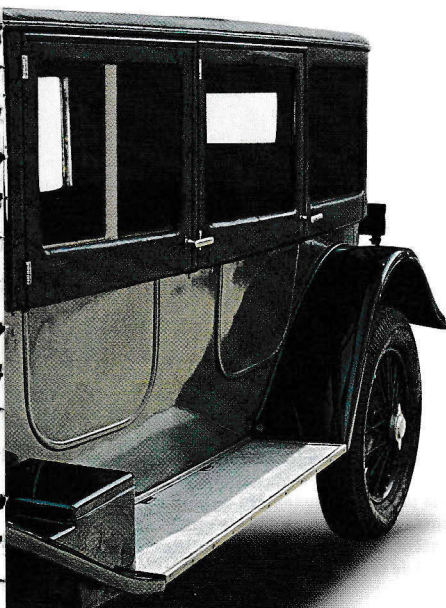
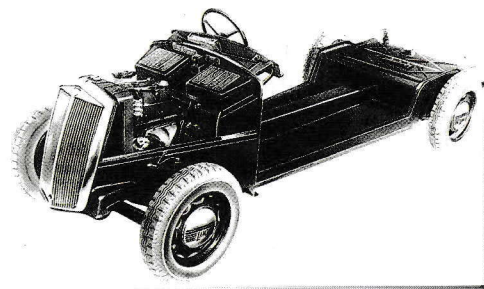
l'Alfa Romeo des vainqueurs en terminant quatrième au général. Mais surtout, toutes les Lambda participant à l'épreuve l'auront terminée. La voiture est alors au sommet de ses possibilités, et les nouvelles rivales, dotées d'un moteur à compresseur, ne lui laissent guère de chances, désormais, d'accéder au podium de cette épreuve nationale déjà légendaire. Ce que confirmeront les résultats des années suivantes, le dernier succès de la voiture restant une victoire de classe obtenue lors de la course du Klausen (en Suisse) en 1934. Soit douze ans après les débuts de cette lignée légendaire...

L'aventure américaine

En 1927, alors que l'usine travaille sur le Type 220 qui doit remplacer la Lambda, Vincenzo Lancia croise la route d'un Américain du nom de Flocker qui va le convaincre d'implanter la marque aux Etats-Unis. La 220 est donc repensée complètement dans cette perspective et la fabrication démarre. Mais l'affaire se révèle en fait une gigantesque escroquerie à laquelle Lancia échappe de peu. Vincenzo, qui avait pensé ce projet seul, en sort profondément meurtri et il lui reste maintenant à commercialiser une voiture expressément conçue pour le marché américain.



L'Aprilla sera la dernière voiture conçue par Vincenzo Lancia, mais son décès prématuré en 1937, ne lui permettra pas d'assister à son lancement. Très avant-gardiste, cette berline compacte de catégorie moyenne a beaucoup surpris par son brio et son étonnante agilité.



●●● **Avec la Lambda, qui apparaît en 1922, c'est toute l'architecture de l'automobile qui se trouve soudain remise en question** ●●●

C'est en 1929 qu'est lancée la 220 Dilambda, un véhicule qui semble bien loin de l'idéal automobile de Lancia. Pourvue de longerons surbaissés et d'une carrosserie encore plus rigide que celle de la Lambda, la Dilambda est motorisée par un V8 monobloc de 3 960 cm³ qui affiche 100 chevaux à 3 800 tr/min. C'est Battista "Pinin" Farina (qui en profite pour retravailler le logo de la marque en l'incluant dans un bouclier curviligne), qui offrira à la Dilambda ses plus belles carrosseries, marquant ainsi le début d'une longue collaboration entre le "petit" Farina et Vincenzo Lancia. En 1931 sont lancées l'Artena et l'Astura. La première va devenir la voiture préférée des chauffeurs de taxi italiens avec son 4 cylindres en V compact, fiable et puissant, tandis que l'Astura, remplaçante de la Dilambda, sera motorisée par un V8. Ces deux séries ne sont certes pas "révolutionnaires", au contraire de la Lambda, mais elles apportent plus de confort et d'endurance que leur glorieuse ascendance. Elles permettront aussi à Lancia de renflouer ses caisses après le désastre financier de "l'aventure américaine"... Avec l'Augusta, Lancia renoue avec l'innovation et propose une carrosserie autoporteuse, le pavillon étant intégré à la structure. La voiture est lancée en 1932, mais commence sa carrière dans les tribunaux, Chrysler et la société américaine de carrosserie Budd ayant déposé des brevets protégeant ce principe de construction avant le lancement du modèle. Une fois ces soucis juridiques écartés, le succès de l'Augusta ira grandissant et Lancia devra même implanter une usine en France, à Bonneuil-sur-Marne, pour fournir le marché français sous la marque Belna.

Si le palmarès sportif de la voiture se "limite" à un triplé victorieux à la Targa Florio de 1936 (cette édition était, il est vrai, limitée aux voitures de tourisme, et ne comptait que onze concurrentes au départ), elle deviendra incidemment la voiture quotidienne "favorite" de quelques grands champions comme Tazio Nuvolari ou Achille Varzi...

L'Aprilla, son dernier rêve...

Le succès commercial est bien au rendez-vous, mais Vincenzo Lancia n'entend pas en rester là. Il souhaite une fois encore révolutionner le marché de l'automobile. Ce sera chose faite avec l'Aprilla, dont les premières esquisses datent de 1934. Ce que demande alors Vincenzo à ses équipes semble objectivement hors de portée de la technologie des années 30. "Le cahier des

charges que souhaitait remplir Vincenzo tient en ces quelques points", commente Enrico Masala. "Il voulait une berline 4 portes et 5 places, animée par un moteur de 1 500 cm³ au maximum, pesant moins de 1 000 kg, consommant moins de 10 litres aux 100 et pouvant atteindre 125 km/h. On était très au-dessus des normes de l'époque" A l'issue des premiers essais, Vincenzo Lancia ne desserre pas les dents tout le temps que dure le trajet emprunté entre Turin et Bologne, laissant un autre des passagers conduire. Lors du retour, il commence à critiquer quelques détails d'exécution, puis décide de prendre le volant. Arrivés à Turin, les quatre ingénieurs qui l'accompagnaient sont conviés au restaurant. Ce n'est qu'à table qu'il consentira enfin à sourire. Il commande alors une excellente bouteille, lève théâtralement les mains et s'exclame : "Quelle magnifique automobile !", au grand soulagement de ses collaborateurs. Mission accomplie...

Cx : 0,47...

La voiture est présentée au Salon de Paris de 1936 et fait forte impression : elle propose une étonnante liste d'innovations avec, entre autres, des suspensions avant et arrière à roues indépendantes, des freins "in board", un V4 au bloc en alliage léger et aux bielles en duralumin, et un compartiment moteur si compact que le radiateur se voit traversé par la dynamo qui lui sert de support. Et, surtout, son profilage aérodynamique apparaît exceptionnel. "La voiture n'a pas été étudiée en soufflerie à l'époque, mais les ingénieurs s'étaient rapprochés de l'école polytechnique de Turin. Et lorsqu'on a enfin mesuré son Cx dans les années 70, on s'est rendu compte qu'il n'était que de 0,47, ce qui représente un exploit, la plupart de ses concurrentes de l'époque atteignant souvent 0,70..."

La voiture sera aussi construite et commercialisée en France sous le nom de Lancia Ardenne, mais Vincenzo Lancia ne suivra pas les évolutions de sa brillante carrière. En février 1937, il décède d'un arrêt cardiaque. L'ingénieur Manlio Gracco assure l'administration de la société sous la présidence symbolique d'Adele Lancia, l'épouse de Vincenzo.

Au lendemain de la guerre, l'entreprise continuera à commercialiser l'Aprilla jusqu'en 1950, ainsi que sa "petite sœur", l'Ardea, une Aprilla à échelle réduite. Mais l'esprit de Vincenzo est toujours là, et il lui survivra, comme le souligne le modèle Aurelia, dévoilé à l'orée des années cinquante...



3 STANDING OVATION

Aurelia : l'enfant surdoué...

Au Salon de Turin 1950, une berline bien discrète tente d'attirer l'attention des visiteurs sur le stand Lancia. Patience : les moments de gloire sont pour bientôt. On peut même voir en elle l'une des automobiles les plus évoluées de son temps. Vincenzo l'aurait sans doute aimée beaucoup, passionnément...

C'est en 1943 que s'ébauche le projet de la future Aurelia. Cette année-là, le bureau d'études de Lancia a été déplacé à Padoue, les bombardements visant en priorité les centres industriels. L'équipe en charge du projet compte notamment Giuseppe Vaccarino qui a été rejoint par le célèbre ingénieur Vittorio Jano en 1937. Ce dernier a fait la gloire d'Alfa Romeo pendant de nombreuses années avant de se mettre au service de Lancia. L'une de ses premières tâches va consister à élaborer un V6 complètement inédit conjointement avec l'aide de Francesco de Viriglio. Durant l'hiver 1944, les premiers essais d'un V6 à 45° peuvent être lancés. D'une cylindrée de 1 569 cm³, ce moteur dispose d'un bloc et d'une culasse en alliage léger et sa puissance atteindra au final 62 chevaux à 4 500 tr/min en 1948, un résultat très satisfaisant compte tenu de la cylindrée. Dans l'intervalle, Lancia a connu des moments difficiles au sortir de la guerre. La faiblesse des aides financières allouées à l'entreprise turinoise au titre du fameux Plan Marshall (80 000 dollars seulement) ne l'aideront pas à se relever rapidement. Il faut dire que les liens de Gianni Lancia avec la résistance communiste durant la guerre y sont sans doute pour quelque chose : les experts américains se montrent très soupçonneux à son égard, au moment même où la Guerre Froide commence à déchirer l'Europe. Mais, vaillamment, Lancia se projette dans l'avenir.

Effets de surprise

En 1947, les premières études d'un modèle dérivé de l'Aprilla sont mises en route, et, l'année suivante, Gianni Lancia donne son feu vert pour le lancement prochain d'une voiture de haut de gamme. Ce sera l'Aurelia B10. Entièrement nouvelle, cette série introduit de

nombreuses innovations : sur une idée de Vittorio Jano, la boîte de vitesses et l'embrayage ont ainsi rejoint le pont arrière pour assurer une meilleure répartition des masses. La suspension arrière, dérivée de celle de l'Aprilla, est à bras oblique, et Lancia a choisi de commercialiser en série avec les nouveaux pneumatiques Michelin à carcasse radiale qui transfigurent le comportement routier. C'est encore la première voiture de série équipée d'un moteur V6. D'une cylindrée de 1 754 cm³, avec ses blocs et culasse en alliage léger, celui-ci se distingue en outre par son vilebrequin à quatre paliers entraînant à l'aide d'une double chaîne l'arbre à cames central. Sa puissance initiale n'a rien d'exceptionnel, mais il s'agit de ménager les effets de surprise. Sur la première berline B10 dévoilée en 1950, le beau V6

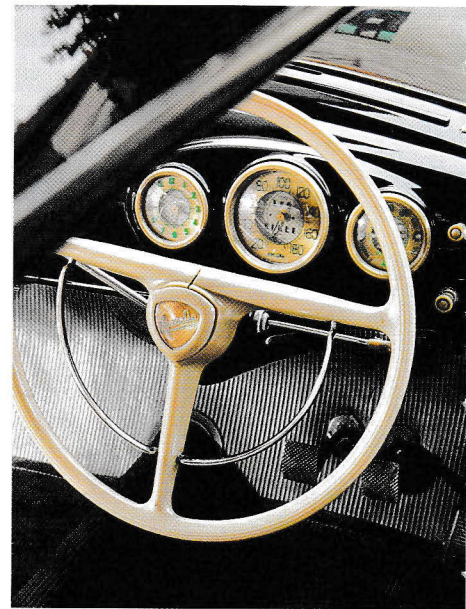
... **En 1948, Gianni Lancia donne son feu vert pour le lancement prochain d'une voiture de haut de gamme. Ce sera l'Aurelia B10** ...

n'affiche guère que 56 chevaux à 4 000 tr/min, ce qui peut paraître un peu juste compte tenu du poids de la voiture : 1 080 kg à vide. En comparaison, la nouvelle Alfa Romeo 1900 (présentée la même année) de cylindrée comparable semble beaucoup mieux armée avec ses 80 chevaux. Quoi qu'il en soit, la presse nationale accueille favorablement cette Lancia surdouée, en soulignant la conception sophistiquée de la voiture qui apparaît digne du passé de la marque. Malgré ses performances moyennes et ses lignes un peu fades, la berline B10 connaît d'ailleurs un démarrage commercial satisfaisant. Mais, dès l'année suivante, l'Aurelia commence à révéler son vrai potentiel : une version B21 plus performante est proposée avec un moteur de 2 litres de 70 chevaux qui lui permet d'atteindre près de 150 km/h. La même année est présenté l'élégant coupé B20 GT équipé à ses débuts du même moteur que la B21, rapidement porté à 80, puis 90 chevaux. Si ses lignes épurées et sportives ont été tracées par Boano, c'est à Ghia que revient la charge de fabriquer la carrosserie en sous-traitance dans les premiers mois.

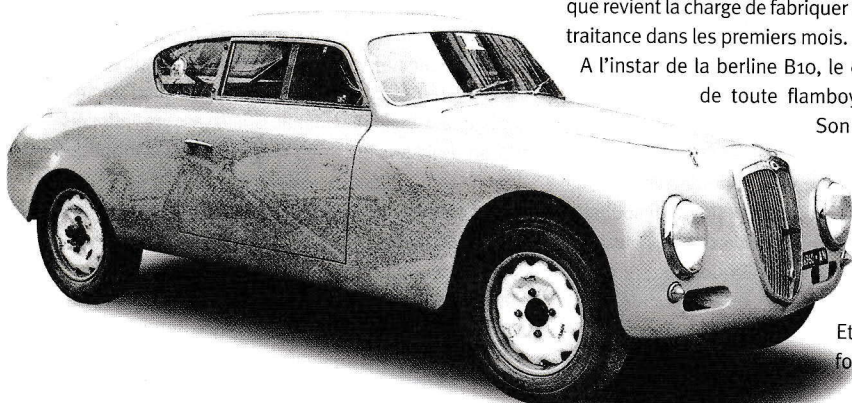
A l'instar de la berline B10, le coupé B20 s'abstient de toute flamboyance en apparence.

Son style sobre peut même paraître un peu austère, mais il s'inscrit pleinement dans la tradition esthétique de la marque.

Et, en définitive, ses formes vieilliront peu,



Le coupé B20 appartenant à la collection Lancia nous fait découvrir le dépouillement sportif de son habitacle. Le plastique blanc et la tôle peinte du tableau de bord composent un décor intérieur plutôt austère. La carrosserie se passe elle aussi de toute fioriture superflue.



La version compétition "Da Corsa" de 1952 offre au regard son pavillon et sa caisse surbaissés. Sept exemplaires seront construits qui porteront les couleurs de la Scuderia Lancia (et son éléphant rouge courant, dessiné par Anselmi).



Avec la B20, Lancia propose une voiture de grande grand tourisme, qui deviendra une voiture de compétition redoutable, gagnant sa classe au Tour de Sicile, dès sa première sortie en 1951 et au Rallye de l'Acropole, sept ans plus tard. Elle marque également l'entrée officielle de Lancia en compétition, avec la Squadra Lancia en 1952.

les légères retouches effectuées par Pininfarina au fil des ans (voir plus loin) permettant au coupé B20 de durer sans lasser. Avec ce modèle ambitieux, Lancia va enfin renouer avec l'esprit de compétition, pour le meilleur, en oubliant le pire...

Bracco déchaîné...

Gianni Lancia est en effet convaincu que la B20 possède un grand potentiel sportif. Dès 1951, il engage ainsi une équipe officielle de quatre voitures dans les 1000 Miles, trois semaines seulement après la présentation officielle de la voiture au *Salon de Turin*. C'est un changement total de stratégie, Lancia s'étant limitée jusqu'alors à soutenir les efforts des équipages privés en course. Les quatre voitures sont confiées aux équipages "Ippocampo"/Mori, Valenzano/Maggio, Grolla/Montarvisio et Bracco/Maglioli. 320 voitures sont au départ de la course le 28 avril, sous un ciel changeant. L'équipage Bracco/Maglioli est parti pour écrire l'une des plus belles pages d'histoire de cette grande épreuve. Durant toute la course, qui se déroule en grande partie sous une pluie diluvienne, leur Lancia à peine préparée va poursuivre l'arrogante Ferrari des leaders Villorresi/Cassani. Au premier contrôle de Pescara, la B20 pointe déjà en deuxième position, à 10 minutes de Villorresi, mais l'écart se réduit à moins de 3 minutes à l'étape de Florence ! Avec le retour du soleil, et sur une route désormais sèche, Villorresi peut enfin exploiter toute la puissance de son V12 et finit par distancer son challenger. Il passe la ligne d'arrivée à



En 1952, aux 24 Heures du Mans, les B20 ont terminé 6^e et 8^e au général, en remportant la catégorie 2 litres.

Brescia avec 20 minutes d'avance. Sa Ferrari, dotée d'un V12 de 4,1 l, a effectué les 1 600 kilomètres du parcours à une moyenne de 121,822 km/h. La Lancia et son "petit" V6 de 2 litres seulement affiche pour sa part une moyenne de 118 km/h ! Autant dire qu'elle n'était pas loin du compte...

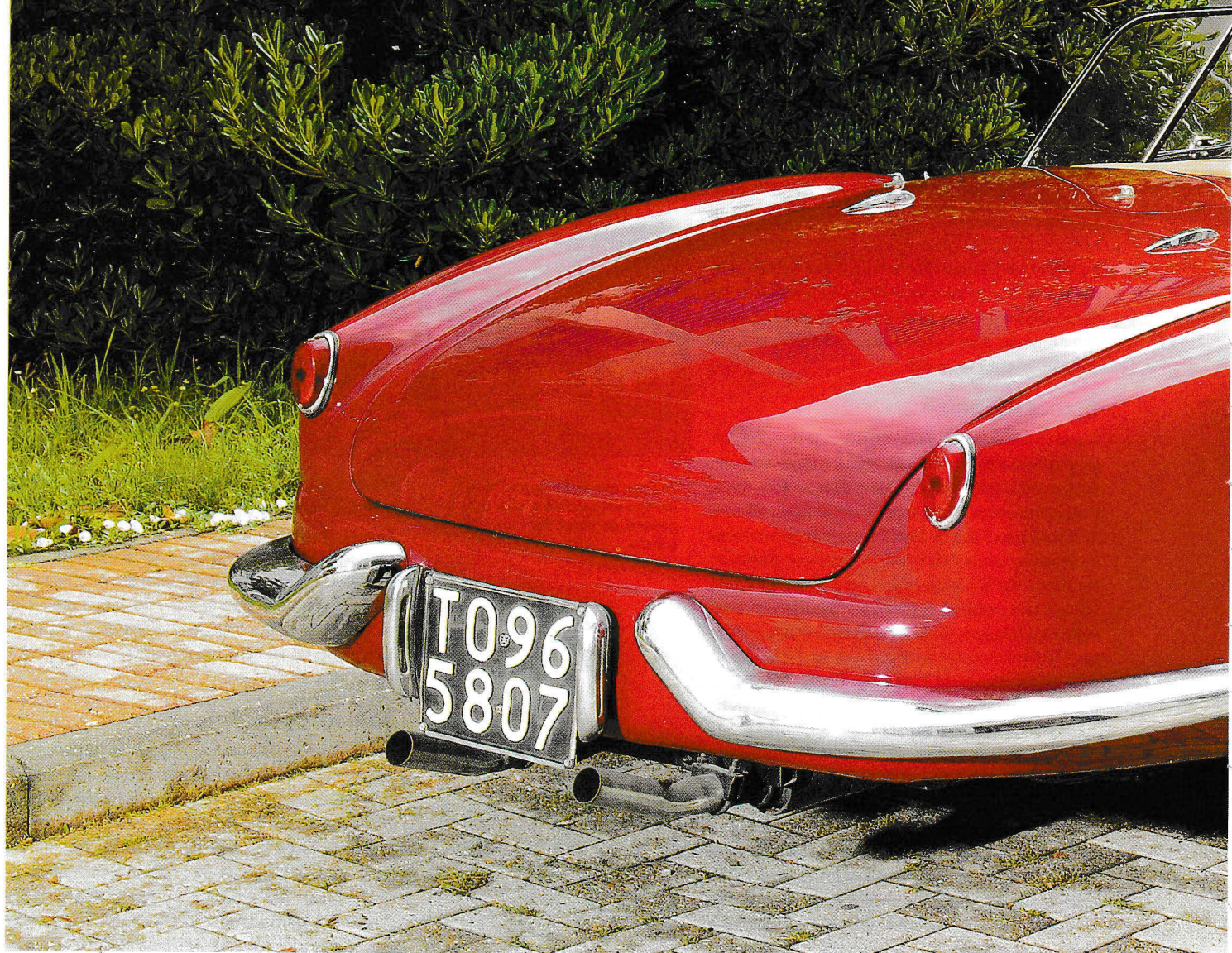
D'autres succès vont venir, grâce à de nombreux pilotes privés, qui feront de la Lancia B20 l'une des voitures les plus titrées de l'année 1951. Aux 24 Heures du Mans, Bracco et Lurani remportent ainsi la catégorie GT (moins de 2 litres) et finissent 12^e au classement "scratch". Le même mois, deux B20 figurent aux deux premières places de la Coupe d'Or des Dolomites. A la Carrera Panamericana, les deux Lancia inscrites seront toutefois contraintes à l'abandon.

Toujours plus !

Les succès sportifs de la B20 vont susciter un surcroît de commandes. Une première série de cinquante voitures avait été commandée à Ghia, qui sous-traitait la fabrication au carrossier Viotti, et se contentait d'effectuer les finitions. Après l'exploit de Bracco et Maglioli aux 1000 Miles, Ghia reçoit une nouvelle commande de l'usine, mais ses capacités de production sont vite dépassées. Lancia décide alors de confier la fabrication des coupés à Pininfarina qui en profite pour modifier →



Aux 1000 Milles de 1954, Luigi Fagioli place sa B20 à la 3^e place.





Le spider B24 America restera dans l'histoire comme un "accessoire" indissociable de la "jet-set" des années 50. Une liste impressionnante de célébrités a figuré parmi ses heureux propriétaires. Son prix exorbitant (plus du double de celui d'une Cadillac Eldorado aux USA...) l'a voué à jouer les Artésiennes sur les routes de l'époque.

●●● **Avec ce modèle ambitieux,** Lancia va enfin renouer avec l'esprit de compétition, pour le meilleur, en oubliant le pire ●●●

légèrement le dessin de la carrosserie : des optiques anti-brouillard apparaissent à l'avant, de part et d'autre d'une calandre un peu redressée, les feux arrière sont également remaniés et les points d'ancrage du cric sont déplacés sous les portières. 500 voitures sont produites entre 1951 et 1952, un score significatif si l'on tient compte du prix élevé du modèle. Mais la demande s'accroît encore. Pininfarina devra donc lui aussi faire travailler Viotti en soutien. L'année 1952 marque aussi un tournant dans la stratégie sportive de la marque : Gianni Lancia et Vittorio Jano décident de lancer une petite série de B20 "course" ("Da Corsa") destinées expressément à la compétition. Six voitures sont construites qui reprennent les lignes générales du coupé de série, mais comportent de nombreuses modifications : le pavillon est radicalement surbaissé, la poupe paraît plus élancée, le capot se voit doté d'attaches rapides, le panneau de coffre est supprimé et les écopes, alimentant les freins en air frais, sont situées plus en bas. La carrosserie de ces six B20 "Course" (numéro de châssis 1505 à 1510) est entièrement réalisée en aluminium, les vitres font appel au plexiglas, et les sièges d'origine font place à des baquets de compétition. Ainsi allégée, la voiture affiche 100 kilos de moins que la version de série, tandis que le 2 litres a été poussé à 125 chevaux à 5 500 tr/min.

Les couleurs de la différence

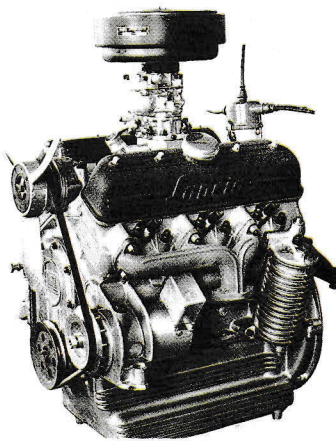
Les règles de la nouvelle Scuderia Lancia peuvent sembler un peu floues, comme le révèle la palette des couleurs qu'arborent les voitures d'usine : l'exemplaire confié à Valenzano (n°1505) est bleu tandis que celui "d'Ippocampo" (n°1506) est pourpre. Bonetto, lui, a choisi le vert (n°1507), Ammendola (n°1508) le bleu ciel, Anselmi (n°1509) le jaune, tandis que Fagioli (n°1510) a retenu une livrée grise. Ce bel arc-en-ciel résulte en fait des principes de Gianni Lancia qui s'est souvenu que son père

préférerait laisser aux pilotes le soin de représenter la marque. En cas d'échec, la firme pourra ainsi éviter d'apparaître officiellement. Mais au Tour de Sicile, c'est un premier triomphe qui couronne les efforts de Lancia : les B20 "Da Corsa" signent ainsi un magnifique triplé derrière la Ferrari de Marzotto. Aux 1000 Milles, deux mois plus tard, plus de 500 voitures prennent le départ et la B20 de Fagioli se classe troisième au général.

Les 24 Heures aussi

Malgré le décès de Fagioli en course à Monte-Carlo, les voitures de la Scuderia Lancia figurent toutes au départ des 24 Heures du Mans, cette année-là. Une sixième place au "général" récompensera l'équipage Valenzano/"Ippocampo", ainsi qu'une victoire de classe. Mais c'est la Targa Florio qui sera le lieu de tous les exploits pour la B20. Cabianca, alors en tête sur son Ossa, se voit talonné par la Lancia de Bonetto. Au septième tour, Cabianca casse et Bonetto passe en tête, jusqu'à ce qu'il tombe... en panne d'essence. En parfait gentleman, Cabianca propose alors à son rival de récupérer l'essence qui lui reste et la B20 peut repartir. Puis elle s'arrête, à nouveau en panne d'essence, à 100 mètres

Le V6 de la berline et des premières B20 apparaît ici doté de son filtre à huile à boîtier nervuré. Un filtre à cartouche le remplacera lors du lancement de la quatrième série.



... L'ultime victoire d'une B20, remportée lors du redoutable Rallye de l'Acropole, date de 1958. Elle n'avait alors plus rien à prouver ...

de la ligne d'arrivée ! Bonetto enclenche alors une vitesse et couvre la distance qui reste en utilisant son démarreur pour faire avancer sa voiture par à-coups. Gagné ! C'est l'euphorie chez Lancia, d'autant que deux autres B20 trustent le podium, avec Valenzano et Anselmi en deuxième et troisième positions...

Quelques mois plus tard, Maglioli termine quatrième de la Carrera Panamericana, belle façon de marquer la dernière apparition des B20 "Course" préparées par la Scuderia Lancia. Au vu des succès de l'année 1952, l'usine décide de développer une B20 plus musclée pour 1953, en montant la cylindrée à 2,5 litres, la puissance s'élevant désormais à 118 chevaux. La B20 2500 GT revendique des performances élevées : elle peut prétendre à plus de 185 km/h et à moins de 34 secondes au kilomètre départ arrêté, soit autant qu'une surpuissante Talbot-Lago Grand Sport de 4,5 litres ! En parallèle, la ligne du modèle connaît encore quelques retouches qui affinent le dessin initial.

On verra cependant peu de coupés Aurelia rouler en France, le modèle étant affiché à un prix très "dissuasif" frisant les 2 800 000 francs en 1954...

La voie de l'Amérique

La carrière sportive du beau coupé B20 2500 GT se poursuit de plus belle, grâce aux pilotes privés. Pendant plusieurs saisons encore, l'Aurelia restera la GT à battre en rallye. Le résultat le plus significatif de cette année

1953 sera constitué par la victoire de Claes au Liège-Rome-Liège. L'année suivante, Chiron et Basadonna dominent le Rallye Monte-Carlo, tandis qu'Olivier Gendebien termine à la deuxième place du Liège-Rome-Liège. En 1954, c'est le Spider B24 America qui fait son apparition au catalogue, en profitant des évolutions de la B20 de 4^e série. Magistralement dessinée par Pininfarina, ce splendide roadster assez dépouillé n'est produit qu'à 240 exemplaires, dont une partie sombrera dans le naufrage de l'Andrea Doria,

intervenu le 25 juillet 1956, alors qu'il était en route pour les Etats-Unis. Fin 1956, le Spider America est remplacé par un "convertible" (cabriolet) plus soigné, doté d'un pare-brise conventionnel et de vitres latérales descendantes. Construit sur la plate-forme des B20 (5^e et 6^e séries), ce modèle tout à fait représentatif du "style italien" des années cinquante conclura avec panache la pléthorique lignée Aurelia.

Mais le Spider America, comme le cabriolet, resteront des versions confidentielles du fait de leur prix très élevé. A défaut, la plus "frivole" des Aurelia sera immortalisée par le cinéma, grâce au film *Le Fanfaron* qui met en scène Vittorio Gassman conduisant avec prestance un Spider B24 un peu défraîchi. Et pour cause : il interprète un acteur en fin de carrière qui a tout de même conservé quelques vestiges d'un passé prétendument glorieux, symbolisé par cette prestigieuse Lancia... Mais, pour les Lancistes inconditionnels, la meilleure des Aurelia a toujours été le coupé B20, une vraie GT qui a marqué son époque, sur les routes comme sur les pistes. L'ultime victoire d'une B20, remportée lors du redoutable Rallye de l'Acropole, date de 1958. Elle n'avait alors plus rien à prouver... ■

La simplicité du poste de pilotage du spider B24 America n'exclut pas un certain raffinement dans la présentation. Son remplaçant, le "convertible", s'en distinguera par son pare-chocs d'un seul tenant, son pare-brise conventionnel, ses vitres latérales descendantes, ses ailes arrière plus saillantes et son habitacle plus soigné doté de portières agrandies.





Un coupé Flaminia Touring, l'une des plus convaincantes carrosseries figurant au catalogue de la marque.

4 INTERMEZZO

Le temps des turbulences

Malgré ses remarquables succès en compétition, et l'excellente image des modèles lancés sous son égide, la firme Lancia a de gros problèmes de trésorerie en 1955. Gianni Lancia doit se résoudre à jeter l'éponge. L'héritier du fondateur n'a d'autre solution que de liquider ses parts, préalablement à son retrait personnel. Que va devenir Lancia ?

Première conséquence : les monoplaces D50 de Formule 1, dont le développement a coûté très cher, sont "cédées" à Ferrari, fin 1955, tandis que la firme est reprise par Carlo Pesenti, un magnat du BTP. Lorsqu'il prend le contrôle de l'entreprise, ce dernier met fin à cinq années de gestion aventureuse et de pertes abyssales. Un nouveau siège est construit à l'angle de la Via Carraglio et de la nouvelle Via Lancia. Et dès 1956, le prototype de la Flaminia (qui doit bientôt remplacer l'Aurelia) est présenté au *Salon de Turin* sous le nom évocateur de Florida. Très moderne pour l'époque, la carrosserie, imaginée par Pininfarina, se caractérise par ses volumes anguleux et son pavillon très lumineux dont les montants arrière se fondent harmonieusement dans la fuite des ailes. Sans tarder, Pesenti place ses hommes aux postes clefs

Le prototype Florida II, dessiné par Battista Pinin Farina pour son usage personnel. Le coupé Flaminia de série en est étroitement dérivé.

de l'entreprise. Antonio Fessia, qui a fait ses preuves en développant la Fiat Topolino aux côtés de Dante Giacosa, est nommé directeur technique en remplacement de Vittorio Jano. Il lance aussitôt l'étude de la future Flaminia. Le projet est finalisé en six mois seulement. Il est vrai que le V6 et l'ensemble boîte/pont de l'Aurelia seront réutilisés sur cette nouvelle série, ce qui fera gagner beaucoup de temps à l'équipe technique. Entièrement inédite, la carrosserie est l'œuvre de Pininfarina qui s'est surpassé en la circonstance. La suspension avant est également nouvelle : le système à colonnettes verticales employé sur l'Aurelia fait place à une double triangulation plus moderne et des ressorts hélicoïdaux fixés à un berceau transversal.

Le prix de la sophistication

La version définitive de la Flaminia est présentée un an plus tard au *Salon de Genève*, en avril 1957. Les portières sans montant central du prototype Florida, trop complexes à réaliser au stade de la série, ont été retirées du programme et la ligne du modèle commercial a été un peu "assagie". La Flaminia paraît incontestablement plus moderne que la dernière berline Aurelia B12, mais les performances sont un peu en recul car la nouvelle Lancia accuse 300 kilos de plus sur la bascule...



●●● 63 ans après sa création, Lancia perd son indépendance, mais l'héritage spirituel de Vincenzo semble toujours guider le travail des équipes en place ●●●

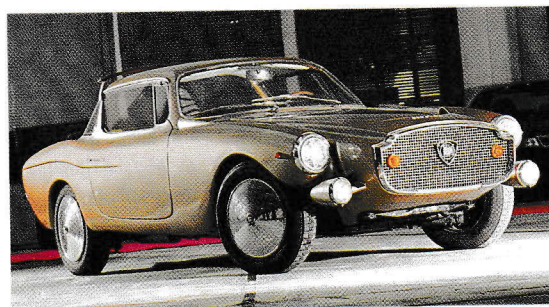
Même si elle se révèle moins vivante et moins agile que sa devancière, la Flaminia offre une conduite agréable, presque voluptueuse, et elle propose un raffinement et un confort assez inhabituels dans cette catégorie.

D'une fabrication aussi complexe que coûteuse, ce sera la dernière Lancia construite dans l'usine de Borgo San Paulo, le moteur étant assemblé manuellement. Favorablement accueillie par la presse, la nouvelle berline séduit 2 600 clients la première année, en dépit d'un prix de vente plutôt "décourageant". Bientôt, les versions spéciales se multiplient : Zagato propose un superbe coupé sport profilé dès 1958, tandis que Pininfarina dévoile un coupé quatre places issu du prototype Florida II qu'il a conçu initialement pour son propre usage. Touring entrera lui aussi dans la course en 1959 en présentant ses propres versions : un cabriolet et un coupé 2 places aux lignes très épurées, rejoints plus tard par un coupé 2+2 (GTL) Touring. *Last but not least*, Raymond Loewy entre à son tour dans l'arène (en 1960) avec un coupé avant-gardiste, la Loraymo, dont le déflecteur aérodynamique placé à l'arrière du toit, annonce celui de la Stratos qui naîtra quinze ans plus tard.

Plus dure sera la chute...

Il faut attendre le *Salon de Turin* de 1960 pour voir Lancia revenir sur le devant de la scène dans le domaine technologique. La première vraie création d'Antonio Fessia chez Lancia y est révélée. C'est un tour de force : la nouvelle Flavia de classe moyenne propose ainsi un quatre cylindres à plat inédit, une transmission aux roues avant et des feins à disque sur les quatre roues. Mais le plumage ne vaut malheureusement pas le ramage. La carrosserie, dessinée chez Lancia, apparaît en effet trop fade et son moteur de 1 500 cm³ manque encore de puissance (c'était déjà le cas de la première berline Aurelia). Convaincu que la Flavia est vouée à un grand succès commercial, Pesenti a lancé la construction d'une vaste usine à Chivasso, aux portes de Turin, dans laquelle la production sera transférée en 1962. Erreur fatale : les nouvelles berlines Fiat 1800 et 2100, lancées en 1959, vont faire beaucoup de tort à la Flavia. Moins chères, plus spacieuses et plus performantes aussi, elles relèvent d'une conception beaucoup plus rustique, mais la différence de prix semble très défavorable à la Lancia. Fort heureusement, la Flavia saura évoluer dans le bon sens. Un moteur plus généreux (de 1 800 cm³) est bientôt introduit et de nombreux

Très représentatif du style Touring, ce coupé Flaminia nous fait admirer la pureté de ses lignes et son parfait équilibre.



Ci-dessus, à gauche : plus controversé, le prototype Loraymo proposé par Raymond Loewy arbore un symbolique aileron monté sur le pavillon.

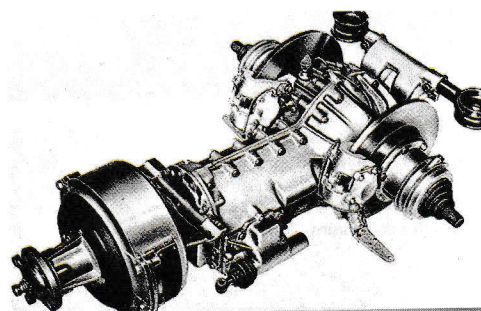
Ci-dessus, à droite : l'ensemble boîte-pont de la Flaminia est dérivé de celui de l'Aurelia, mais la boîte est désormais à 4 rapports synchronisés et des freins à disque Dunlop figurent au programme.

dérivés sportifs viennent compléter la gamme initiale dès le début des années 60 : un joli coupé signé Pininfarina, un cabriolet proposé par Vignale, sans oublier une originale berlinette Sport imaginée par Zagato.

Renaissance à Turin

La Flavia est rapidement suivie par la petite Fulvia (remplaçante de l'Appia), qui fait ses débuts au *Salon de Genève* en 1963. Traction dotée d'un faux châssis avant portant la mécanique, et de quatre freins à disques, la Fulvia marque un singulier retour aux sources avec son V4 très étroit (13°) incliné à 45° dans le compartiment moteur. Mais c'est avec le coupé lancé en 1965 que la

Fulvia va entrer dans l'histoire. Le sobre dessin du styliste "maison", Pietro Castagnero, fera de cette version raffinée la voiture italienne la plus appréciée de la fin des années 60. Mais, malgré ce renouvellement de gamme judicieux, l'entreprise connaît à nouveau une mauvaise passe. Les invendus s'accumulent et les ventes à l'export sont en chute libre. La clientèle perd peu à peu confiance, d'autant qu'il n'est pas rare de se voir livrer une voiture



neuve qui a patienté un an sur un parking ! En 1969, la firme est déclarée en faillite. Pesenti, qui s'est désintéressé de l'entreprise, cherche un repreneur. Ford semble intéressé, mais le gouvernement italien s'oppose à cette option, et c'est finalement Fiat qui reprend Lancia moyennant une lire par action. La prise de contrôle est rapide et se révèle efficace : un plan de redressement est mis en place et les chiffres de vente remontent bientôt. La stratégie sportive suivie par la Squadra Corse, à l'origine une structure privée devenue écurie officielle à compter de 1965, porte enfin ses fruits. Soixante-trois ans après sa création, Lancia perd donc son indépendance, mais l'héritage spirituel de Vincenzo semble toujours guider le travail des équipes en place. Sous l'égide de Fiat, la marque va pouvoir œuvrer à sa renaissance et s'efforcer de reconquérir tout à la fois les marchés et les podiums. Un vaste programme que les années 70 vont pleinement concrétiser...



5 "HAUTE FIDÉLITÉ"

25 ans de succès en rallye

En 1963, Cesare Fiorio crée la HF Squadra Corse. Fonctionnant comme une association privée avant de devenir en 1965 l'écurie Lancia officielle, la Squadra Corse va rapporter au constructeur turinois une moisson de victoires et de trophées qui vont émailler son histoire entre 1965 et 1992.



Jean-Claude Andruet (ici au volant d'une 037) pilotera pour la Squadra Corse HF, avant de mettre son talent au service de l'écurie Chardonnet.

C'est en 1972 avec ce coupé Fulvia 1,6 l HF que Sandro Munari a offert le titre de Champion du Monde (en rallye) à Lancia.

C'est avec le sigle HF (pour Haute Fidélité), que cette aventure a vraiment commencé. Ces deux lettres symbolisent l'engagement inconditionnel des Lancistes passionnés qui ont créé la Squadra Corse. Après le retrait de la Scuderia Lancia, les années 60 ont ainsi vu naître une équipe de *gentlemen drivers* qui ont continué à porter les couleurs de Lancia sur les pistes et les routes des grands rallyes en toute indépendance. Cesare Fiorio a ainsi remporté le championnat italien de vitesse avec sa propre Appia Sport. Carrossé par Zagato, ce coupé

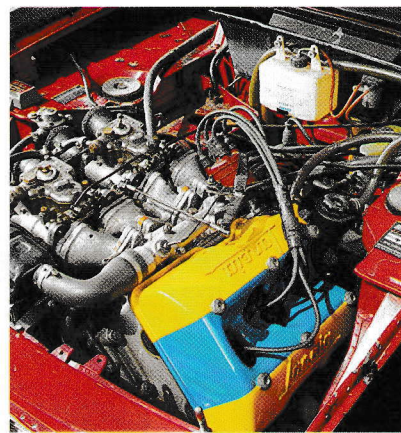
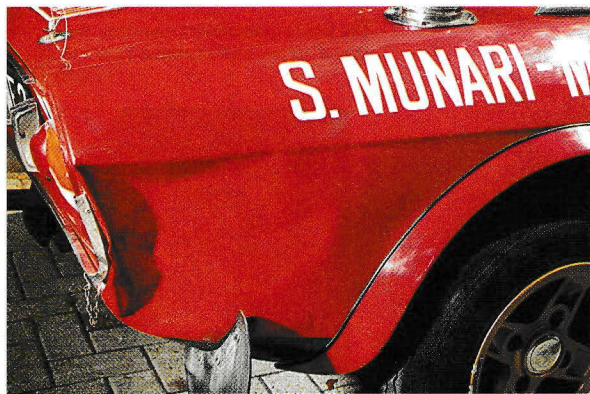
très allégé a dominé la classe 851-1 150 cm³ entre 1959 et 1962. La Flaminia sera la deuxième monture de choix de ces pilotes amateurs, surtout la version Sport développée par Zagato.

Le temps des gentlemen

Début 1961, Cesare Fiorio commence à rassembler autour de lui un premier groupe de pilotes courant sur Lancia. L'année suivante, Della Seta, le directeur commercial de Lancia, annonce que "l'époque durant laquelle l'écurie Lancia avait pour emblème un petit éléphant ne reviendra plus, mais cet insigne sera remis à tous les clients qui se seront imposés ou s'imposeront en compétition..."

A la fin de l'année 1962, le groupe rassemblé par Cesare Fiorio affiche à son palmarès 83 victoires dont quinze au général, trente 2^e place et vingt-trois 3^e place. La HF Squadra Corse est créée en 1963. Ce n'est pour l'instant qu'une institution semi-officielle qui offre toutefois à Lancia le titre suprême au Championnat International des Marques en 2,5 litres avec la Flaminia. Les membres fondateurs de la Squadra Corse HF ralentent, en outre, la plupart des titres européens et italiens. De quoi préparer dignement le lancement de la Fulvia qui a lieu en 1965. →

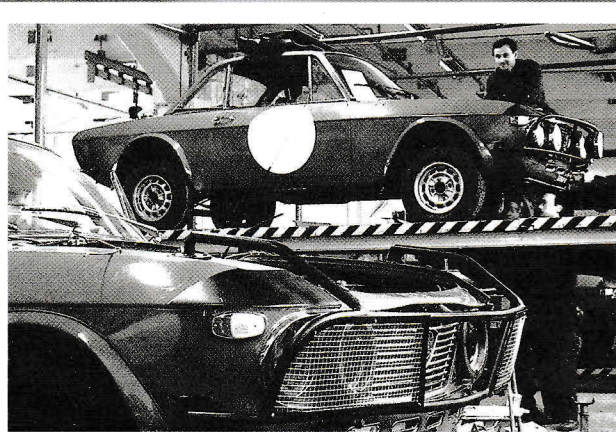




COLLEZIONE
ST

Les couleurs de la Squadra Corse HF : lettres blanches et quatre éléphants rouge. Exposée à la Collection Lancia, la Fulvia de Munari porte encore les cicatrices "historiques" de sa victoire au Monte-Carlo 1972 sur l'aile arrière droite. Le V4 de la "bête" et son carter sont peints aux couleurs de Turin.

Les jantes aluminium Cromodora donnent encore plus d'agressivité à la ligne du coupé HF.



Via Caraglio, les coupés Fulvia sont préparés en vue de l'East African Safari.



Ci-dessus et ci-contre, à droite : voiture de "connaisseur", la Fulvia HF fut un peu à l'Italie ce qu'a été la R8 Gordini en France : une monture sportive relativement accessible et très compétitive en version 1,6 l. Aujourd'hui encore, elle est l'une des plus appréciées dans les rallyes historiques. En hommage à la Squadra Corse, le propriétaire de cet exemplaire a repris quelques éléments de décoration propres aux voitures "usine".

C'est cette année-là que l'Ecurie se transforme en "Reparto Corse Lancia". Cesare Fiorio prend logiquement la direction du département course qui s'installe dans les bâtiments de Borgo San Paolo. Il est secondé par deux mécaniciens qui auront la charge de préparer les moteurs des voitures encore montées à l'usine. Ces dernières portent toutes le logo HF, en lettres blanches, sur lequel courent quatre éléphants rouges.

Le 7 novembre, au Rallye de Corse, le coupé Fulvia de Cella et Camerana décroche une huitième place au général. C'est quasiment un modèle de série, allégé de 80 kg, qui est en fait le prototype de la future 1,2 litre HF homologuée en janvier 1966. Par rapport aux premiers modèles, le poids est ramené à 780 kg (grâce aux ouvrants en aluminium, à l'absence de pare-chocs et aux vitres en plexiglas). Une bande bleue et jaune (les couleurs de Turin) décore la caisse du coupé, du capot avant au coffre. Au début de l'année, la Fulvia 1,2 litre HF est enfin proposée aux "privés" avec un poids de 825 kg (contre 960 pour les voitures de série) et une puissance de 88 chevaux (contre 101 pour les voitures d'usine). Malgré tout Fiorio se rend bien vite compte que la HF ne pourra pas contenir la concurrence des Mini et des Lotus Cortina avec une telle puissance.

Fulvia : une bête à concours

L'année 1966 est également une année de transition : les changements apportés par la nouvelle version de l'Annexe J du règlement FIA créent des tensions entre les différents participants, chacun pensant que les autres trichent tandis que les autorités sportives semblent convaincues que personne ne respecte le règlement... 1966 est encore une saison de "rodage" pour l'équipe officielle Lancia et pour les voitures, mais les premiers résultats sont là : le 22 janvier, quatre coupés Fulvia se classent parmi les dix premiers au Rallye Monte-Carlo, et l'équipage Cella/Lombardini apporte une première victoire à la Fulvia HF au Rallye des Fleurs un mois plus tard. Durant les mois qui suivent,



Le jeune Sandro Munari a mené sa Fulvia HF à la 5^e place lors de la première participation du modèle au Monte-Carlo, en 1967. En 1972, il remportera enfin l'épreuve, devant la Porsche 911S de Gérard Larrousse et la Datsun 240Z de Rauno Aaltonen.

les HF montrent leur potentiel en rallye, même si leur manque de puissance les pénalise. Pour autant, leur agilité et leur fiabilité leur permettent souvent de briguer les places d'honneur. En revanche, sur circuit, elles sont largement dominées par les Cooper, Abarth et Cortina Lotus.

1967 marque un retour de Lancia aux premiers rangs. Fiorio teste de nombreux pilotes durant l'année comme Hannu Mikkola, Vic Elford ou Pauli Toivonen qui devient pilote officiel. La nouvelle version de la HF, dotée d'un 1 298 cm³, fait son apparition. Elle dispose enfin du surcroît de puissance qui lui manquait et Munari s'adjuge à son volant le titre de Champion d'Italie en rallye tandis que Maglioli remporte le titre de Champion d'Europe Tourisme (moins de 1,3 l) sur circuit.

1968 voit apparaître la nouvelle HF 1,6 litre en course. Dès sa première sortie, en fin d'année, elle termine à la deuxième place du Rallye de Corse avec Rauno Aaltonen. Avec 135 chevaux, elle peut désormais faire face à la concurrence.

Si la version civile de la HF 1,6 l est présentée au Salon de Turin 1968, il faut attendre août 1969 pour que le modèle soit enfin homologué par les autorités sportives.

●●● En 1970, un premier prototype répondant au nom de Stratos est présenté au Salon de Turin sur le stand de Bertone ●●●

La version route propose un cocktail détonnant : 850 kg, boîte de vitesses à 5 rapports, 115 chevaux à 6 200 tr/min et une vitesse de pointe de plus de 185 km/h.

Une certaine Stratos...

La reprise de Lancia par Fiat en 1969 n'interrompt pas le programme sportif de la marque. Cesare Fiorio et Claudio Maglioli trouvent même le temps de créer deux barquettes de compétition dérivées de la HF : dénommées "F&M" (ce sont les initiales des noms des deux concepteurs) elles ne pèsent que 690 kg et affichent 140 chevaux. Les barquettes remportent leur classe aux 1000 km du Nürburgring et à la Targa Florio. Une seconde



version F&M sera même réalisée (635 kg et 158 ch) qui connaîtra quelques succès dans les courses de côte. En 1970, Fiorio s'autorise à viser le titre de Champion d'Europe des rallyes pour Lancia, mais, malgré le talent des pilotes, les voitures manquent encore un peu de puissance, mais aussi de fiabilité, selon les épreuves. Lancia s'est également engagée dans l'East African Safari, dispersant ses efforts sans résultat probant, puisque les trois voitures inscrites doivent abandonner. C'est cette année-là qu'un premier prototype répondant au nom de Stratos est présenté au Salon de Turin sur le stand de Bertone. Pour l'heure, c'est encore un concept-car futuriste, une superbe étude de style. L'année suivante, alors qu'un second prototype de la Stratos (il a droit, cette fois, au label HF) est présenté à Turin, Fiorio est promu à la direction des ventes et remplacé par Luca di Montezemolo et Daniele Audetto. C'est une année en demi-teinte : Lancia termine seulement quatrième au Championnat d'Europe des Constructeurs, mais Munari semble sur une trajectoire ascendante →



••• Fort peu de Stratos seront immatriculées pour un usage "civil", faute de satisfaire aux normes légales en vigueur •••



Avec la Stratos, grée aux couleurs des "officiels" ou à celles des privés, Lancia a marqué les rallyes de son empreinte au cœur des années 70. La 037 s'est elle aussi illustrée brillamment au championnat du monde, mais c'est avec la Delta (ici celle du Rallye de San Remo 1989 dont la robe rouge a failli envenimer les relations avec le sponsor Martini...) que Lancia a effectué un retour spectaculaire en compétition sur route.

et termine même vice-champion, ex æquo avec J.-P. Nicolas. En attendant la mise au point définitive de la Stratos (l'usine ayant décidé d'en faire l'arme absolue en course), tous les efforts de la marque se concentrent sur le rallye. En ouverture, Munari domine l'épreuve du Monte-Carlo 1972 et termine avec 10 minutes d'avance sur la 911S de Gérard Larrousse. En Suède, bien qu'une seule voiture soit engagée, Källström et Haggböm la mènent à la 3^e place derrière la Saab de Blomqvist et la Porsche de Waldegaard. Tenant compte des difficultés de l'East African Safari, Lancia renonce à revenir en Afrique et se concentre sur le Rallye du Maroc. Avec 4 000 kilomètres de goudron et de piste à couvrir, les 52 équipages inscrits affrontent l'une des épreuves les plus dures et les plus sélectives de l'année. Bien préparée et désormais fiable, la Fulvia permet néanmoins à Lampinen et Andreasson de remporter l'épreuve. La victoire de Ballestrieri/Bernarcchini au Rallye de l'Elan précède le Rallye de l'Acropole ou Lampinen et Reinicke finissent sur la deuxième marche du podium.

1972 : l'année prodigieuse

Lancia est alors en tête du Championnat du Monde avec 67 points, Porsche figurant à la seconde place avec 45 points. Une opposition inattendue survient néanmoins lorsque Fiat et son Spider 124 Abarth vient perturber



la marche triomphale des Lancia en Autriche et termine à la troisième place du Championnat. Aucune des HF participant à cette épreuve ne finira. Munari effectue entre-temps une "pige" chez Ferrari et remporte la Targa Florio au volant d'une 312P, démontrant ainsi sa capacité à maîtriser une voiture beaucoup plus puissante. De quoi rassurer Lancia qui peaufine toujours sa Stratos. Au Rallye de San Remo, disputé en octobre, pas moins de six HF sont engagées aux couleurs de Marlboro, le nouveau sponsor. Ballestrieri remporte l'épreuve, la deuxième place revenant à Barbasio. Un mois plus tard, la Stratos effectue enfin sa première sortie au Tour de Corse, mais Munari est trahi par la suspension arrière et se retire. Au RAC Rallye, Källström/Haggbörn

Pour l'Ecurie Chardonnet, Bernard Darniche imposera son style de conduite sur une Stratos aux couleurs françaises, souvent placée devant les voitures "usine"...

et Lampinen/Andreasson clôturent l'année sur une 4^e et une 5^e place, mettant la touche finale à la superbe victoire de Lancia au Championnat du Monde des Rallyes. La firme italienne termine avec 97 points, loin devant Fiat avec 55 points, Porsche finissant 3^e. Le Championnat d'Italie figure également au titre des trophées glanés par la marque turinoise, faisant de 1972 l'une des plus éclatantes saisons sportives pour le département course de Lancia.

400 exemplaires

La Stratos est lancée alors que Lancia se retrouve à nouveau au bord du gouffre. Son déficit devient abyssal et pèse lourdement sur les comptes de Fiat. La gamme apparaît obsolète, qu'il s'agisse de la série Flavia ou de la brillante Fulvia qui va sur ses dix ans d'âge. Il importe de renouveler au plus vite le catalogue pour redresser l'image de l'entreprise et faire revenir la clientèle. Séduit par le prototype de la Stratos, Ugo Gobatto, directeur général de Lancia, prend alors une décision un peu "aventureuse" (c'est le moins qu'on puisse dire) consistant à faire fabriquer la voiture à plus de 400 exemplaires pour la faire homologuer en Groupe 4. Il s'agit pourtant d'une pure voiture de compétition dont l'adaptation à un usage "civil" n'a même pas été envisagée à ce stade...

Il faudra toutefois attendre 1974 pour que la Stratos soit mise en vente avec une carrosserie en fibre de verre (celle des prototypes était en alliage léger), →

Retirée officiellement de la compétition en décembre 1978, la Stratos s'est révélée l'une des meilleures voitures de rallye de tous les temps

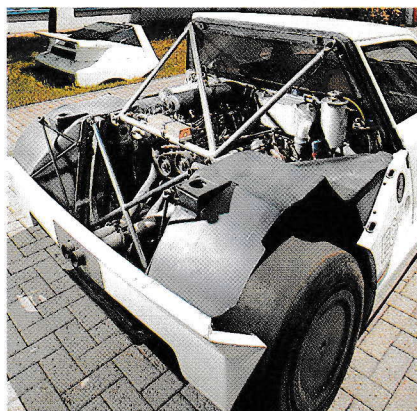
et le 1^{er} octobre de la même année pour que la voiture soit homologuée en Groupe 4. Fort peu de Stratos seront toutefois immatriculées pour un usage "civil", faute de satisfaire aux normes légales en vigueur. Pendant trois ans, Gianpaolo Dallara (qui avait travaillé sur la Lamborghini Miura) et l'ingénieur anglais Michael Parkes vont développer la voiture, assistés de Claudio Maglioli en charge des essais. Dans le courant de l'année 1973, la Fulvia et la Stratos se partagent déjà les grilles de départ, Lancia n'engageant toutefois son nouveau modèle que dans les compétitions autorisant les voitures non encore homologuées et donc inscrites ipso facto en groupe 6 (prototypes).

A partir de 1974, la carrière de la Stratos se révélera fulgurante, et c'est un premier titre de Champion du Monde qu'elle apporte à Lancia dès cette année. En 1975, la compagnie aérienne Alitalia remplace Marlboro comme sponsor principal, et en vue de synchroniser les efforts des marques du groupe Fiat en compétition,

la compétition au profit de la nouvelle Fiat 131 Abarth. Durant six années, la Stratos s'est révélée l'une des meilleures voitures de rallye de tous les temps. De fait, ses pilotes l'ont hissée 82 fois à la première place du podium dans des épreuves internationales, Bernard Darniche s'adjugeant la majorité des trophées (33), devant Sandro Munari (13) et Antonio Carello (8).

Fausse sortie, vrai retour

Le retrait de la Stratos peut laisser croire que Lancia, ne reviendra pas en compétition avant longtemps. La Beta et la Gamma, nées dans les années 70, n'avaient aucun potentiel sportif, en effet. Avec la petite Montecarlo, initialement développée pour Fiat, mais finalement "cédée" à Lancia, de nouvelles opportunités se dessinent : il s'agit là d'une base intéressante, susceptible d'être opportunément adaptée au règlement du Groupe 5 propre aux "Silhouettes". Dès 1979, Lancia revient donc sur le devant de la scène. Mais c'est la



Avant la suppression des groupes B en rallye, Lancia s'est lancée dans le développement des "Experimental Composite Vehicles" (ici le ECV2), dotés d'une structure en fibre de carbone et d'un moteur gavé par un turbo Triflux, avec à la clé 600 chevaux.

une cellule de coordination est mise en place avec Aurelio Lampredi (pour Fiat et Abarth), Cesare Fiorio (Lancia), Luca di Montezemolo (Ferrari) et l'ingénieur Camerana (Fiat), le tout sous le contrôle de l'ingénieur Tuffarelli de Fiat.

Darniche l'invincible

Cette année 1975 voit la Lancia Stratos glaner un deuxième titre au Championnat du Monde avec, pour les dix courses comptant pour le classement, quatre victoires, une deuxième place, une septième place, un abandon et trois abstentions.

En 1976, les rallyes restent le terrain favori de la Stratos. Bernard Darniche remporte huit des épreuves comptant pour le championnat d'Europe (lire chapitre suivant) et Lancia raffle à nouveau la mise. Qu'espérer de plus après avoir gagné quatre fois le titre international ? Il semble inutile d'en rajouter, d'autant qu'en 1977, la Stratos se voit désormais reléguée aux combats d'arrière-garde, Fiat et Ford dominant largement la Coupe du Monde des Rallyes, qui vient d'être créée par la FIA.

Les Lancia ne participeront durant l'année 1978 qu'à cinq épreuves et le 18 décembre 1978, le groupe Fiat annonce officiellement que la Stratos est retirée de

version 037 dérivée (homologuée en Groupe B le 1^{er} avril 1982) qui apportera à Lancia un nouveau titre de Champion du Monde des Rallyes en 1982. La Lancia 037 restera "dans la course" jusqu'en 1986. La très convaincante série Delta, lancée en 1979 (elle sera élue "voiture de l'année" en 1980) va elle aussi offrir de grandes possibilités à Lancia, en version 4WD, puis Integrale, et Integrale 16V. La Delta 4WD apportera en effet à Lancia une incroyable moisson de victoires en rallyes : Kankkunen décroche le Championnat du Monde en 1987, Cerrato s'attribuant le titre européen.

L'année suivante, les Delta 4WD et Integrale renouvellent la performance, faisant de Biasion le nouveau Champion du Monde des Rallyes et de Tabaton le Champion d'Europe. En 1989, l'Integrale hisse à nouveau Lancia sur la plus haute marche du podium (Biasion remportant un deuxième titre mondial et Loubet devenant Champion d'Europe) tandis qu'en 1990-1991, c'est l'Integrale 16V qui offre à Lancia un nouveau titre mondial. L'Integrale Evolution clôtura la saison 1992 en offrant huit victoires en course. Ultime couronnement de Champion du Monde... Lancia est comblée. Il y a de quoi : bien des marques lui envient aujourd'hui encore... ■





La Lancia 037 sera la dernière voiture à deux roues motrices ayant remporté le Championnat du Monde des rallyes. Mais déjà se profile la Delta 4WD et l'Integrale (voir derrière), qui permettront à Lancia de revenir sur le devant de la scène.



Avec la Stratos, Bernard Darniche et Alain Mahé ont trouvé la voiture idéale pour entamer leur aventure singulière avec André Chardonnet (ci-dessous). S'ils ont dû se contenter d'une 6^e place au Monte-Carlo 1981, c'est le plus souvent sur les podiums qu'on les a retrouvés durant ces années.

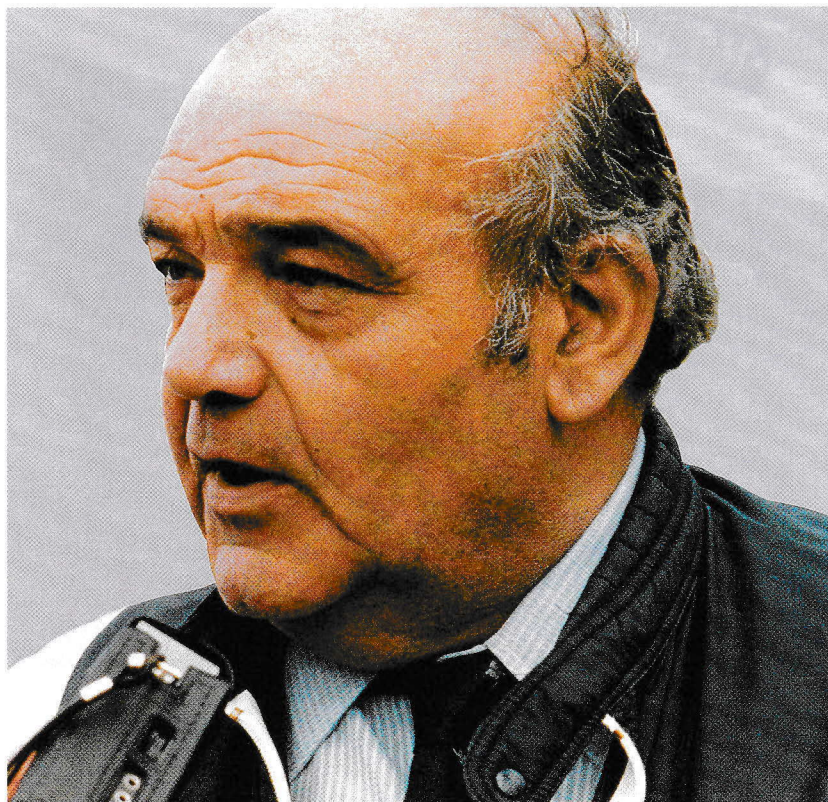
6 TÉMOINS

L'écurie Chardonnet

Comme si vous y étiez...

Il y a un an disparaissait André Chardonnet. Ce grand passionné a écrit pour Lancia une des plus belles pages d'histoire de son engagement en compétition. A une époque où les écuries "constructeurs" dominaient largement l'univers des rallyes, André Chardonnet a réussi à jouer les trouble-fête en imposant "ses" Lancia françaises. Bernard Darniche, Jean-Claude Andruet et quelques autres témoins privilégiés nous racontent ces années décisives.

André Chardonnet a commencé sa brillante carrière en se spécialisant, après la Seconde Guerre mondiale, dans le commerce de voitures d'occasion, rue Etienne Marcel à Pantin. Il a d'abord vendu des BMW 327 et 328 (sur les conseils de Raymond Sommer) avant de décrocher l'importation des Bristol pour la France, en 1949. Il y ajoutera la distribution des AC par la suite. C'est en 1959 que le réseau Chardonnet prend de l'ampleur avec 100, puis 130 concessionnaires, la marque Neckar (qui fabrique en Allemagne des Fiat sous licence) lui ayant confié sa représentation en France. Trois ans plus tard, le *Commendatore* Bonelli quitte la direction générale de la marque allemande pour prendre celle d'Autobianchi en Italie (une marque affiliée à Fiat). Il en confie logiquement l'importation pour la France à André Chardonnet qui va rapidement faire de l'Hexagone le premier marché d'exportation de la marque. L'activité se développant (notamment grâce à la nouvelle Autobianchi A112), le siège est déménagé dans de vastes bâtiments à Pantin en 1970. Trois ans plus tard, André Chardonnet récupère l'importation de la marque Lancia.





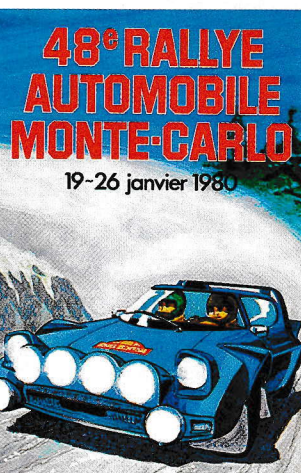
Pilote officiel, mais sans volant...

En 1974-1975, Bernard Darniche et Alain Mahé sont sous contrat avec Fiat et pilotent le spider 124 Abarth. "Nous avions quitté Renault pour Fiat", rappelle Bernard Darniche, "non sans regret, mais notre salaire avait été largement revu à la hausse, ceci expliquant cela ! C'est durant cette première année chez Fiat qu'on nous a demandé de faire évoluer la X1/9 en version Abarth, une voiture au formidable potentiel sportif. Rapidement, nous avons pu démontrer que c'était une auto très compétitive, capable de battre la Lancia Stratos ! Conséquence imprévue : pour des raisons stratégiques propres au groupe Fiat, le développement du projet a été arrêté et nous nous sommes retrouvés avec Alain sans volant mais toujours rémunérés au titre de notre contrat !"

Une situation que l'équipage supporte difficilement, on s'en doute. C'est alors qu'entre en scène le journaliste Bernard Spindler. Ce dernier suggère à Bernard Darniche de rencontrer André Chardonnet pour lui proposer de faire courir une Lancia au Tour de France 1975. L'idée le séduit, mais il manquait l'essentiel : une voiture. "Il nous fallait trouver une monture compétitive, et nous nous sommes tournés vers Bob Neyret qui disposait d'une Stratos quasiment de série qu'il faisait courir au nom de son écurie « Aseptogyl » et qu'il pouvait mettre à notre disposition", raconte Bernard Darniche. "Une communauté d'intérêt s'est formée autour de l'équipe. André Chardonnet était prêt à faire un peu de publicité autour de l'événement, mais il ne pensait absolument pas s'engager sur le long terme. Bernard Spindler nous a aidés à boucler le budget et nous avons donc figuré au départ du Tour, avec une seule voiture, une assistance réduite au minimum, et un budget plus que serré ! Mais nous avions un volant et comme nous pilotions pour une des marques du groupe Fiat, il n'y avait donc pas d'obstacle juridique..."

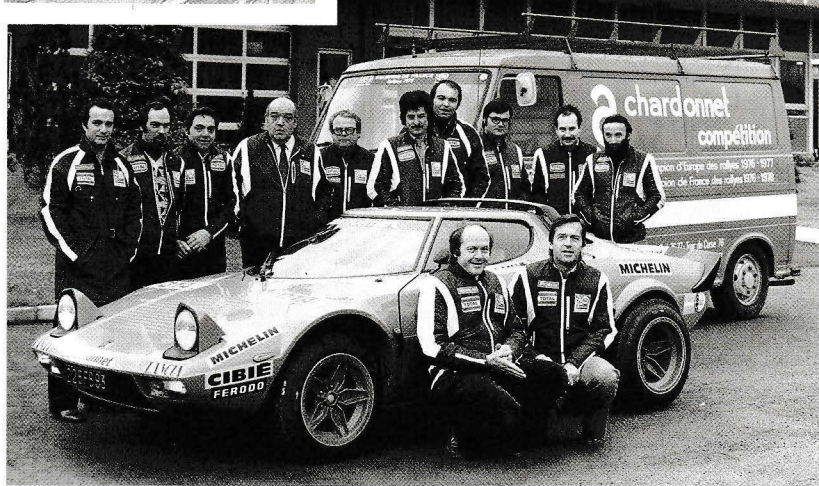
Course d'attente

Ophélie Leveillé, qui fut longtemps responsable (entre autres missions) de la communication des Etablissements Chardonnet à partir de 1970, se souvient très bien de



En route vers leur victoire du Tour de Corse 1979. Ils feront même la "une" du programme de l'édition 1980.

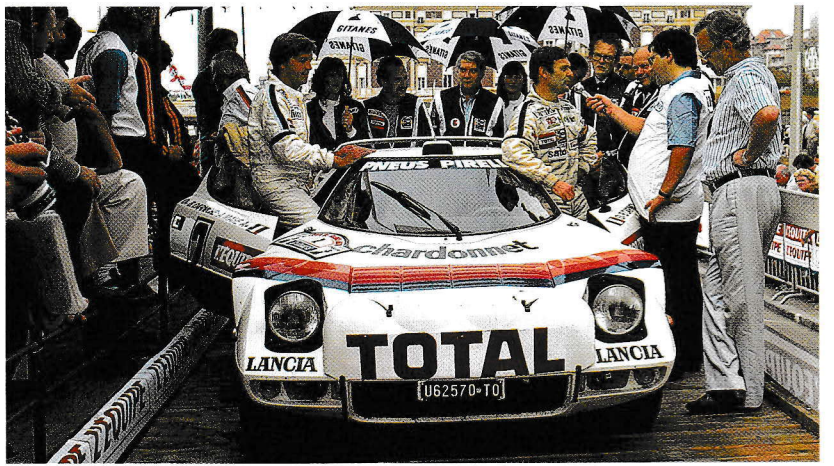
l'épisode : "Autobianchi avait beaucoup profité au réseau Chardonnet, mais la marque Lancia intéressait peu d'amateurs en France lorsque nous l'avons reprise. Le jour de la présentation de la première Beta sur notre marché, la plupart des journalistes m'ont confié qu'ils la trouvaient bien fade et qu'elle ne se vendrait pas facilement avec un nom pareil ! Comme nos budgets



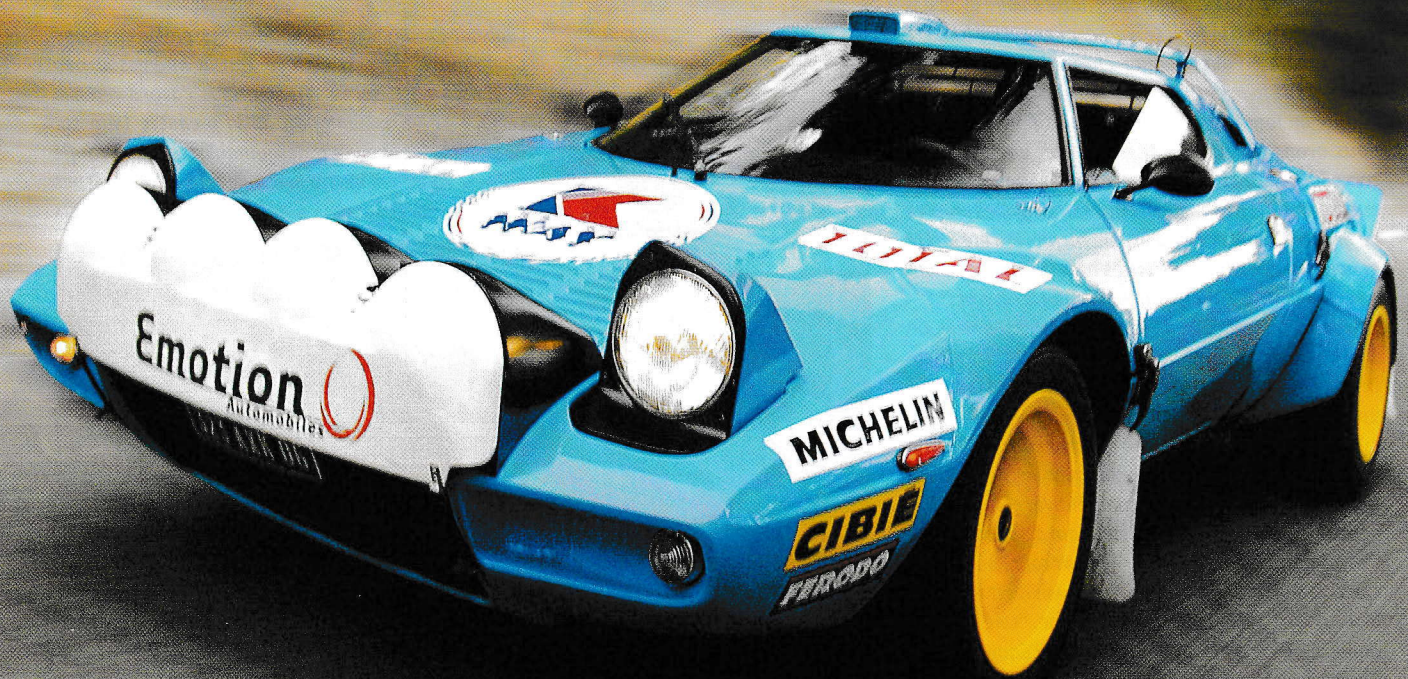
L'Écurie Chardonnet au grand complet en 1979, immortalisée ici derrière son équipage vedette et son unique voiture.

publicitaires étaient ridicules, l'idée de communiquer sur cette marque grâce à la compétition automobile, dans une épreuve qui faisait le tour de la France, nous est apparue comme une excellente opportunité, sans présenter beaucoup de risques. Nous espérions simplement faire un peu de battage avec cette opération..."

Mais personne chez Chardonnet ne croit à un podium, encore moins à une victoire en ce mois de septembre 1975. "Nous n'avions pas le droit de casser", rappelle Bernard, "la voiture ayant été louée à Neyret qui comptait bien la récupérer en état. Nous devons →



C'est grâce à son talent, à une excellente condition physique et une stratégie d'attente (parfois controversée, mais toujours gagnante) que Bernard Darniche est devenu le pilote le plus titré sur Lancia Stratos. Avec une seule voiture disponible pour chaque saison, il a glané deux titres européens et fut deux fois Champion de France des rallyes, permettant à Lancia de gagner le titre mondial constructeur grâce à ses classements, comme ici au Tour de France Auto de 1981 (ci-dessus) où il finira en deuxième place.



... Les Italiens ont revu leur copie et se sont montrés plus coopératifs, car ils avaient réalisé que l'équipage Darniche/Mahé pouvait les aider à gagner le championnat du monde ...

simplement faire une course d'attente. La voiture était une Stratos non préparée, équipée de la culasse à 12 soupapes (un moteur 24 soupapes était monté sur les voitures usine, NDLR) et nous n'avions aucun soutien de la part de Lancia Italie. Maglioli, ancien pilote devenu préparateur, avait toutefois effectué un travail remarquable sur le moteur, en lui donnant avant tout de la fiabilité et du couple..."

Le Tour 1975 a mal commencé pour certains. La plupart des leaders présumés de la course ont été éliminés dans un "prologue" redoutable, noyé sous des trombes d'eau, au cours duquel pas moins de vingt-huit abandons furent dénombrés.

"La Stratos était parfaite pour mon type de conduite et c'était aussi une voiture de rallye idéale. La répartition des masses était parfaite, elle avait du couple et de la puissance à revendre", résume Bernard. "Il ne fallait surtout pas la brusquer en raison de son empattement court, qui exigeait un pilotage très fin. Grand avantage en course, il était facile d'ouvrir la boîte de vitesses sur le côté et de changer des éléments de la cascade de pignons pour obtenir les rapports adaptés à chaque étape en quelques minutes ! Pour le Tour Auto 1975, notre stratégie était simple. Nous devions rester en embuscade en attendant que les autres partent à la faute. Ce que l'on m'a souvent reproché d'ailleurs, en me traitant de calculateur, mais la course, c'est aussi une affaire de stratégie. Il faut savoir piloter avec son cerveau..."

Nouveau défi

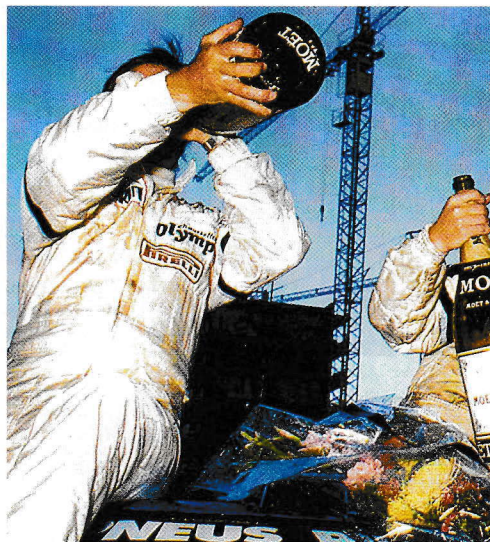
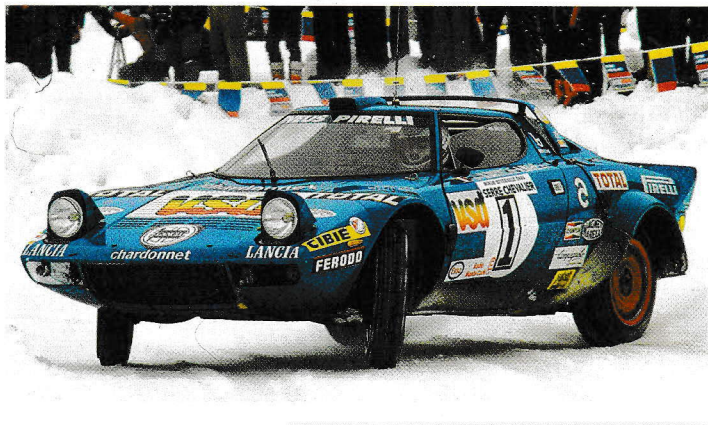
Stratégie payante, car, contre toute attente Bernard Darniche et Alain Mahé vont remporter l'épreuve, pour la plus grande joie d'André Chardonnet. "Comme le Rallye de Corse venait juste après, on a proposé de transformer l'essai. Notre victoire au Tour avait eu d'excellentes retombées pour Lancia en France et un autre exploit en Corse aurait amplifié l'effet produit..." Pourtant, André Chardonnet n'était pas enthousiaste à l'idée de continuer, comme le confirme Ophélie Léveillé : "Il ne voulait pas trop tenter le sort, car au Tour, on avait eu beaucoup de chance, tout de même..."

De fait, Bernard devra forcer un peu la main d'André Chardonnet. Ce dernier accepte finalement de remettre ça, mais avec un budget vraiment symbolique : "Nous n'avions pas assez d'argent, et nous emportions à peine 10% du stock de roues qu'il nous aurait fallu. Mais nous étions sur la ligne de départ, et c'était l'essentiel", précise-t-il. Là encore, la stratégie d'attente fait ses preuves et l'équipage Darniche/Mahé remporte l'épreuve. Au début de la course, l'écurie officielle de Lancia les avait considérés avec un certain mépris, puis, au fur et à mesure des abandons des voitures d'usine, et de la remontée de l'équipage français dans le classement, l'attitude des Italiens a changé du tout au tout. "En fait, notre victoire a été décisive pour Lancia au moment où Renault, grâce à Jean-Pierre Nicolas, talonnait la marque italienne", souligne Bernard en souriant. "Pour finir l'année, on a raclé les fonds de

tiroirs et j'ai partagé la Stratos avec Bernard Spindler pour le Rallye du Var. Qu'on a d'ailleurs remporté..."

Pour le meilleur et pour le pire

André Chardonnet a ensuite convoqué l'équipe : "Il nous a presque reproché de lui avoir apporté autant de coupes ! En somme, on s'est fait remonter les bretelles... Et pour cause : il se sentait obligé de remettre ça la saison suivante ! Nous avons donc commencé à préparer l'année 1976. L'attitude positive de Cesare Fiorio, le patron du département course de Lancia, nous a été très profitable. Les Italiens ont revu leur copie



et se sont montrés plus coopératifs, car ils avaient réalisé que nous pouvions les aider à gagner le championnat du monde. On a donc évoqué avec Chardonnet les courses dans lesquelles nous devions être présents, et la structure à mettre en place. Puis on a passé commande d'une Stratos chez Lancia Italie et on l'a fait peindre en bleu" Bernard Darniche et André Chardonnet vont lier leur sort jusqu'en 1982. "Pour le meilleur", rappelle Bernard, "si l'on en juge par la collection de podiums que nous avons ramenés à André. Pour le pire aussi, car mon statut de « pilote Chardonnet » me fermait les portes des rallyes internationaux, sauf quand il s'agissait d'aider Lancia à gagner un titre constructeur. Pendant toutes ces années, ma carrière s'est donc réduite à l'Hexagone. Mais j'ai tout de même vécu de grands moments, et ceci compense cela..."

Pour Jacques Delmas, qui a rejoint l'Ecurie Chardonnet en 1976 en qualité de mécanicien, c'est la saison 1979 qui lui a laissé les plus beaux souvenirs, avec une victoire inespérée au Monte-Carlo, suivie de deux autres au Tour de France et au Tour de Corse.



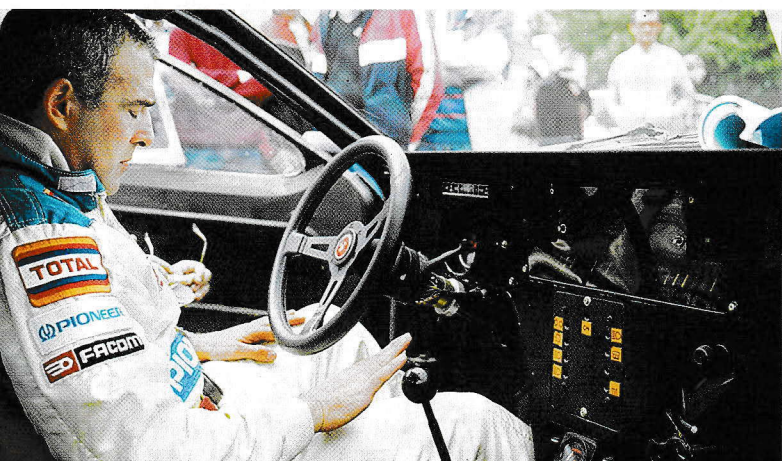
Si au départ, André Chardonnet ne pensait faire "qu'un coup de pub" avec une Stratos empruntée et l'unique équipage Darniche/Mahé, les bons résultats de ce team gagnant l'ont poussé à prolonger l'expérience jusqu'en 1981, tant par esprit sportif que par amitié.

Pour Jean-Claude Andruet, la Lancia 037 reste une des meilleures voitures qu'il ait pilotées. Il a succédé à Bernard Darniche comme pilote de l'Ecurie Chardonnet.

Ambiance

Jacques Delmas, qui a rejoint Chardonnet en 1976, nous le confirme : "L'ambiance était vraiment unique au sein de l'équipe compétition. Nous étions très peu nombreux et André Chardonnet nous connaissait tous par nos prénoms, comme celui de tous ses employés, d'ailleurs. Chaque matin, à Pantin, il se tenait près de la pointeuse pour saluer tout le monde ! Avec la Stratos, Darniche et Mahé, nous avions un trio gagnant. Ils n'ont presque jamais cassé, parce qu'ils connaissaient bien leur matériel. Jacques Levacher, le patron de l'écurie, avait réuni une toute petite équipe à partir des mécaniciens du SAV. Et puis il y avait Piero Spirana, le motoriste qui nous était prêté par l'usine. Il ne parlait pas français, nous connaissions trois mots d'italien, mais on arrivait à faire du bon travail..."

Lorsque la Stratos a tiré sa révérence, celle que l'on surnommait désormais "la grand-mère" avait largement contribué à construire l'image de Lancia en France. Avec un seul équipage et une seule voiture, Lancia et Chardonnet ont su ainsi tirer le meilleur.



Ophélie Leveillé (ici en compagnie de Sam, le chien d'André Chardonnet) : de 1970 à 1992, elle a eu en charge la communication de la marque et mis en scène les succès de l'Ecurie Chardonnet.

037 : le bon numéro

Avec l'arrivée de Jean-Claude Andruet, au volant de la 037, des changements significatifs sont intervenus à partir de 1983-1984. "Jean-Claude arrivait avec un gros sponsor, Jacky Setton, qui possédait la marque Pioneer. L'avantage, avec Pioneer, c'est que Lancia prenait en charge une grande partie du coût de l'engagement de la voiture en compétition. Le nom de Chardonnet devenait moins visible, mais c'était toujours une Lancia, et on restait en France", se souvient Ophélie Leveillé.

La succession n'est pas facile pour Jean-Claude Andruet. Avec Darniche, ce sont pas moins de quarante et une victoires qui figuraient à l'actif de l'équipe Chardonnet, deux titres de Champion de France et deux titres de Champion d'Europe... "Jean-Claude a apporté son propre panache à l'équipe, même s'il n'était pas aussi régulier que Darniche", estime Jacques Delmas.

Pour Jean-Claude Andruet, les "années Chardonnet" ont beaucoup compté dans sa carrière : "Après avoir participé au développement de la Stratos avec les équipes de Lancia Italie, j'ai retrouvé le volant d'une Lancia avec la 037. C'est sans doute l'une des voitures les plus performantes que j'ai pu conduire, même si elle arrivait



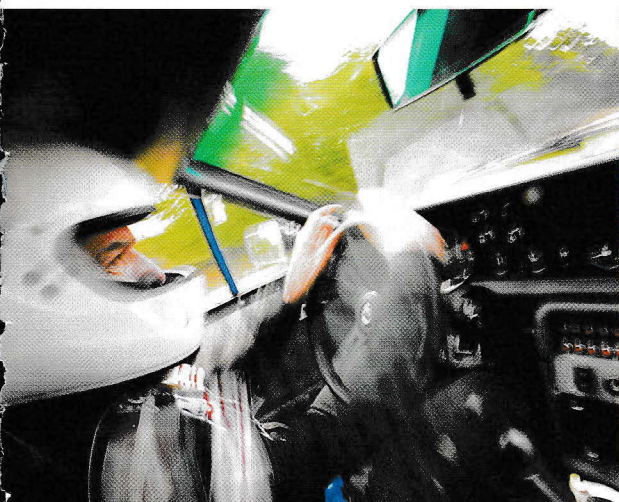
un peu tard avec seulement deux roues motrices quand les Audi étaient déjà en transmission intégrale. Sur le sec, elle était quasiment imbattable, surtout dans ses dernières évolutions datant de 1984. Avec son important porte-à-faux avant, et le déséquilibre de sa ligne, on aurait pu croire que « ce sabot » (c'est ainsi qu'on l'appelait) ne donnerait rien. En fait, tout ou presque a été sacrifié pour favoriser les appuis aérodynamiques, ce qui fait qu'elle collait parfaitement à la route. La Stratos était une sorte de dragster, difficile à contrôler, alors que la 037 était beaucoup plus facile à tenir dans les courbes. Il fallait simplement que la route soit sèche. Sur le mouillé ou sur la neige, c'était une autre histoire, bien sûr..."

Comme une charentaise...

La chance n'a pas toujours été avec lui, comme dans cette édition du Monte-Carlo 1983, où le compresseur de la voiture l'a lâché : "A l'époque, le temps de réponse des premiers turbos était vraiment pénalisant, tandis qu'avec un compresseur, c'était beaucoup plus linéaire", rappelle Jean-Claude. "Mais avec 90 chevaux de moins que nos concurrents les plus sérieux, il était difficile de tenir la distance..."



●●● **La Stratos était une sorte de dragster**, difficile à contrôler, alors que la 037 était beaucoup plus facile à tenir dans les courbes, rappelle Jean-Claude Andruet ●●●



La Lancia 037, parfaite sur le goudron, plus délicate sur la neige, aux dires de ses pilotes. Elle est entrée dans la légende en 1983, en apportant un nouveau titre mondial à Lancia.

Lorsqu'il reprend le volant de son "mulet" lors de la séance photo que nous réalisons sur le circuit de Bois-Guyon (28), Jean-Claude retrouve rapidement ses marques : *"C'est comme une charentaise, on s'y sent bien ! Le comportement de la voiture est toujours aussi sain et équilibré. Le moteur monte rapidement en régime et la boîte semble toujours supporter des changements à la volée. En dehors d'un proto de circuit, je connais peu de voitures dont le train avant puisse se placer avec autant de précision !"*

Il sera même difficile d'arrêter Jean-Claude lors de cette courte prise en main. Après être descendu de la voiture, il nous confiera : *"J'aurai dû la garder à la fin de cette saison 1984, et continuer à piloter des Lancia au lieu d'écouter les sirènes du projet « Citroën Visa 1 000 Pistes » qui m'a mobilisé ensuite. La 037 est certainement l'une des voitures de rallye qui m'a laissés les meilleurs souvenirs..."*

Période propice

Grâce à Bernard Darniche et Jean-Claude Andruet, l'image de Lancia a beaucoup gagné en crédibilité à l'époque. *"La Delta avait été élue « voiture de l'année en 1980 »"*, souligne Ophélie Léveillé. *"Par la suite, elle*

est devenue une petite voiture « chic » qui valorisait son propriétaire. On l'a beaucoup vue au cinéma, également. C'était une période propice..."

Jusqu'en 1990, André Chardonnet va importer les Lancia en France, avec succès et détermination. Mais le groupe turinois souhaite désormais gérer en direct la distribution de toutes ses marques en France, et après cette date, Chardonnet doit renoncer à représenter Lancia et Autobianchi. Un coup très dur pour lui, car l'homme s'était passionnément engagé aux côtés de ces deux marques. Après avoir vainement tenté d'importer la marque Hyundai (projet contré par les autorités françaises à l'époque), André Chardonnet distribuera des Maserati, ainsi que des petites Maruti indiennes et des Aro roumaines. Puis il se retirera en 1991, non sans amertume.

Dans la longue histoire de Lancia, son nom mérite en tout de cas de figurer en bonne place. Vincenzo Lancia aurait sans doute aimé connaître ce personnage atypique qui a contribué à faire gagner ses voitures en course, en compensant un cruel manque de moyens par une passion indéfectible. Tout bien considéré, André Chardonnet mérite assurément le titre de "plus grand Lanciste français"... ■

7 MADE IN FRANCE

Ma Lancia et moi

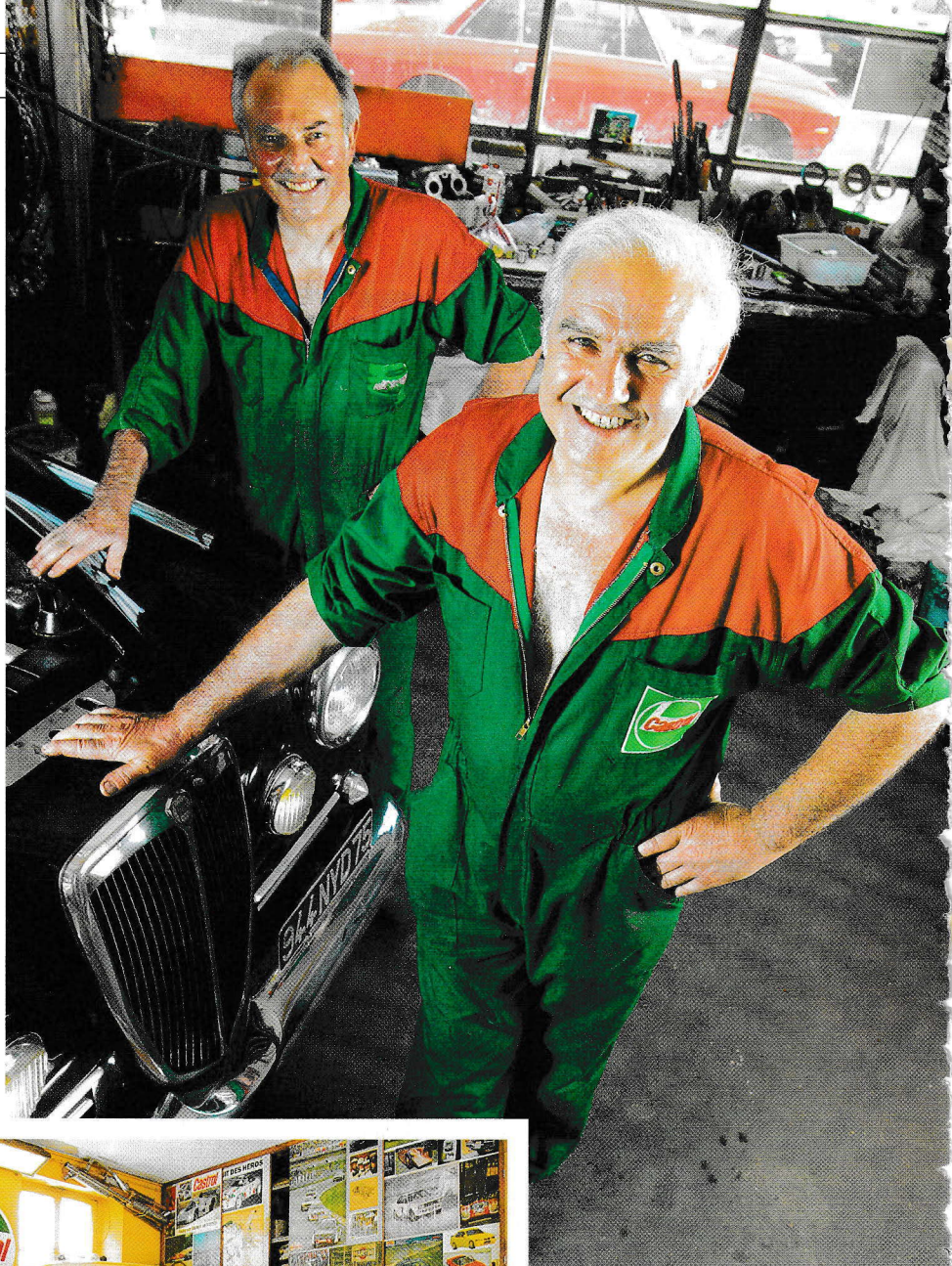
Les Lancistes ne sont pas laissés pour compte en France. Plusieurs clubs et quelques spécialistes se chargent ainsi de l'intendance, du moral des troupes et de la santé des mécaniques. Tour d'horizon non exhaustif.

C'est dans un quartier populaire du 13^e arrondissement de Paris que Dino et Adriano se sont installés voici maintenant trente-six ans, après avoir fait "leurs classes" chez un agent Lancia. Pour ne pas faire de concurrence directe à leur ancien employeur, ils ont commencé par accueillir des Ferrari d'occasion dans leur minuscule atelier.

L'Italie à Paris

"Au début, nous ne faisons pas de publicité, mais nous n'en avons pas besoin : les Ferrari qui stationnaient devant notre garage attiraient suffisamment de monde ! Petit à petit, grâce au bouche-à-oreille, nous nous sommes constitué une clientèle d'amateurs de belles voitures de sport..." A commencer par les propriétaires de "vieilles" Lancia qui ne savaient pas où aller : *"Ils venaient avec leurs Flavia, Fulvia, Flaminia, sans oublier quelques Aurelia, quand elles roulaient encore. Nous les connaissions bien, du fait de notre expérience chez un agent Lancia, et nous savions comment il fallait les traiter..."* Avec le temps, ils sont devenus des spécialistes incontournables. *"On voit souvent des restaurations passables, en provenance d'Italie, des chemises de moteur « chemisées » (sic !), des ponts bricolés à la va-vite. Il faut dire que les Lancia anciennes sont des voitures sophistiquées et donc, difficiles à traiter. Bien souvent les heureux propriétaires, qui viennent nous faire admirer leur nouvelle acquisition, déchantent. Reprendre un travail mal fait prend autant de temps que de partir d'une épave saine..."*

Leur préférée reste l'Aurelia B20 : *"Sa ligne est un*



Chez Tecnica, Dino et Adriano avouent leur penchant pour la B20. Ce qui ne les empêche pas d'accueillir tous les modèles de la lignée Lancia, comme cette rarissime Appia Zagato dont ils achèvent la restauration.

modèle d'équilibre esthétique", estime Adriano. "Et il est toujours agréable d'œuvrer sur cette mécanique, car la satisfaction est double : plaisir des yeux, plaisir tactile. Tout est beau dans une Aurelia..." Les restaurations de Tecnica sont toujours d'un très haut niveau, mais pas question de tout remettre à neuf quand ce n'est pas nécessaire : la patine du

temps a toute sa valeur ici : *"Les voitures que nous traitons sont faites pour rouler, elles ne sont pas destinées à briller dans les concours d'état et rester remisées dans un garage entre deux événements mondains. Les Lancia sont vraiment belles lorsqu'elles sont sur la route..."* Dino et Adriano se consacrent essentiellement à la mécanique dans leur atelier, la carrosserie et la sellerie étant traitées à l'extérieur. Chacun sa spécialité. Le jour de notre passage, une Appia Zagato recevait ses dernières finitions, à côté d'une Aurelia B20 et d'une Fiat 8V en cours de restauration. Dans la rue, une file de Lancia anciennes en attente de soins, nous a fait replonger un temps dans ce Paris des années 70 qui comptait encore une multitude d'ateliers de réparation. Atmosphère, atmosphère...

●●● **Les restaurations de Tecnica sont toujours d'un très haut niveau, mais pas question de tout remettre à neuf quand ce n'est pas nécessaire : la patine du temps prend ici toute sa valeur** ●●●

Un peu de R.E.V.E., un soupçon de Sud...

Il faut un bon navigateur et une carte très précise pour trouver l'Atelier R.E.V.E de Jacques Lamoine. Spécialiste de la Fulvia et de la Flavia, ce dernier s'est installé à Saint-Valérien (Yonne), dans une ancienne ferme située à l'écart des grands axes. Profitant d'un environnement calme, Jacques profite de conditions idéales pour travailler en toute sérénité sur des mécaniques qui exigent un méticuleux savoir-faire. *"Choisir une base saine est un préalable essentiel quand on veut faire restaurer une Lancia pour en profiter pleinement ensuite",* rappelle-t-il. *"Et pour cause : la plupart des travaux portant sur la carrosserie ou la structure grèvent lourdement les budgets, et dépassent souvent la valeur du véhicule. Les interventions sur la mécanique sont plus « digérables » financièrement. Je dispose d'ailleurs d'un stock important de pièces récupérées sur des épaves que je peux reconditionner, ce qui me permet d'alléger un peu les factures. Le problème avec les Lancia, c'est qu'il existe beaucoup de séries distinctes, des versions spéciales, sans parler des différentes carrosseries proposées dans les gammes d'époque. Lorsqu'on cherche des pièces spécifiques, c'est un vrai casse-tête, parfois, mais j'arrive à me débrouiller. J'ai aujourd'hui beaucoup de références en stock, heureusement, mais les Jaguaristes ou les Alfistes sont tout de même mieux lotis sur ce plan que les Lancistes..."*

Mission impossible ?

Les pièces de Lancia, c'est justement la spécialité de Patrick Léoni qui a quitté Strasbourg voici quelques années pour s'installer à Roquebrune sur Argens (Var) où il a ouvert "Le Mas des Lancia". S'il lui arrive de refaire encore un moteur à l'occasion, sa vraie vocation consiste à dénicher la pièce "introuvable" : *"Les Lancia m'ont toujours passionné, et comme beaucoup d'autres amateurs de la marque, j'ai eu du mal à trouver les pièces nécessaires à l'entretien de mes autos, à une époque où les « vieilles » Lancia n'étaient plus acceptées par le réseau officiel. J'ai donc choisi un jour de transformer ma passion en métier et, aujourd'hui, je m'efforce de venir en aide aux Lancistes français. Rien n'est impossible en la matière, mais il faut vraiment connaître toutes les bonnes filières et compter parfois sur la chance. En tout cas, ce genre d'activité n'engendre pas la monotonie. Avec les Lancia, on est toujours confronté au « cas particulier »..."* Entre deux recherches improbables, Patrick Léoni trouve tout de même le temps d'organiser des rallyes dans la région du sud-est, histoire de se retrouver entre amis et de dégourdir les jantes de quelques Lancia qui en ont toujours besoin, comme chacun sait...



Jacques Lamoine (en haut à gauche) a déménagé son atelier R.E.V.E. dans un coin tranquille, mais sa passion des Lancia est intacte. Ci-dessus à gauche : Christophe Rio et Gérard Langlois du Lancia Héritage entourent Pierre Vallade et sa Flaminia Touring (à droite). Ci-dessus à droite : Patrick Léoni connaît les Lancia (et son stock de pièces unique) sur le bout des doigts.

Côté Clubs

Les Lancistes français peuvent aussi compter sur la compétence reconnue de plusieurs clubs dédiés. Parmi ceux-ci, le Lancia Héritage est sans doute l'un des plus récents. Animé par Gérard Langlois (président) et Christophe Rio (vice-président et inconditionnel des Delta Intégrale), cette association bénéficie du soutien de Lancia France. *"Aujourd'hui, Lancia a pris conscience de la richesse de son patrimoine historique, et nous avons pu nouer des relations très étroites avec les dirigeants de la marque. Nous sommes toujours à leur disposition lorsqu'il s'agit de mettre le passé de Lancia en perspective",* explique Gérard Langlois. Pour célébrer comme il se doit les 100 ans de la marque, le club Lancia Héritage prépare un grand rallye qui se déroulera en Normandie en novembre prochain, 100 ans exactement après la création de l'entreprise Lancia. Un événement dont nous rendrons évidemment compte le moment venu. A noter également que le prochain salon *Epoqu'Auto* de Lyon (en octobre) rendra un hommage appuyé au centenaire de Lancia en aménageant un grand podium central, réunissant de nombreuses Lancia historiques, sélectionnées par le Lancia Club France. Un plateau royal à déguster sans modération... ■

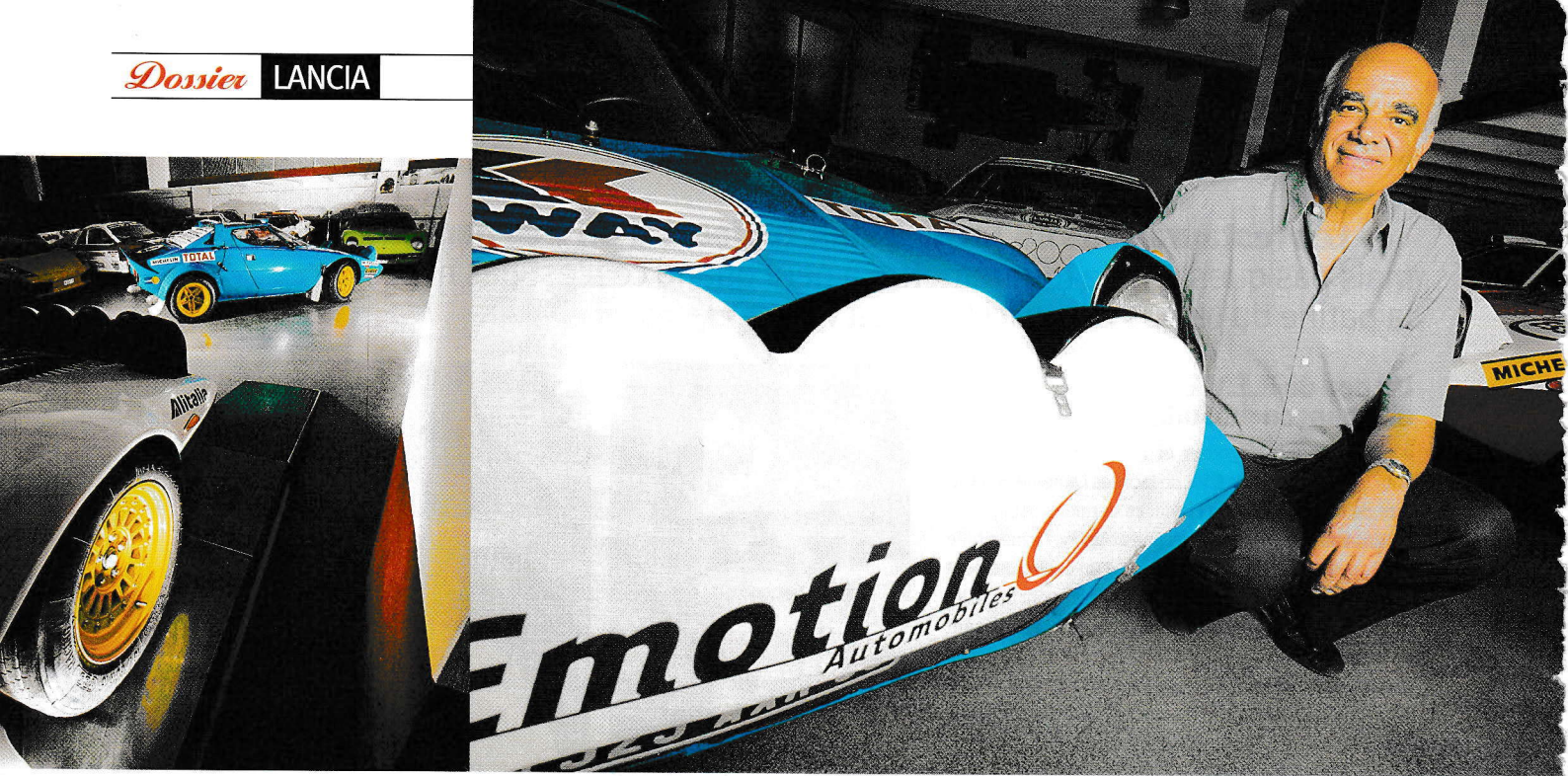
CARNET D'ADRESSES

CLUBS

- Lancia Héritage : Gérard Langlois
Tél. 06 08 88 98 07 - 01 40 50 81 63.
- Lancia Club France : Daniel Pottier
Tél. 01 45 08 15 01.
- La Scuderia Lancia : F.-X. Bourin
Tél. 06 15 15 91 80 - 06 03 68 63 89.
- Registro Lancia Classiche :
Jean-Paul Renaudat
Tél. 01 53 21 79 02 (HB)
03 86 28 10 96 (soir et W-E).

SPÉCIALISTES

- Tecnica – Dino & Adriano
15 rue du Chevaleret, 75013 Paris
01 45 83 17 19.
- Atelier R.E.V.E. – Jacques Lamoine
BP 18, 89150, Saint-Valérien,
03 86 88 66 84,
atelier-reve@wanadoo.fr.
- Le Mas des Lancia – Patrick Léoni
1 route de la Bouverie,
83520 Roquebrune sur Argens,
04 94 45 43 39/06 62 75 62 10,
www.toutespieceslancia.com.



8 SÉQUENCE ÉMOTION

Pilotage à la carte

S'il est relativement simple d'acquérir une Lancia de collection, trouver un modèle de compétition, susceptible d'être engagé dans une épreuve historique, apparaît beaucoup plus complexe. C'est ce qui a incité Yves Saguato à mettre en location ses quatre Lancia Stratos groupe 4, entre autres pièces de choix.



La passion d'Yves Saguato pour la compétition automobile l'a conduit à se constituer un plateau de choix, qu'il met à disposition de ses clients le temps d'une épreuve historique. Ses Stratos arborent toutes des décorations "conformes", histoire de créer une "ambiance" propice. Laquelle choisir ?

CONTACT

Emotion Automobiles
1, rue Malbousquet
98000 Monaco
Tél. +377 97 700 500
Fax : +377 97 700 501
Email :
contact@emotion-automobiles.com
Internet :
www.emotion-automobiles.com

Sur les petites routes qui dominent Monaco, Yves Saguato est à son aise. Sa Stratos peinte aux couleurs de l'écurie Chardonnet avale les courbes en épingle du Turini et fait rugir son moteur au cœur de l'arrière-pays. Quand il ne pilote pas une Formule 1 ou qu'il n'est pas mobilisé par son entreprise (dont il avoue avoir laissé la gestion quotidienne à son fils pour se consacrer pleinement à sa passion), on le retrouve le plus souvent dans l'atelier de son garage qui porte un nom évocateur : Emotion Automobiles. "Je suis né à Monaco, alors comment pourrais-je ne pas aimer l'automobile ?", nous avoue-t-il. "Enfant de la Principauté, j'ai pu profiter de chaque Grand Prix et de chaque rallye. Pouvoir admirer Jim Clark au freinage de Mirabeau reste l'un de mes plus beaux souvenirs..."

Des cuisines au paddock

Après un séjour en Allemagne, Yves a entrepris d'importer en France le concept des cuisines surmesure, pensées comme de véritables pièces à vivre. Son entreprise s'est développée rapidement, l'obligeant à délaisser un temps sa passion pour l'automobile. "C'est en participant au Rallye Monte-Carlo avec mon épouse que le virus m'a repris. Mon entreprise étant devenue florissante, j'avais plus de temps, désormais. J'en ai profité pour disputer quelques rallyes historiques en amateur éclairé..." Jusqu'à ce jour où il apprend que la ville de Monaco va accueillir une compétition de F1 historiques en ouverture du Grand Prix de Monaco. "C'était l'occasion de passer de l'autre côté du miroir,

après avoir été pendant 20 ans commissaire de piste. Je voulais absolument participer, mais je n'avais ni la voiture, ni le niveau de pilotage requis".

Yves prendra donc quelques cours en Angleterre pour se perfectionner. De fil en aiguille, et d'un Grand Prix Historique à l'autre, il montera en puissance, ses voitures aussi. Un jour, il s'installe dans le baquet d'une Matra MS120 C, ce qui restera pour lui comme l'un de ses moments les plus intenses : "Maîtriser le V12 dans les rues de Monaco sous la pluie restera une expérience inoubliable", commente-t-il, les yeux pleins d'enthousiasme.

Rien que le plaisir

L'idée lui vient alors de créer Emotion Automobiles. En commençant par proposer à la location des voitures de rallye, puis des monoplaces. Fiat 131 Abarth ou Stratos Groupe 4, Lotus 18 ou Shadow F1, l'offre est plutôt large : "Nous proposons à nos clients non seulement la location de la voiture, mais aussi une formation en pilotage. C'est le meilleur moyen de leur éviter la casse, et leur permettre de profiter au maximum du potentiel de la voiture..." Yves ne se contente pas de louer ses voitures, il assiste étroitement ses clients, leur prodigue ses précieux conseils, se charge de la logistique et leur permet ainsi de se concentrer sur le plaisir du pilotage. Un vrai privilège, car il est plutôt rare de pouvoir prendre le volant d'une Lancia Stratos Groupe 4. Il ne reste plus ensuite qu'à choisir sa livrée : Aseptogyl, Chardonnet, Pirelli ou Alitalia ?...