



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

Depuis 1980



24-C

EDITO

Chers Amis Lancistes

Trois sorties, déjà trois ! Trois réussites pour lesquelles les organisateurs sont remerciés et plébiscités à récidiver : Avallon, Tour en Comminges, Normandie. Notre tour de France se poursuit avec les autres sorties déclarées au « programme officiel » ou d'autres encore comme le pique-nique estival pour les franciliens qui s'organise pour le 29 juin (scrutez les prochaines Informazioni). La saison 2024 est bel et bien lancée.

Troisième Lettera de l'année. Au programme : un rappel technico-historique par René Potet sur l'Augusta (une authentique Lancia), le compte rendu des deux premières sorties 2024 par nos reporters spéciaux, une histoire peu connue de la Villa Lancia à Fobello par Serge Croizier. Notre série technique se poursuit avec le témoignage de Florent Bidet sur les bienfaits de l'allumage électronique pour les six bougies de son Aurelia mais aussi potentiellement pour n'importe quel nombre de cylindres pourvu qu'ils soient reliés dans le bon ordre. Je n'ai pas résisté à la couverture d'un ancien magazine japonais. Adressons nos remerciements appuyés à tous les répondants au sondage adressé par Claude Goeuriot. Le temps de synthétiser les verbatims, les résultats seront partagés dans la prochaine édition de la Lettera. Ils sont encourageants... notamment pour la Lettera. Notre communication digitale ne doit pas être occultée pour autant aussi n'hésitez pas à liker les publications qui se partagent sur notre groupe FaceBook et Instagram (liens directs depuis le site internet du LCF).

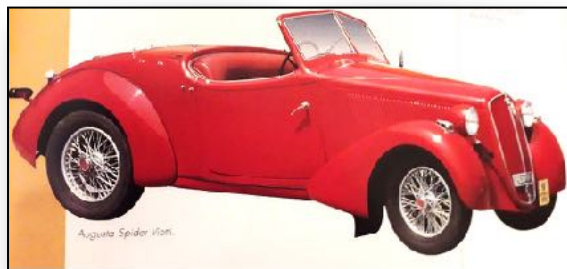
Terminons cette Lettera par la réponse à une question qui revient périodiquement : la cotisation au Lancia Club France n'ouvre hélas pas droit à déduction fiscale. Pourtant notre association présente une utilité certaine en promouvant la sauvegarde d'un très estimable patrimoine industriel et culturel, certes transalpin mais notamment produit à Bonneuil sur Marne aussi.

Avec les beaux jours, sortez sans modération votre Lancia : c'est bon pour elle, c'est bon pour vous.

Cordiales Salutations Lancistes.

Jean-Charles Voisin

Bref historique sur l'Augusta par René POTET



Dans la dernière *Lettera*, nous avons rappelé l'adoption des freins à commande hydraulique par Vincenzo Lancia pour l'*Augusta*. Mais qu'elle était cette berline légère des années 1930 ? Revenons quelques temps en arrière...

Depuis la création de la Marque en 1906 jusqu'aux années 1920, Lancia ne s'intéresse pas à une production en grande série. La Marque innove dans des solutions techniques avancées pour des automobiles performantes, de grande qualité pour une clientèle de connaisseurs aisés principalement à l'étranger. La légendaire *Lambda* est l'automobile préférée de célébrités comme Greta Garbo, d'ingénieurs talentueux comme Antony Fokker, de « *Gentlemen drivers* » et de pilotes de courses. Mais les goûts et les exigences du monde de l'automobile évoluent vite et la grande crise financière de 1929 rebat les cartes. C'est la fin des « *Années folles* ».

Dans ce climat incertain de 1930, Vincenzo Lancia avec le concours de ses ingénieurs Falchetto (Carrosserie) et Sola (moteur), décide de lancer un modèle léger et moins onéreux pour un public plus large. Il pense en particulier à la clientèle italienne, plutôt bourgeoise, qui souffre dans cette période de crise économique. Elle est baptisée *Augusta*, nom de la plus longue voie romaine.

Le cahier des charges ; une berline légère (830 kg), d'un habitacle soigné et confortable pour 4 personnes (empattement 2,65 m), d'un coffre extérieur (pas fréquent à l'époque), d'une carrosserie fermée aux dimensions réduites (3,814 m). L'*Augusta* doit pouvoir circuler aisément dans les rues étroites des villes et villages italiens mais être aussi capable d'avalier, en silence, à 80 km/h (maxi 105 km/h) des centaines de kilomètres en toute sécurité.



Fidèle aux idées novatrices de la Marque ce nouveau modèle regorge d'avancées techniques remarquables. Tout d'abord, l'*Augusta*, garde un châssis porteur comme la *Lambda* mais cette fois avec une structure en acier de « conduite intérieure ». Ce nouveau concept de carrosserie fermée et portante dont les valeurs de résistance à la torsion s'appliquent aussi aux portes est une première mondiale ! De plus et pour faciliter l'accès à bord, l'ouverture des portes est inversée (portes antagonistes) et le montant central supprimé. Un ingénieux blocage des portes est breveté. Ces innovations provoquent un procès de la firme *American Budd & Chrysler company* qui prétend détenir tous les brevets relatifs aux carrosseries autoporteurs pour les véhicules automobiles. Procès gagné par Lancia en 1933, comme celui de 1920 pour la *Lamba* !

D'autres nouveautés comme les freins à commande hydrauliques, procédé *Lockheed* (voir la *Lettera* précédente), un arbre de transmission avec joints à disques au lieu de cardans, ou une « roue libre » afin d'économiser l'essence. Ce dispositif, commandé par le conducteur, est placé entre la boîte de vitesse et le moteur permet une prise directe en 3 ou 4ème vitesse. Fidèle aux avancées techniques de la Marque, l'*Augusta* garde la suspension des roues avant indépendantes avec des ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques incorporés. La suspension arrière est graissée à vie. Un soin particulier est apporté à la fiabilité de tous les éléments mécaniques.

Il est dit qu'en 1933, les mécaniciens milanais menèrent une campagne de dénigrement à cause du manque à gagner par l'absence d'entretien de ce nouveau modèle !

Côté moteur (type88), c'est un moteur de 4 cylindres de 1 194 cm³ (alésage 69 x course 78 mm) en V étroit (18°15') de 35 CV à 4000 Tr/mn, 1 arbre à cames en tête



L'*Augusta* est présentée pour la première fois au Salon de Paris de 1932. Dans sa catégorie de berline légère, elle surprend et se distingue de la production concurrente. Les journalistes sont éloquents et enthousiastes. Rapidement elle séduit un large public par sa conception, son intérieur, sa ligne, sa maniabilité, ses performances, son freinage et son impeccable tenue de route. Les commandes affluent particulièrement en Italie. Les ventes dépassent largement les prévisions. Il est produit de 1933 à 1938 (type 231,234) à l'usine de Bolzano 14 100 véhicules et 3 110 châssis/moteur. Le tout sur une ligne dédiée, c'est une première chez Lancia !

Afin d'éviter des droits de douane prohibitifs, en octobre 1931 à Paris, Lancia forme une société française indépendante qui deviendra « Lancia France » (comme FIAT avec SIMCA).

Une usine est construite à Bonneuil sur Marne qui sera forte de 550 personnes. En 1933, il est installé une chaîne d'assemblage pour une version française de l'*Augusta*, nommée *Belna* (suffixe F). Elle est identique à sa sœur italienne pour les premiers modèles excepté les volets de

entrainé par chaîne. Cette architecture restera la règle chez Lancia jusqu'à la *Fulvia*. Enfin un tableau de bord des plus complets pour l'époque dont la manette d'insertion et blocage de la roue libre et un accélérateur à main ! Très vite Lancia, contrairement à ses concurrents, propose à ses clients des couleurs de carrosserie autres que le noir ou gris !



calandre qui ne descendent pas jusqu'en bas. Des stages sont organisés à Turin pour les salariés français. Les outillages et quelques éléments viennent d'Italie. De France proviennent des pièces de fonderie (Fonderie Collignon Ardennes) et les accessoires comme les jantes, les pare chocs, la calandre (Chausson), les phares (Cibié), les instruments (O.S ou Jaeger). En 1935, la *Belna* bénéficiera de roues ajourées, de la calandre et de parechocs comme l'*Augusta Lusso*. L'usine réalise les emboutissages, la fonderie des pièces en alliage léger, l'usinage, y compris la taille des pignons, le montage, les essais. Entre 1934 et 1938, 2 500 berlines et 500 plateformes sortent de la chaîne d'assemblage de Bonneuil sur Marne. Pour mémoire, la copie conforme (sauf les phares) de l'*Aprilia*, nommée *Ardennes*, lui succédera.

En Angleterre chez *Earl of March*, partenaire, de Lancia, la firme *Kevill-Davies of March* réalise un sportif «*Tourer*». Certains modèles sont dotés d'un compresseur Centric. Testé par «*The Autocar* » en 1935, ce roadster atteint les 100 km/h en 25 secondes et une vitesse de pointe de 123,10 km/h.



Bien que n'ayant pas un grand palmarès sportif, l'*Augusta* dans sa catégorie, est largement victorieuse en 1934 d'un très dur Tour d'Italie ou « *Coppa d'Oro del littorio* » de 6 000 km et en 1936 de la « *Targa Florio* ».

Comme d'autres pilotes, le Grand Tazio Nuvolari l'adopte en voiture personnelle pour ses qualités de robustesse et de grande routière. Tout au long de sa carrière l'*Augusta* garde les mêmes châssis et moteur. A noter qu'après 3 000 exemplaires la suspension est légèrement modifiée afin d'éviter qu'un pneu à plat touche la carrosserie. En 1934 et afin de rendre la berline plus attractive, une version « *Lusso* »

voit le jour avec succès. Cette nouvelle version a une calandre légèrement en V et inclinée, des jantes ajourées, des moulures décoratives et d'autres équipements. A partir de 1935, toutes les *Augusta* profitent de ces aménagements.

De très beaux coupés et cabriolets sont l'œuvre de grands carrossiers italiens Touring, Ghia, Farina ou Viotti...et français Saoutchick, Paul Née ou Marcel Pourtout qui réalise, avec Georges Paulin, designer et inventeur du toit escamotable, un coupé/cabriolet très remarqué « *l' Eclipse ...il n'y a pas que ceux de Peugeot !* »



En 1935, plus de 80 % de l'activité industrielle automobile de Lancia est consacrée à l'*Augusta*, avec d'excellents résultats financiers. Au total 20 210 *Augusta* et *Belna* sont livrées. Ce grand succès et cette forte rentabilité permettent à Lancia de se projeter favorablement vers de nouveaux modèles dont une autre légende « *l'Aprilia* »... Mais cela est une autre et belle histoire !

René Potet

Sources : Lancia by Bruce Lindsay, Lancia le Grand Livre, Automobilia, Editions E.D, Internet, doc. perso.

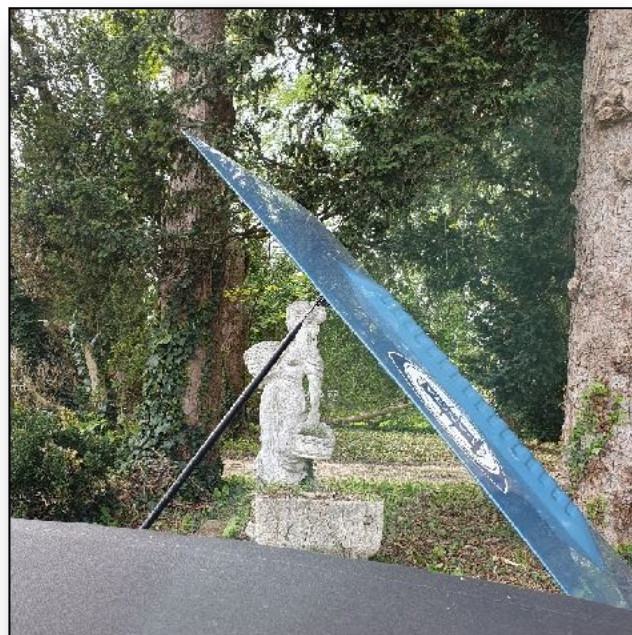
Première sortie LCF 2024 : AVALLON

Pour la troisième année d'affilée, l'antenne nivernaise du Lancia Club France organisait la première sortie de l'année, justement dénommée "Primavera", et qui rencontre depuis le début un succès bien mérité. Préparé cette année, alternance oblige, par Louis et Nadine, le programme de la sortie a proposé un équilibre entre nature et culture, avec une touche de gastronomie et, comme toujours, beaucoup de mécanique automobile.

En organisateurs attentionnés, Louis et Nadine ont d'abord décidé de la météo, avec des températures inattendues pour un mois d'avril en Morvan, mais des plus agréables pour tous les participants, dont certains, au volant de leurs spiders et autres *Convertible*, auront

"pris des couleurs" tout au long du week-end. Pour le reste, ces mêmes organisateurs ont mis les petits plats dans les grands, et, le samedi, les œufs meurette et le veau braisé sauce forestière dans les assiettes.

Le parcours, finalisé après de nombreuses reconnaissances hivernales, empruntait les petites routes du Morvan, tracées en pleine nature dans un paysage vallonné, le plus souvent boisé et parfois vide de présence humaine. Et plusieurs pilotes, encouragés par le beau temps ou induits en erreur par un navigateur inattentif, seront même tentés de s'engager dans les laies forestières, nombreuses de chaque côté de la route, mais ne menant le plus souvent nulle part et certainement pas à la prochaine marque du parcours.



A propos de laies, et sous la réserve d'un enchaînement osé, sinon hasardeux, les participants au rallye auront noté que souvent, ce sont les Fulvia coupés et Zagato, associés aux Beta MonteCarlo, qui mèneront le groupe, tels des marcassins ravis de se dégourdir les pattes au sortir de l'hiver, mais ceux-là ne suivant plus leur mère depuis longtemps.

Ayant cité la tête de la course, il faut aussi nommer le peloton, au sein duquel les Aurelia (B20 et B24) jouent leur rôle habituel de *prime donne*, Flavia et Flaminia leur tenant agréable compagnie. Parmi les benjamines et les modernes, A112, Beta HPE et Delta II honorent les années 80 / 90 et assurent la couverture du demi-siècle de l'histoire de la marque.



La halte prévue à Saint-Léger-Vauban, sur les terres du Marquis du même nom, permet au *grupetto* d'arriver dans les temps pour la visite du musée consacré à ce grand personnage de l'histoire de France. Et certains participants, redevenus enfants pour l'occasion, ou l'étant restés quoique grands, prendront même le temps de concourir à la chasse aux œufs organisée juste en face.

Une sortie du Lancia Club France se doit de connaître des "pépins" mécaniques, et la Primavera n'a pas dérogé à la règle. Un peu de mécanique générale permettra à tous les participants de rentrer sains et saufs à la maison.

Non prévues au programme, quelques touches musicales agrémenteront le dîner de gala du samedi soir, du côté d'Avallon dans l'Yonne, du fait de la présence dans le groupe d'un lanciste-accordéoniste hors pair.

Le lendemain, l'accordéon ressortira du capot de la MonteCarlo lors du déjeuner de fin de sortie, mais cette fois à Saint-Agnan dans la Nièvre, en plein Parc Naturel du Morvan, pour clôturer dignement une édition quasi-estivale de la Primavera.



Deuxième sortie LCF 2024: TOUR EN COMMINGES

Après un départ de notre rallye pour lequel M. DUCLOS maire de Saint Gaudens nous a fait l'honneur d'être présent, c'est maintenant au journal LA DEPECHE DU MIDI édition Comminges d'aujourd'hui de passer un article sur notre manifestation (voir pièce jointe).

Départ du Rallye Lancia donné au musée du circuit

Vincenzo Lancia a créé la marque éponyme à Turin en 1906 et l'appellation détient aujourd'hui le record du plus grand nombre de victoires et de titres remportés en championnat du monde des rallyes. En presque 120 ans, les modèles hors pair ont provoqué l'intérêt des compétiteurs puis des collectionneurs. En France, un club national Lancia regroupe bon nombre d'entre eux. Et parmi eux, Alain Saint-Ignan, Saint-Gaudinois d'origine, membre de l'EAC, et son compère toulousain Eric d'Andrimont, sont les deux créateurs d'un rallye Lancia dont la seconde édition s'est courue ce week-end. Pour le bonheur des membres de l'EAC et des Amis du circuit du Comminges, le dé-



En pôle, une magnifique Fulviasport dessinée en 1967 par Ugo Zagato.

part a été donné cette année, samedi après-midi, au musée du circuit. La grille a été longuement exposée aux curieux. Au

départ, 17 équipages en Aurélia, en Beta, en Thema, en Flaminia, en Fulvia, en Fulviasport Zagato ont suscité l'admiration

des plus avertis. Et la visite du musée du Grand-Prix du Comminges commentée par le président Michel Ribet a ravi l'auditoire.

Une première étape ensoleillée a relié samedi les concurrents de Saint-Gaudens à Marciac et les belles automobiles ont transpiré leur huile sur les petites routes sinueuses du Comminges puis du Gers avant d'enchaîner, dimanche, coups de volants et rapports de boîte capricieuse vers les vignes du Madiran. En toute convivialité, unis par la même passion, les participants se sont délectés d'un week-end délicieux. Puis les belles machines, bichonnées, toilettées, ont retrouvé leur bâche avant la prochaine exhibition.

Brice Rohaut



FOBELLO par Serge Croizier

Un observatoire astronomique sur les ruines de la Villa Aprilia. C'est la proposition lancée par le maire de Bannio Anzino Pierfranco Bonfadini. Comme première étape, le Conseil Municipal décide un acte pour

sécuriser la zone qui se trouve à la frontière avec le territoire de Fobello.



Une usucapion a commencé

L'idée finale est de faire un observatoire astronomique, mais pour mener à bien ce projet, il faut l'inclure dans le patrimoine municipal. C'est pourquoi la municipalité mène un usucapion. (c'est à dire acquerra propriété d'un bien par une possession paisible et de longue durée)

Actuellement, le terrain et les ruines sont toujours de la famille Lancia. Mais les héritiers sont nombreux, la propriété est divisée entre de nombreuses personnes, certaines résidant même à l'étranger. Et la voie d'un don semble trop compliquée.

L'administration municipale de Bannio Anzino a également une partie de l'argent pour relancer ce morceau historique de montagne. Un demi-million de fonds européens ont été alloués à la municipalité pour allonger la route qui mène sous le col d'Egua (2239 mètres), d'où vous arrivez à la colonie walser de Carcoforo. Mais ils ne suffisent pas encore.

L'histoire de la villa

L'architecte bourgeois Costantino Gilodi, représentant de la belle époque, a conçu sa villa en 1908.

La "villa Gilodi" était équipée d'un grand jardin construit par la construction d'un remblai, d'une fontaine, d'un système de plomberie et de chauffage, ainsi que de

terrasses pour cultiver les plantes que Gilodi a définies comme son jardin alpin.

À la mort de l'architecte, la villa a été achetée par la famille Lancia, qui l'a rebaptisée "Aprilia", comme le célèbre modèle du constructeur automobile.

Après l'armistice du 8 septembre 1943, le lieu est devenu une échappatoire vers la Suisse et la villa a été utilisée par les partisans comme soutien. En avril 1944, la villa a subi un incendie lors d'une bataille entre partisans et fascistes.

Depuis lors, la villa est abandonnée et aujourd'hui dans un état de dégradation, en ruine et dangereuse, bien qu'elle soit toujours la propriété de la famille Lancia. En 2020, l'arc d'entrée de la villa s'était également effondré à cause de la neige.

L'arc de la Villa Aprilia s'effondre

Ce sont quelques randonneurs qui ont été témoins de la décomposition continue de l'une des plus belles villas de montagne de toute la Valsesia. En raison des chutes de neige de l'hiver dernier, l'arc de la Villa Aprilia a cédé. Le déclin inexorable d'un lieu qui a été l'histoire d'abord sous la famille Lancia, puis à l'époque partisane se poursuit.



Villa Aprilia est accessible depuis l'Alpe Selle de Baranca, en laissant la voiture dans le hameau de Santa Maria et en suivant le chemin vers la colline d'Egua. Un bassin naturel s'ouvre sur le lac Baranca, destination de nombreux randonneurs. La Villa Aprilia est toujours là, bien qu'avec ses restes.

Son histoire

Construit en 1908 par Costantino Gilodi, architecte de Borgosesia. Elle a ensuite été vendue à la famille Lancia qui l'a élargie et l'a rebaptisée Aprilia, c'est-à-dire le nom de l'un des modèles de voitures que Lancia a lancés sur le marché. Devenu pendant la guerre un fort de partisans pour cacher des armes, il a été ciblé lors des affrontements avec les nazis-fascistes. En empruntant ce sentier, vous pouvez atteindre la Suisse.

Détruit en 1944

En 1944, elle a été incendiée puis abandonnée. Ces sentiers étaient en effet une voie de passage importante vers la Suisse, surtout pendant les 20 derniers mois de la guerre.

En vous promenant entre ces murs, vous pouvez encore deviner la fontaine, le porche, les décors, l'ancienne buanderie, l'entrée et ce qui était une inscription en latin sur le mur en amont.



Musée Vincenzo Lancia



Villa Lancia à Montà au nord de Fobello.

LE VOLANT

ル・ボラン

Monthly All About Cars Magazine

March 1993

3

定価600円

欧米海外ニューモデル完全特集

軽ワゴン論—人気急増モデルの徹底比較

ベンツ320TE / BMW 525i ツーリング / アウディ100アバント

ボルボ940ターボ・エスアート / トーラス・ワゴン / セブター

第一線セールスマンの本音覆面座談会

ニューモデル速報

ローレル / フェスティバ

軽自動車

アウディ / パーソナル

デトロイトショー速報—ホンダ“インディ”デビュー

スペシャル試乗—新旧ランチア

過剰性能はいらない ベストマッチタイヤ・テスト

'93年を占う / 天下分け目のライバル

