



Depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

B-24

Éditorial

Chers amis lancistes,

J'adresse nos remerciements appuyés à tous les contributeurs de ces lignes, qu'ils soient occasionnels ou réguliers.

Tordant le cou aux habitudes, cette Lettera s'appelle B-24 et non 24-B. Le clin d'œil est si évident ! Elle comporte des informations sur l'Aurélia si bien nommée. Nous nous délecterons du témoignage de notre ami Claude Pibarot, du reportage sur l'Andrea Doria relaté par notre autre fidèle Laurent Nash.

Les sociétaires sont assidus et nous font part de leur perspicacité quant à la disparition de « Vincenzo Lancia » : la retranscription de l'article de La Vie Automobile de 1937 était parfaitement juste mais comportait à l'origine une erreur matérielle dans l'orthographe de notre Saint automobile.

Christof Schmidt (re)lance la Lettera Technica au travers de la rubrique que vous retrouverez régulièrement dans ces colonnes. Son idée partagée par les Lancistes « pratiquants » est de mettre en commun nos expériences. Pas de limite, toute contribution est la bienvenue et viendra enrichir la base technique et pratique qui se retrouvera progressivement dans l'espace « membres » de notre site internet. N'hésitez pas à adresser directement à Christof vos expériences quel que soit le modèle de votre Lancia, quel que soit le sujet.

Dans cet esprit, nous vous solliciterons de temps à autres pour des sondages à la vie de nos Lancia. Le premier d'entre eux sera consacré aux pneumatiques.

Séquence « les auditeurs ont la parole » : Claude Goeuriot vous appellera à vous exprimer sur la vie de notre association. Je sais pouvoir compter sur votre participation.

Le LCF va prochainement lancer son groupe Whatsapp. Nous sommes beaucoup à utiliser ce canal pour communiquer en famille, entre amis ou professionnellement. Il est temps de nous lancer dans le mouvement ! Pour ce faire, nous recherchons notre modérateur, c'est-à-dire la personne qui jettera un œil régulièrement pour garantir les bons échanges de notre communauté.

Notre Stratos est orpheline. Nous reviendrons dans une prochaine édition sur le talent de Marcello Gandini qui réclame bien plus qu'une ligne.

Il vous est rappelé le changement définitif des coordonnées bancaires du LCF et nous sommes certains que cette Lettera ne sera pas la dernière que vous recevrez car ... vous avez pensé à régler la cotisation 2024.

Cordiales Salutations Lancistes

Jean-Charles Voisin



Assemblée Générale du Lancia Club France 2024

Les sociétaires de l'association Lancia Club France se sont réunis en Assemblée Générale ordinaire le 10 février 2024 à 17h00 par visio conférence.

Le Président en exercice déclare la séance ouverte et indique que 23 sociétaires sont présents et 7 représentés. Ce mode de réunion permet de réunir aisément des sociétaires de tout le territoire.

Rapport financier 2023

Le trésorier fait état de son premier exercice, marqué par les difficultés inattendues d'ouverture du nouveau compte bancaire. Un sociétaire fait la suggestion du Crédit Coopératif.

Effectif : en léger repli par rapport à celui de l'exercice précédent. Le nombre de voitures recensées est en légère augmentation avec une vaste représentation de la Lambda à la production récente.

Boutique : en bénéfice car il n'y a pas eu de nouvelle fabrication.

Frais généraux : globalement stable.

Sorties : tantôt en léger déficit tantôt en bénéfice. A noter que le GRA étant en net bénéfice, il a été décidé d'offrir la cotisation au LCF pour 2024 aux participants. Cette mesure a été saluée.

Salons : une source de coûts par définition.

Lettera : moins de frais car moins d'envoi par courrier postal.

Revenus financiers : complément (relatif) au budget général.

Au final, l'exercice a été bénéficiaire.

Philippe Houdaille est chaudement remercié pour ce premier exposé.

Rapport moral et d'activité du Lancia Club France pour l'exercice 2023

Le programme des manifestations 2023 s'est articulé autour des évènements :

Sorties :

18-19 mars	Sortie de printemps en Sologne
15-16 avril	Rallye de Normandie
30 avril	Sortie en Montagne Noire
23-25 juin	Randonnée des Alpes
14-16 juillet	En passant par la Lorraine
29/09-01/10	Grand Rallye Annuel- Luberon

Le GRA a réitéré le moment de partage et de réflexion directe entre le bureau et les membres présents. Les prémices du calendrier 2024 y sont élaborés. Une remarque de la part d'organisateur est que le prix de la restauration augmente de façon significative. Impossible dans ces conditions de tenir un engagement individuel de

60€ pour une journée incluant collation matinale, déjeuner, visites.

Salons et évènement :

15-17 septembre	Suresnes Auto Rétro
28-30 avril	Salon de Strasbourg
10-12 novembre	Epoqu'Auto à Lyon

Le salon de Strasbourg évolue vers un « salon des concessionnaires locaux » aussi la place de l'automobile ancienne est sujette à réflexion tout comme notre participation à l'avenir.

L'aide aux sociétaires a été continue avec la reproduction des manuels techniques, l'utilisation des outils spécifiques, les conseils des responsables des antennes techniques.

Le lien relationnel international est entretenu notamment avec nos amis anglo-saxons et belges. Nous avons aussi renoué avec le Lancia Club Italia par l'entremise d'un ancien membre du LCF.

Le lien avec STELLANTIS est entretenu notamment depuis l'invitation à la présentation de la PU RA.

La Lettera a connu sept parutions. Les contributeurs sont à nouveau remerciés.

Treize publications **des Informazioni** ont partagé l'actualité lanciste et automobile en même temps que renforcé le lien entre tous et le LCF.

Le LCF entérine ses aptitudes digitales : outre l'AG en visio, le **groupe Facebook** a franchi les 2.000 membres, sociétaires ou non. Le suivi quotidien est l'œuvre de Louis Dreneau qui en est à nouveau remercié. Notre **page Instagram** est régulièrement alimentée par le Vice-Président. **La page FB** du LCF est alimentée. **Le site LCF « traditionnel »** est régulièrement mis à jour par notre Vice-Président et intègre de nouvelles documentations techniques en téléchargement gratuit pour les sociétaires. Les photos des voitures de nos sociétaires sont attendues sur notre « mur » ce qui alimentera l'envie de rejoindre le LCF

Le bureau tient régulièrement des **réunions « digitales »** tout au long de l'année.

Notre positionnement a permis le **reportage TF1 / AutoMoto** en juillet grâce à la réactivité sans égale de nos membres et le prêt de leur Flaminia Convertibile et Integrale EVO 2. Ils en sont remerciés.

Notre **organisation régionale** évolue :

- **Antenne MIDI PYRENEES / AQUITAINE / LIMOUSIN / LANGUEDOC-ROUSSILLON**

Eric d'Andrimont et Alain Saint Ignan prennent la relève de Gérard Cassagnes.

Il est à noter que selon leur souhait et pour mieux appréhender la relation de proximité, la nouvelle région se concentre à l'Occitanie. En conséquence, le LCF cherche un représentant pour la nouvelle région

AQUITAINE/LIMOUSIN compter de 2024. Dans l'intervalle Alain et Eric acceptent de « répondre aux appels » des sociétaires non occitans.

- Antenne PAYS DE LOIRE/BRETAGNE/POITOU-CHARENTE

Jean-Yves Brioux ayant déménagé et changé de région a passé la main à Michel Pineau.

Gerard et Jean-Yves reçoivent tous nos remerciements pour avoir tenu la représentation du LCF dans leur région respectives pendant de nombreuses années.

Programme 2024

Grâce à l'implication des sociétaires et organisateurs, le LCF a été en mesure d'établir dès la fin 2023, le **programme des manifestations 2024** comme suit :

Sorties :

6-7 avril	Rallye Nivernais
13-14 avril	Sortie Occitane
28 avril	Rallye de Normandie
21-23 juin	Randonnée des Alpes
31 août/1 sept	En passant par la Lorraine
27-29 septembre:	Grand Rallye Annuel – Baie de Somme

Salon et autres évènements :

6-8 septembre	Auto-Moto-Classic de Toulouse (à confirmer)
20-22 septembre	Suresnes Auto rétro
8-10 novembre	Salon Epoqu'Auto

D'autres manifestations ou sorties pourront venir compléter ce calendrier, à l'initiative des membres ou des antennes locales et avec l'appui du Bureau. Un membre se propose pour contribuer au stand d'Epoqu'Auto 2024.

Un sondage interne sera prochainement proposé pour préciser les attentes sociétaires. Claude Goeriot en est chargé et reviendra vers nous d'ici la fin du premier trimestre. Ce sondage pourra en inspirer d'autres à commencer sur le groupe FaceBook.

A l'initiative de Christof Schmidt, une **nouvelle séquence technique** va s'ouvrir au LCF. Christof se propose de nous faire bénéficier de l'expérience de la restauration de sa Flavia 2000 mais pas seulement. L'idée est de rassembler pour les partager, expériences, tours de main et autres astuces techniques de nos sociétaires afin de permettre à chacun de maintenir sur la route sa Lancia quel qu'en soit le modèle. Le site internet sera en ce sens enrichi progressivement dans l'espace membre.

Christof Schmidt accepte d'être notre **réfèrent Flavia 2000**.

De même Pierre Sutter se propose d'être notre réfèrent **Kappa**.

Ils sont tous deux remerciés par avance pour leurs contributions

La liste des **bonnes adresses** va être remise à jour. Un appel est lancé auprès des sociétaires.

L'accueil des nouveaux membres sera intensifié avec un entretien d'accueil systématique et la sollicitation à la contribution à la vie associative. Cet entretien sera réalisé par le Président ou un membre du Bureau. Le sociétaire recevra notre « Annuario » et les Lettera et Informazioni de l'année.

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

Prenant acte de la fin statutaire du mandat annuel de chaque membre du Bureau, **l'Assemblée Générale élit** à l'unanimité pour l'exercice 2024 aux fonctions de :

Président:	Jean-Charles Voisin,
Vice-président :	Thierry Vendewinkele,
Trésorier :	Philippe Houdaille
Secrétaire / Rédaction :	Jean-Pierre Voisin,
Secrétaire / coordination-organisation :	Claude Goeriot,
Secrétaire / relations extérieures :	Daniel Pottier,
Secrétaire / communication :	Jean-Marc Fourré

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

Serge Croizier a reçu à nouveau les remerciements appuyés pour son action très engagée en tant que trésorier pendant 15 ans et sa transition avec Philippe Houdaille. Ses fonctions d'animateur de l'antenne Est qui se poursuivent. **Serge Croizier devient membre d'honneur du LCF.**

Le groupe FaceBook sera aussi l'opportunité de communiquer sur la vie du LCF dans l'objectif que le visiteur devienne adhérent. **La page FaceBook** est un complément utile d'autant plus si les dernières publications sont accrochées en tête.

Grâce à Daniel Pottier **la centralisation d'articles Lancia** parus dans la presse a été entreprise en vue de leur mise à disposition dans l'espace membre. Nouvel appel auprès des membres est fait.

Jean-Marc Fourré a réalisé **l'Annuario 2023** du LCF qui est un dossier d'accueil pour les nouveaux membres. Il a aussi été déjà remis dans le cadre des relations extérieures et notamment à Stellantis.

Après discussions, **le montant de la cotisation annuelle ne saurait baisser** car il est la contrepartie aux services apportés (conseils, documentation, prêts d'outils, etc). La cotisation pourrait même être demandée aux Lancistes extérieurs dès la deuxième sollicitation du LCF.

Pour 2025 des projets sont déjà évoqués : salon d'Avignon, sortie en Italie (à Fobello ?).

Plus rien n'étant à l'ordre du jour et personne ne demandant la parole, la séance est levée à 19h30.

Mon Aurelia Convertible GT 2500 America *par Claude Pibarat*

Le premier prototype de B 24 apparaît en 1954, œuvre d'un groupe de stylistes dirigé par Francesco Martinengo de chez Pininfarina. Il est appelé Spider car il n'a pas de vitres latérales et un habitacle minimum. Pas de pare-chocs avant ni arrière, simplement des butoirs et conduite à droite. C'est la voiture préférée de Gianni Lancia. Un premier exemplaire avec conduite à gauche et pare-chocs définitifs sera destiné au Salon de Bruxelles 1954, n° de châssis 1001

En 1955, 59 B24 et 181 B24S furent construits.



C'est l'appellation officielle sur son livre de bord. "America" parce-que les acheteurs américains du premier spider Aurelia 1954, véritable voiture de sport, avaient demandé à l'importateur un cabriolet plus confortable avec des portes plus hautes, des vitres



montantes avec déflecteur et un pare-brise normal. Pour les satisfaire, le constructeur présente au Salon de Turin 1956 ce nouveau modèle, véritable réussite de Pinin Farina.

Il y en a eu 521 exemplaires chacun au prix de 2 Cadillac Eldorado! Mon Aurelia porte le numéro de châssis B 24 S 1533, n°de moteur B24 1654, date de montage 17.1.1958, mise en vente le 24.2.1958, couleur Rosso, intérieur cuir beige, hard-top gris métal.

Premier acquéreur le 30.5.1958, immatriculation 300122 TO, Monsieur Gamba Tommaso, boulanger à Turin, mais il trouve la voiture trop rapide pour lui (? !) et la revend peu après à un Monégasque

Monsieur Joseph Paturel qui l'offre à sa femme Dolly le 14.12.1960 ... pour Noël !

Les amateurs de la Côte d'Azur allaient souvent chercher à Turin une automobile spéciale, ou la faire

préparer, chez Conrero pour les Alfa ou chez Dagrada pour les Lancia.

Par la suite en 1971 la belle Aurelia suivra sa propriétaire à Nice et s'endormira cachée dans une belle villa dominant la Baie des Anges. Ces villas début XXe avec des frises et des bandeaux peints sous les avancées de toit, tradition décorative spéciale au pays niçois et venue d'Italie.(voir page précédente)

C'est en 1991, bon prince, que je l'ai réveillée, à proximité d'où je suis né ! Enfant, passant devant le même garage, je regardais déjà l'imposant cabriolet Isotta-Fraschini d'un ténor italien: le comte Rossi.

Ce fut donc une sortie de...villa. Il n'y a pas de grange sur ces collines !

La voiture n'avait pas dépassé les 100.000 km, sans subir aucun outrage, toujours dans sa couleur d'origine, un pare-choc avant en deux parties, comme sur le spider, ce qui allège la face avant...et avec la trousse à outils Lancia dans le coffre ! Seuls les feux arrière, dont l'efficacité de nuit était assez discrète, avaient été remplacés par ceux d'une Alfa de l'époque. Intervention pas très heureuse car, par leur hauteur, ils coupaient la moulure basse, si caractéristique, de l'arrière de l'Aurelia.

Le transfert vers l'Est sera dur pour cette Méditerranéenne mais l'appel de la route reviendra l'été 1992 et elle aura une nouvelle vie, entourée d'amateurs à chacune de ses sorties.

Pour la Villa Panorama ce sera plus difficile de survivre... si elle ne peut résister à la pression immobilière.





voici pourquoi Lancia n'est pas la voiture de tout le monde



Affirmer que nous sommes un des pionniers de la traction avant et que tous nos modèles sont équipés de freins à disque ne nous paraît pas indispensable.

Lancia, c'est plus qu'une simple marque de voitures : c'est une véritable manière de vivre puisée aux sources du classicisme italien. C'est aussi l'Italie des mécaniques de caractère et des carrosseries de charme.

Lancia fabrique suffisamment pour que vous bénéficiiez des avantages de la série et suffisamment peu pour vous garantir la perfection réservée à une minorité.

C'est pourquoi il y a une Lancia à partir de 13.500 F*, et c'est pourquoi Lancia n'est pas la voiture de tout le monde

* départ Paris. + T.L. + frais éventuels de transport.



LANCIA FRANCE

68, bd Bourdon / 92 Neuilly-a-Seine / 624-10-27
123, av. des Champs-Élysées, Paris 8^e / 359-39-05

AMERICA OR NOT AMERICA ?

UNE AURELIA B24 ÇA TRUMP ÉNORMÉMENT !!

(ou rendons à Vincenzo, Gianni et Battista ce qui n'appartient pas à l'Oncle Sam !)

(par Laurent Nash)



B24S Spider 1955 photo Bonhams



B24S Convertible 1956 photo Coys

Parmi les fans de Lancia, il y a souvent un peu de confusion sur ce terme "America" généralement utilisé avec le temps « abusivement » pour l'Aurelia B24 Spider.

Il est vrai que très tôt, la presse commença de rajouter "America" après « B24 Spider » cette pratique trouve peut-être son origine dans l'article de mai 1955 d'un certain Hans Tanner, de nationalité américaine, un aventurier mi-journaliste, mi-aigrefin qui vivait en Italie et était bien introduit dans le milieu automobile italien : article dans lequel il raconte les essais lors de la livraison par l'usine de 2 spiders l'un à Jean Behra et l'autre à Césaire Perdica, tous deux pilotes de renom.



Article de Hans Tanner (Mai 1955)

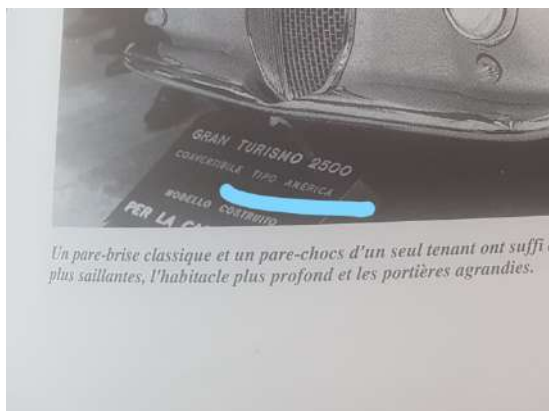


Article non daté, auteur non identifié.

Mais ce n'est pas parce que c'est dans le journal que c'est forcément vrai ! « Fake News » comme tweeterait un certain Donald.

Retour aux années 1950-1960 : en Europe l'influence de l'Amérique d'après-guerre est très perceptible, et l'Italie est à la mode ! L'industrie automobile italienne est incontestablement à son apogée : les constructeurs sont légions, les carrossiers indépendants foisonnent, l'imagination des designers italiens débordante, et des chefs-d'œuvre roulants vont naître : comme la somptueuse et magnifique Aurélia B24 Spider ! Ces designers s'inspirent parfois d'idées venues d'Outre-Atlantique, et les intègrent dans bon nombre de leurs réalisations, les Lancia n'échappent pas à la règle : l'Aurélia B24 Spider avec son pare-brise ressemblant fortement à celui de la Chevrolet Corvette, mais peut-être n'est-ce que simple hasard ?

En réalité la définition officielle " America "c'est pour le B24 Convertible, et seulement pour le Convertible.
Comme le montrent cette photo de l'Aurélia B24 Convertible lors de sa présentation au Salon de Turin 1956, regardez bien le panneau devant la voiture « Tipo América », ainsi que la fiche d'homologation FIA de 1957.



Salon de Turin 1956



Fiche d'homologation B24 Convertible

De même que la couverture des manuels de bord :



Manuel B24 Spider Aurélia GT 2500



Manuel B24 Convertible Aurélia GT 2500 America

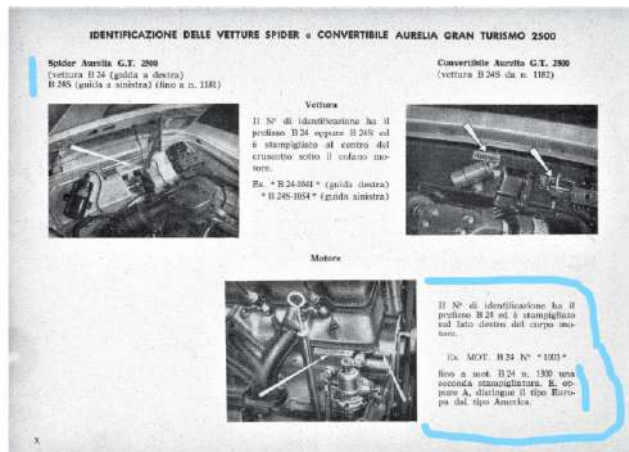
Il est d'affirmation commune que l'Aurélia B24 Spider aurait été initialement conçue pour le riche marché américain, on peut vraiment en douter : son pare-brise ne la fait pas américaine !

Petite démonstration iconolaste :

- 1) L'Aurélia B24 Spider fût présentée en Janvier 1955 au Salon de Bruxelles, puis en Mars au Salon de Turin : assez surprenant pour une voiture soi-disant destinée au marché US.
- 2) Le nombre d'exemplaires produits : 240 ! : 59 Conduite à Droite (B24), et 181 Conduite à Gauche (B24S) dont beaucoup vendues en Europe, difficile d'imaginer qu'une production si faible soit pour l'immense marché US, et qui plus est pourquoi dans ce cas construire des conduite à Droite ?

En comparaison, la Jaguar Mark X/420G considérée comme la voiture la plus luxueuse et dotée de toutes les avancées technologiques de l'époque, sera produite dans sa seule version conduite à gauche à plus de 8000 exemplaires vendus principalement aux USA.

- 3) Lors de sa commercialisation, la B24 "Spider Aurelia GT 2500" a été proposée avec soit un moteur Europe (118 HP) soit un moteur America (110 HP, arbre à cames du moteur de la berline B12).



Extrait du catalogue pièces détachées Aurelia

nd five camshafts. The 'extra' one is the B22, tl 004) detailed camshaft profile data has become

Camshaft Type	Car Model
A	B10, B15, B12, B21, B50-B53 B20 to mot. 2500 - vett. 2231, i.e. & 2nd series
B	B22/B22S
C	B20/B20S mot. 2500 to 4600 - ve 2232 to 3696, i.e. 3rd & 4th series B24 to mot. 1300 Tipo Europa
D	B20/B20S from mot. 4601 - vett. 3697 B24S from mot. 1301
E	B24 to mot. 1300 Tipo America

Extrait du Workshop Aurelia

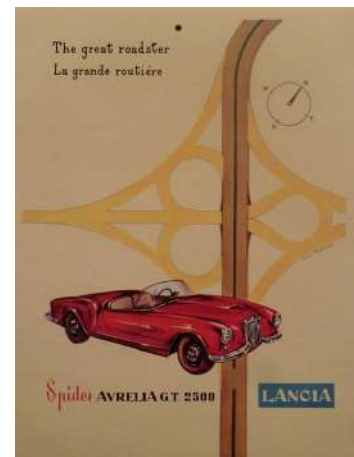
- 4) Le Confort que l'on peu qualifier de spartiate ! Très, très loin des attentes du client américain, expliquant et la faiblesse des ventes et l'apparition du Convertible.
5) Pourquoi ne pas éditer des publicités qu'en Anglais ?



Publicité américaine



Publicité Française



Publicité Franco-anglaise

Alors la B24 Spider vraiment pensée pour le marché US ?? ou Pur fantasme ?

Ce qui est vrai c'est que Lancia exporta un certain nombre de spiders aux Etats-Unis, sans que cela soit véritablement un succès commercial, grâce à un importateur enthousiaste et dynamique; Il semblerait par ailleurs, que c'est à sa demande que Lancia fera rapidement évoluer le Spider pour aboutir à l'Aurélia B24 Convertible, plus en adéquation avec les attentes des clients américains (voir infra)

Rappelons enfin que le Spider n'a jamais été officiellement appelé "America" par la firme Lancia, alors que cela deviendra vrai plus tard pour le cabriolet. L'historien automobile Oscar Capellano, sur ce sujet particulièrement cher pour lui, confirma dans une interview au magazine italien l'AUTO d'EPOCA, en 1995, que les dénominations officielles exactes sont « Spider Aurelia GT 2500 "et" Convertible Aurelia GT 2500 America "ou" Tipo America ». Le terme « América » n'étant valable que pour le cabriolet (convertible).



Auto d'Epoca juin 1995



La Manovella Août 2020 (lien internet infra)

Et si cela ne suffit pas à vous convaincre, n'hésitez pas à lire dans La Manovella d'Août 2020, publication officielle de l'ASI, l'article p.26 à 37, très documenté sur l'Aurélia, tout particulièrement les pages 36 et 37 concernant la B24 Convertible où il est écrit :

« La coda, rispetto alla Spider, è più filante, caratterizzata da pinne più ampie: tutte migliorie che le valsero l'ulteriore denominazione "America", dove le modifiche furono » richieste a gran voce, considerata la poca fruibilità della Spider.

Traduction (L.Nash): L'arrière, par rapport à la Spider, est plus profilé, caractérisé par des ailerons plus larges: toutes ces améliorations qui lui ont valu le nom supplémentaire «America», où les changements ont été fortement demandés, compte tenu du manque de convivialité de la Spider.

Lien : <http://www.asifed.it/wp-content/uploads/2020/08/La-Manovella-WEB-agosto.pdf>

L'Aurélia B24 Spider est un chef d'œuvre du design automobile italien !

Et n'a nul besoin d'un passeport américain !

Alors

AURELIA FIRST !

MAKE LANCIA GREAT AGAIN !

Ou tout simplement

VIVA LANCIA !



depuis 1980

PAS D'AURELIA POUR ANDREA ! (Une légende qui a la vie dure !!)

(par Laurent Nash. Février 2024)



Il est de ces légendes urbaines, ou plutôt automobiles qui racontent et prétendent que lors du naufrage de l'Andréa Doria, le 26 Juillet 1956 une quarantaine d'Aurélias B24 spiders auraient été englouties et reposeraient au fond de l'océan au large de New York.

Et malheureusement, cette triste légende continue d'être colportée de ci de là, sans la moindre vérification par de nombreux ignorants.

Il existe des photos bien connues et largement diffusées, d'Aurelias B24 Spiders en cours d'embarquement sur un bateau, ce qui est très intéressant c'est qu'il s'agit d'un de ces Liberty Ships reconvertis après la seconde guerre mondiale en cargo de transport, qui firent la fortune d'armateurs grecs (Niaarchos et Onnasis pour ne citer qu'eux) ; ces photos ont probablement largement contribué à cette légende.

Et pourtant l'une de ces photos porte en commentaire des informations essentielles (source Boowiki et Francesco Gandolfi) : 17 Août 1955, donc 1 an avant le naufrage de l'Andréa Doria, dans le port de Gênes, navire « Président Madison » c'est bien un des 2700 Liberty Ships reconvertis, même si le nom n'est pas tout à fait exact puisqu'il s'agit en fait du « SS Dolly Madison » (du nom de l'épouse du Président Madison) ; Gênes en tant que port d'attache est le seul point commun entre le «SS Madison» et l' « Andréa Doria » !



17 août 1955: embarquement dans le port de Gênes sur le navire « Le président Madison » un B24S; noter le pare-chocs, monté sur les voitures destinées à l'exportation aux États-Unis, avec la barre qui relie les deux «

Selon Francesco Gandolfi responsable du Registro Aurélia, il s'agit de 21 Aurélias B24 Spider lors de leur chargement sur le SS Madison à destination des Etats Unis.



Mais revenons à l'Andréa Doria, un livre très documenté a été écrit sur son naufrage, et une association de rescapés a créé un site internet, une multitude de documents et de photos sont disponibles : cet article s'inspire très largement de ces 2 sources, tant pour les informations que pour les photos, mais pas que :



En premier lieu de quel navire s'agissait-il ? : L'Andréa Doria, n'était en aucune façon un cargo de transport de marchandises, c'était un paquebot de luxe destiné aux traversées transatlantiques de passagers, et considéré à son époque comme l'un des fleurons de la marine italienne, en voici quelques photos (source Wikipédia , Auteur des photos 1,2,3 inconnu ; livre SOS ANDREA-DORIA, auteur photo 4 : E.Binelli) :

1



On peut constater à l'examen des plans des différents ponts, que l'espace était très majoritairement consacré aux cabines , salles de restaurants , lobby ect... et que la superficie dédiée au garage (en rouge sur le plan ci-dessous) était très modeste, 240 m² environ grand maximum, ce qui représente l'embarquement possible de 15 à 20 voitures de taille standard, donc bien loin des 40 régulièrement citées.



En second lieu, les documents de bord conservés en archives, et largement diffusés au cours du procès en dédommagements et indemnisations, entre les compagnies d'assurances (dont la Lloyd), qui suivirent le naufrage, nous apprennent qu'il y avait outre une Rolls, le prototype NORSEMAN de CHRYSLER fabriqué à grands frais par Ghia, ces 2 voitures gisent effectivement au fond de l'Atlantique !



Chrysler NORSEMAN GHIA à la ligne aussi originale que spectaculaire.

Vu la taille imposante de cette voiture, à l'évidence le nombre de véhicules dans les cales de l'Andréa Doria ne pouvait être supérieur à 15 (voire 18 en étant très optimiste ou pessimiste), et aucune Lancia n'est mentionnée.

De plus l'Andréa Doria ayant sombré dans une zone peu profonde, l'épave gisant par 100 mètres de fond a été de nombreuses fois explorée et photographiée, sans que jamais ne soit fait état de la moindre Lancia, et encore moins d'Aurélias B24 Spider.



Analysons maintenant la production des Spiders B24 : le dernier exemplaire (chassis n°1180 est terminé fin Octobre 1955) , à peine les tout derniers spiders étaient-ils terminés, qu' ils étaient livrés aux clients (à l'instar du 1177 terminé le 25 Octobre et immatriculé en Italie le 09 Novembre 1955 !

Donc de fait pas moins de 40 Spiders auraient attendu plus de 6 mois avant d'être commercialisées et acheminées vers les Etats-Unis, invraisemblable !

Pour conclure, j'ai recensé environ 75 Spiders Aurélias B24 Spider présentés dans le monde entier depuis 30 ans, (recensement certainement non exhaustif et très incomplet), et constaté qu'à ce jour le plus grand intervalle entre deux voitures recensées par leur numéro de châssis, est toujours inférieur à 17 ; donnée factuelle qui là aussi démontre l'impossibilité d'une expédition vers les USA d'un lot de 40 spiders construits à peu près en même temps.

Ce sont donc bien 240 Aurélias B24 Spiders qui ont sillonnées les routes du monde entier, même si certaines ont malheureusement disparues, aucune ne gît dans l'épave de l'Andréa Doria.

RÉSULTAT DU MATCH : AURELIA 240 - ANDREA 0 !!!

PAS D'AURELIA POUR ANDREA !

MAKE LANCIA GREAT AGAIN !



depuis 1980

LTA 24-01

La Lettera tecnica

du LANCIA CLUB FRANCE

Modèle :
Flavia Coupé 2000

Thème :
Refroidissement



Par Christof Schmidt,
LCF N° 1531

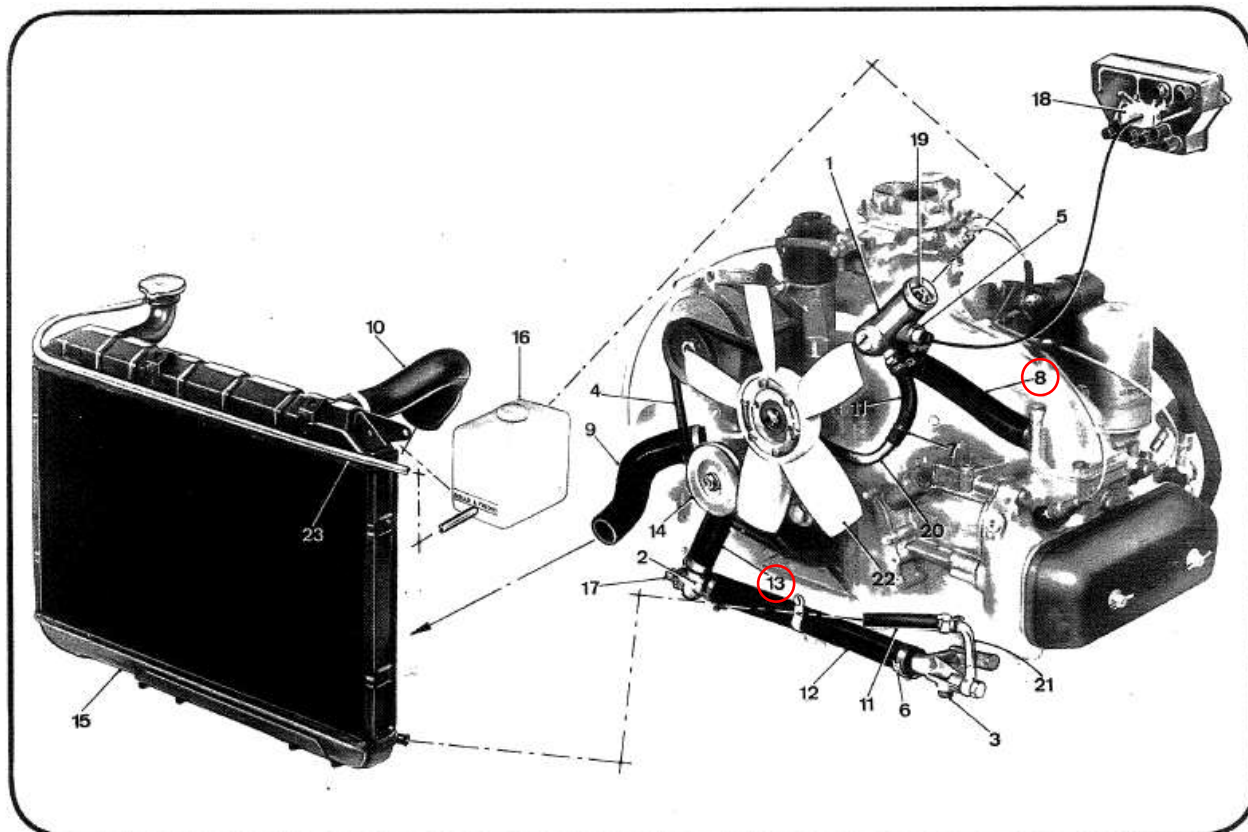
N'hésitez pas à contacter l'auteur : christof.s.schmidt@gmail.com

Durits de refroidissement silicone

Lorsque j'ai entrepris la restauration de la Lancia Flavia Coupé 2000 paternelle, une des premières opérations (après les traditionnelles vidanges, l'allumage, l'alimentation / carburation, le freinage, quelques rotules et les pneus) consista à remplacer les durits de refroidissement.

J'approvisionnais alors lesdites durits d'Italie et entrepris l'opération. Vidange, démontage des anciennes, mise en place des nouvelles – non sans mal

parfois du fait de leur rigidité –, colliers de serrage, antigel + eau distillée et le tour était joué. Tout se passait à merveille sauf que ... la durite (13) reliant la pompe à eau à l'embase du radiateur n'était pas du bon diamètre et nécessitait d'être spéciale du fait d'un léger désaxage entre les 2 éléments. Pressé de rouler avec la belle je remontais l'ancienne qui se montrait plutôt en bon état : souple et sans craquelure.



Après quelques kilomètres je constatais de très légères fuites sans pouvoir aisément en identifier l'origine. Après des semaines de recherches demeurées infructueuses, j'entrepris de tout re-démonter, suspectant des fuites aux différents raccordements.

Il subsistait en effet encore quelques traces de calcaire par endroit, que j'entrepris de décaper. N'ayant pas trouvé la durit (13) manquante, je recherchais des durits souples qui me permettraient de palier au désaxage évoqué plus haut.

Je commandais alors des durits de refroidissement silicone au mètre, pensant également qu'elles seraient

plus tolérantes en cas de légers défauts au niveau des portées (calcaire, rayure, etc...). Vidange, démontage, mise en place, colliers de serrage inox, antigel et eau distillée et le tour était joué.

Montage aisé – notamment les durits (8) placées sous le collecteur d'admission – et depuis, plus aucun problème !

De mon expérience, je retiens surtout un nettoyage minutieux des portées et l'utilisation des durits silicone qui j'en suis convaincu, sont bien plus tolérantes en cas de défaut de surface.

Une bonne adresse :

NSB Concept, 1 rue de la Réunion, 91940 Les Ulis – 01 69 28 56 12 – <https://www.nsbconcept.com>

Et si le prochain sujet, c'était le vôtre ?

La Lettera tecnica ne vit et ne vivra que grâce aux contributions de chacun ! Vos expériences et vos connaissances sont riches et feront le bonheur des autres membres du club. Que cela concerne une expérience particulière liée à votre auto ou une connaissance générale en mécanique ou restauration automobile, votre sujet est intéressant !

Merci d'adresser votre article (au format word de préférence) à christof.s.schmidt@gmail.com qui se chargera de la mise en page.

Merci !

Bonnes adresses

- Lubrifiants par correspondance : <https://www.racinglubes.fr/>
 - Huiles : moteur, boîte de vitesses, pont, hydraulique, etc
 - Filtres à huile
 - Pour tous types de véhicules de toutes époques et tous types d'utilisation
 - Testé par membre LCF n° 0098
- Réfection de jantes : [rénovation de jantes Taverny : personnaliser jantes - Auto Jantes Rénov' \(autojantesrenov.com\)](#)
 - Jantes alu et acier
 - Travail professionnel
 - Testé par membre LCF n° 0098