



Depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



EDITO

Chers amis Lancistes,

24-D

Nos sorties se suivent et ne se ressemblent pas toujours, sauf en ce qui concerne leur convivialité. Un accordéon surpasse autant que ravit les participants de notre Primavera. Ainsi, nous recensons les musiciens lancistes et les Lancistes musiciens. Qu'ils se signalent au rédacteur de ces lignes en vue de nos sorties à venir.

Prochaines étapes de notre programme 2024 : « En passant par la Lorraine » et le GRA pour lesquelles il est encore possible de s'inscrire. A chaque fois la modularité est possible et si vous ne pouvez participer en totalité, n'hésitez pas à passer nous rendre visite.

Dans cette édition, revivez grâce à son organisateur le Rallye de Normandie tout en couleurs et en lumières. Nous étions très heureux d'accueillir nos nouveaux sociétaires.

Deux autos particulières sont mises à l'honneur. La Stratos Zero rend hommage à sa manière à son concepteur Marcello Gandini mais aussi aux organisateurs et contributeurs de nos événements. La Hyena incarne son courageux commanditaire Paul Koot et le carrossier Zagato. Vous savourerez le fac simulé de l'article d'Automobiles Classiques.

La Lettera Tecnica permettra aux amateurs de Beta de mieux apprécier le tableau de bord de leur Lancia en passant aux leds. Bravo à notre ami Claude Goeuriot pour cet opus de vulgarisation sans oublier Christof Schmidt.

Tout ceci ne doit pas occulter le lancement de l'Ypsilon ... c'est en ce moment. La liste des ambassadeurs de la marque pour la France sera dévoilée prochainement. Notre groupe Facebook s'en fait régulièrement l'écho.

Profitez de la belle saison pour rouler avec votre Lancia et partager votre passion sans modération.

BEL (Bel Eté Lanciste)

Jean-Charles VOISIN

RETROMOBILE 2019

STRATOS ZERO « NOUS LA VALONS BIEN ».

par Daniel POTTIER

Un soir d'octobre 2018, François Melcion, ex-directeur



général de Rétromobile mais demeuré le consultant indispensable du salon m'appelle et me pose cette question :

« Es-tu intéressé par une Lancia exceptionnelle pour le salon de 2019 ? »

La qualité de mon interlocuteur, fondateur du salon

avec Marc Nicolosi, interdit toute réponse différente de : « OUI, François ».

« Très bien, je te tiens au courant, si ça marche tu ne seras pas déçu ». Je n'en saurai pas plus.

Quelques semaines passent et François me rappelle, il s'agit de la STRATOS ZERO, le chef d'oeuvre de Marcello Gandini (1938-2024) elle sera exposée à Turin, au MAUTO, le musée national de l'automobile italien dans le cadre d'une exposition consacrée à son génial concepteur.

Durant cette exposition, elle fera une visite à Paris puis retournera dans le Piémont.

Quant à savoir pourquoi elle doit être exposée à Paris en 2019, je ne le saurai jamais.

François me donne les coordonnées de quelques intervenants, Philipp Sarofim le propriétaire, un journaliste indien influent, le manager américain de la



voiture, la directrice du musée, le transporteur, je crois que la liste s'arrête là. Je vais donc devoir coordonner ou, restons faussement modeste, paraître organiser le voyage de la STRATOS ! Les péripéties de mes

conversations téléphoniques, échanges de courriels et

négociations diverses vous seront épargnées car je n'en garde aucun souvenir précis, peut-être certains reviendraient-ils sur le divan d'un psychanalyste ; qui sait ?

Ne vaut-il pas mieux se souvenir de l'arrivée et de l'exposition de la reine du salon ?

Il faut l'avouer, l'exposition de cette voiture rare et spectaculaire me procura un plaisir singulier, une fierté particulière car elle venait non seulement récompenser quelques années au service du club mais aussi consacrer l'engagement et le sérieux de notre équipe pour le bien du LCF et sa réputation.

En résumé j'étais très content et tous ceux qui participèrent à la mise en place du stand n'étaient pas mécontents non plus.-

Nous apprîmes l'historique de l'auto, son maniement, c'est à dire l'ouverture de la porte pare-brise et quelques autres manœuvres, ce que nous avons rarement réussi c'est nous asseoir dedans sans tomber ! Nous étions donc prêts à accueillir les visiteurs et ils furent vraiment nombreux.

Vous pouvez voir tout cela ici :

<https://www.facebook.com/LanciaClubFrance/videos/2137608626303821>

Bien entendu quelques esprits curieux voire soupçonneux sont venus demander comment nous avions procédé - comprenez comploter - pour mettre la main sur la belle la consigne était de répondre poliment et avec une ironie souriante : « **parce que nous la valons bien !** ».

Pour conclure je voudrai rendre hommage à tous ceux qui ont contribué à ce succès, à François Melcion, à

Philip Sarofim, à Thierry Vendewikele pour son assistance assidue et endurante, au MAUTO et surtout à Mariella Mengozzi sa directrice hélas disparue récemment



Daniel POTTIER

Lancia Hyena Zagato, un hommage à la championne

Lancia Hyena Zagato, un hommage à la championne

La Lancia Hyena mérite plus d'attention. Tout d'abord, elle est franchement belle, optant pour le rétro-design qui rassure en remuant des souvenirs, plutôt que pour un futurisme qui engendre la crainte de l'inconnu.

Autour d'un musée Lancia, on trouve la réminiscence du style tout en rondeurs que Zagato avait exploité avec bonheur sur l'Alfa Giulietta Sprint Veloce, à la fin des années cinquante.

Ensuite, la démarche est intéressante sur le plan de la logique fonctionnelle, orientée vers les fondements de la performance que sont la recherche de légèreté et de rigidité, alliée à une aérodynamique favorable. A l'exception des portes, des bas de caisse et des pare-chocs en Kevlar, la carrosserie de la Hyena est en aluminium parce qu'on n'a pas trouvé vraiment mieux pour une voiture de route. Elle n'a pas d'ouverture de coffre et ne compte que deux portes pour garantir la meilleure rigidité à son enveloppe. Par contre, tout l'intérieur est réalisé en fibre de carbone où, peut-être pour la première fois, on a cherché à utiliser ce matériau étonnant, pas seulement pour son aspect cosmétique. Ce travail est réalisé par la firme française Moc, spécialiste des techniques composites dans diverses applications. L'ensemble de l'habillage intérieur de la Hyena ne pèse que 14,4 kg, alors qu'à lui seul le tableau de bord d'une Delta Integrale atteint 17 kg (2,5 kg pour celui de la Hyena !). Quant aux panneaux intérieurs des portes, ils ne pèseraient que 1,5 kg pièce. De la sorte, 150 kg auraient été économisés sur les plus de 1 300 kg qu'avoue la Lancia Integrale.

Le commanditaire et véritable gîteur du projet Hyena est hollandais : Paul V.J. Koot. Il possède, sous le nom de Lusso Service Holland, un commerce de voitures classiques installé à Duiven, près de Arnhem. Séduit par une ébauche de Zagato, il eut l'idée d'honorer ainsi un modèle historiquement important comme la Lancia Delta HF Integrale Evoluzione, dont les formes

anguleuses accusent le poids des ans et dont le concept cinq portes à vocation urbaine ne se prête pas idéalement au ravissement du grand tourisme. L'objectif de la Hyena est d'encenser l'émoi qu'éveille une parure de haute couture. Lancia a donné son accord pour la réalisation chez Zagato d'une série limitée à soixante-quinze Hyena, dont vingt sont prévues pour le Japon et cinquante-cinq destinées au marché européen. Les procédures d'homologation sont en cours auprès du TÜV allemand et, à bord du prototype

vaux par simple remplacement d'une puce du boîtier électronique de gestion. Bien sûr, une élaboration poussée à 400 ch peut aussi être envisagée sur la base de l'expérience glanée en rallyes. C'est aussi en Hollande que Koni a développé une suspension spécifique pour la Hyena, avec amortisseurs à gaz réglables. Mais elle n'équipait pas encore le prototype essayé, qui expérimentait un tarage volontairement ferme.

Contrairement à l'Alfa RZ, la Lancia Hyena procure une excellente visibilité périphérique et l'espace



Pas seulement esthétique, la planche de bord en fibre de carbone provient de chez Moc, fournisseur de la F1 et de Hermès.

précédant le premier exemplaire de production, nous avons pu constater que la Hyena est parfaitement adaptée à une utilisation routière. Cet objectif fait partie de sa vocation, en réaction aux supercars dont l'usage fréquent est par trop limité.

De dimensions comparables à celles de la Delta Integrale (plus huit centimètres en longueur pour frôler les quatre mètres), mais plus légère et plus rigide, la Lancia Hyena affiche toute la docilité mécanique de celle dont elle emprunte toute la mécanique, y compris direction et freins servo-assistés. La puissance d'origine de 210 ch peut être augmentée d'une quarantaine de che-

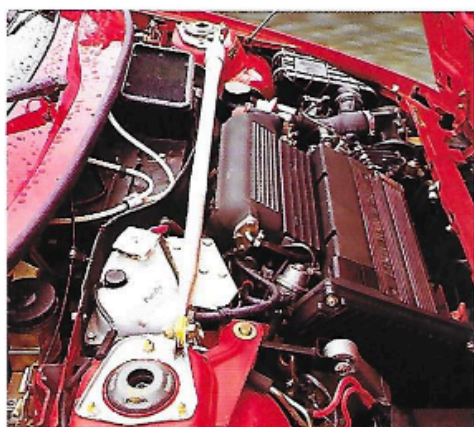
considérable disponible sur le plancher, derrière les deux sièges, permet d'envisager le transport de bagages dignes de ce nom. En tout cas, bien plus qu'une brosse à dents et la tenue de rechange auxquelles d'autres constructeurs n'hésitent pas à astreindre leurs chers et fanatiques clients. L'intérieur tout en carbone souligne l'aspect high-tech d'une berlinette qui trouve le ton juste dans sa démarche de séduction.

Voilà une vraie voiture de collection qui, à 140 000 FS hors taxes (moins de 550 000 FF), ne manque pas d'intérêt. Tant par son originalité que par l'authenticité d'intentions judicieusement orientées. ■





FICHE TECHNIQUE LANCIA HYENA ZAGATO



MOTEUR

- * **Disposition** : avant transversal.
- * **Type** : Lancia 4 cylindres en ligne turbocompressé.
- * **Matériaux** : bloc en fonte et culasse en alliage léger.
- * **Distribution** : 2 arbres à cames en tête (entraînés par courroie crantée) et 4 soupapes par cylindre.
- * **Injection/allumage** : gestion électronique Weber/Marelli IAW.

- * **Turbocompresseur** : Garrett, avec échangeur air/air.
- * **Cylindrée** : 1 955 cm³.
- * **Alésage x course** : 84x90 mm.
- * **Rapport volumétrique** : 8 à 1.
- * **Puissance maxi** : 210 ch (152 kW) à 5 750 tr/mn.
- * **Couple maxi** : 31 m/kg (304 N.m) à 3 500 tr/mn.

TRANSMISSION

- * **Mode** : intégrale permanente, avec différentiel central (répartition AV-AR : 47-53%).
- * **Boîte de vitesse** : à 5 rapports synchronisés.

CHÂSSIS ET TRAIN ROULANT

- * **Structure** : autoportante en acier.
- * **Carrosserie** : berlinette 2 portes, 2 places, en tôles d'aluminium, avec bas de caisse et boucliers en composite Kevlar, portes et habillage intérieur en carbone.
- * **Suspensions** : base Lancia Delta Intégrale revue et abaissée par Koni ;
 - avant : indépendante, type pseudo Mc Pherson
 - arrière : indépendante, type pseudo Mc Pherson.
- * **Direction** : à crémaillère, avec assistance hydraulique.

- * **Freins** : 4 disques logés dans les roues (ventilés à l'AV, avec étriers 4 pistons). Avec assistance ABS sur demande.
- * **Jantes** : Technomagnesio en alliage d'aluminium
 - AV : 7,5x16
 - AR : 7,5x16
- * **Pneumatiques** : 205/45 ZR 16

DIMENSIONS ET CAPACITÉS

- * **Empattement** : 2 480 mm.
- * **Voies AV/AR** : 1 502 mm/1 500 mm.
- * **Longueur totale** : 3 986 mm.
- * **Hauteur** : 1 280 mm.
- * **Contenance essence** : 57 litres.
- * **Poids en ordre de marche** (selon constructeur) : 1 150 kg.
- * **Rapport poids/puissance** : 5,5 kg/ch (7,6 kg/kW).

PERFORMANCES ET CONSUMMATIONS (SELON CONSTRUCTEUR)

- * **Vitesse maxi** : 230 km/h.
- * **Accélérations**
 - de 0 à 100 km/h : 5,5 s.
 - 1 km départ arrêté : non communiqué.
- * **Consommations** : non communiquées.

PRIX

140 000 FS hors taxes.

Rallye de Normandie 2024

Orphelin de ses pères exilés au Sud, le Rallye de l'Eure des années paires n'est plus. Alors, le Rallye de Normandie devient annuel, ses pères goûtant désormais aux joies de la retraite. Toutefois l'alternance entre la Normandie intérieure (les Bretons diraient l'Arvor) et la maritime (l'Armor) sera conservée. C'est donc aux confins des méandres des fleuves Seine et Eure, lorsque ceux-ci se rapprochent, que cette 14^{ème} édition du Rallye de Normandie eut lieu.



Les participants furent accueillis à l'Hostellerie Saint Pierre à St Pierre du Vauvray, juste au pied du célèbre pont en arc (1921 puis reconstruit à l'identique en 1946). Pont en béton que l'on doit à l'ingénieur Freysinnet, visiblement plus inspiré que Morandi. Comme à l'accoutumée, l'hébergement ainsi qu'un diner était organisé pour ceux qui souhaitaient arriver dès la veille.



En ce Dimanche matin, 17 équipages furent fin prêts à s'élancer après un petit déjeuner d'accueil, la rosée fraîche du matin normand nous ayant contraint à nous replier sur une petite terrasse ouverte, serrés les uns contre les autres pour davantage de chaleur et de convivialité.

Outre les fidèles venus, soit de France, soit depuis l'autre côté des Ardennes, ma satisfaction particulière d'organisateur fut d'accueillir 3 équipages nouveaux. Patrice et Laetitia De Mauduit, Philippe Cuvelier et son

épouse, ainsi que Dominique Troussel notre tout dernier adhérent venant tout juste de concrétiser l'achat d'une Fulvia Sport 1600 et nous faisant l'honneur de sa première prise en main.



Un clin d'œil admiratif à la famille Sutter pour avoir fait le voyage depuis la Lorraine et de réunir 3 générations de Lancistes dans un coupé Kappa.



Merci à Hugo du Club Lancia.net de s'être joint à nous cette année encore, avec une Thesis fraîchement repeinte, dans le cadre des bonnes relations entre nos 2 clubs.



Elles circulèrent bien entendues sans la capote pour pouvoir profiter des quelques rayons UV présents.

Parmi les Turinoises s'étaient glissées 2 Milanaises de substitution, l'une verte, l'autre rouge représentant ainsi le drapeau du pays natal.

La gamme Flavia fut la mieux représentée. Berline, Coupé, Coupé 2000 et Convertible. La plus ancienne : une Flaminia Touring Convertible



Le trajet du matin nous permit de remonter la Seine au plus près de son lit jusqu'à (re)voir au fond du méandre les ruines du Château Gaillard aux Andelys. Ayant assez admiré ce fleuve, une transversale nous emmena jusqu'à l'Eure, plus modeste, que nous découvrions subitement devant le Château d'Acquigny. Cheminant entre les étangs qui pullulent le long de ce serpent fluide, nous atteignions parmi ceux-ci le bien nommé restaurant : Les 3 Etangs à Fontaine sous Jouy. Le déjeuner y fut remarquable, tous alignés le long d'une grande table linéaire agrémentée d'un feu de cheminée.



Remis de ces agapes, nous reprenions nos montures pour un parcours forestier demandant concentration et osmose entre pilote et co-pilote pour l'interprétation correcte du carnet de route en fléché-métré. Mais, pas de précipitation...les arrêts libres sont suggérés aux endroits remarquables pour des instants de convivialité, bavardages, photos...etc comme celui devant le château de St Aubin d'Ecrosville. Des bons moments d'échanges inopinés comme j'aime dans les Rallyes.



En guise d'ultime château ce fut l'apothéose : le château du Champ de Bataille, le Versailles Normand, fut atteint pour un gouter de clôture au golf jouxtant celui-ci.



Comme pour ajouter à la mélancolie des au revoir, ce fut seulement à ce moment de la journée que le ciel nous gratifia d'une belle averse, assurance de la verdure de la Normandie pour les prochaines ballades.



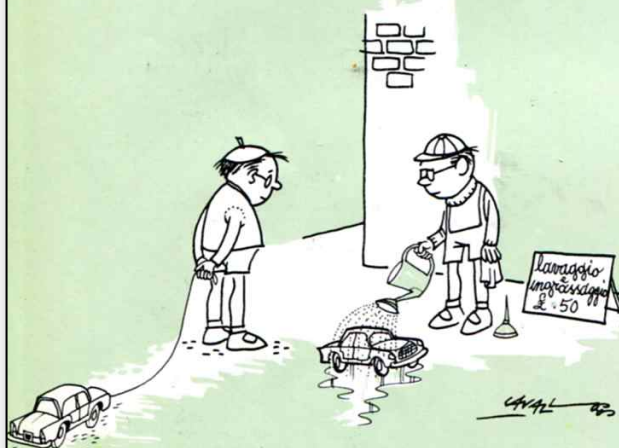
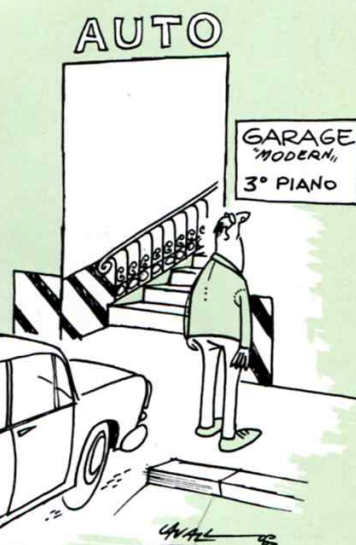
Merci à Pascal Soulier et ma cousine Annie Valleye qui furent mes complices dans cette organisation. Au plaisir de vous accueillir l'année prochaine pour une autre aventure Normande, maritime cette fois.

Gilles BOURDON

CAVAL



Une boîte de clous est tombée de mon camion, l'avez-vous vue par hasard ?



comme j'ai beaucoup de bagages, j'ai aussi amené un porteur