



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

Depuis 1980



En passant par la Lorraine 2023

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'avaloir, 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 (type 88), 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.

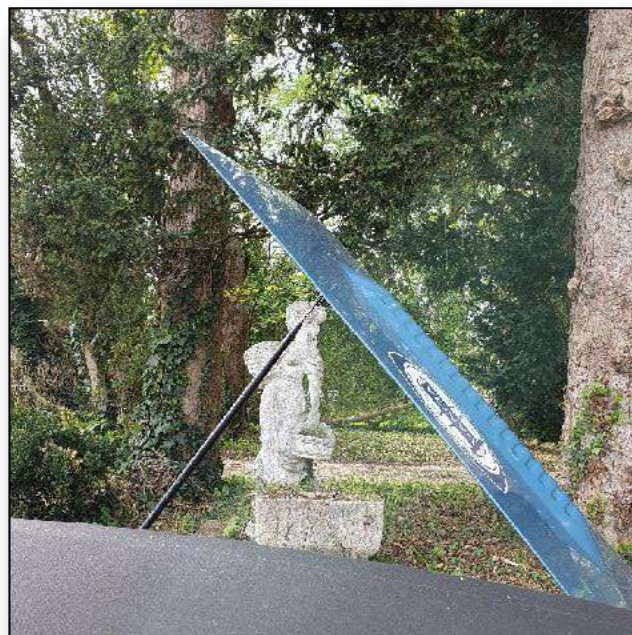
Première sortie LCF 2024 : AVALLON

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 walsen 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.



LTA 24-02

La Lettera tecnica

du LANCIA CLUB FRANCE

Modèle :
Aurelia

Thème :
Allumage

Par Florent Bidet,
LCF N° 144

N'hésitez pas à contacter l'auteur : florent.bidet@free.fr



L'allumage électronique sur Aurelia

Vous avez forcément vu des professionnels le proposer, des voitures équipées et si vous n'avez pas franchi le pas de l'allumage électronique, les lignes qui suivent ont pour but de partager avec vous mon expérience et mes choix.

J'ai équipé mon Aurelia d'un allumage électronique à la suite d'une erreur de diagnostic de ma part, l'auto n'avait pas tourné depuis une dizaine d'années lorsque je l'ai acquise et à la remise en route j'ai imputé à l'allumage le fait qu'elle ne tournait pas parfaitement rond alors que la coupable était en fait une tige de culbuteur tordue qui perturbait le fonctionnement d'un cylindre (je décline toute responsabilité dans la maltraitance de la tige de culbuteur).

L'allumage de l'Aurelia a ceci de particulier que son distributeur Magneti-Marelli d'origine est équipé de deux jeux de rupteurs, un par banc de cylindres, actionnés par une came à trois lobes et non six, un des rupteurs est solidaire du corps du distributeur et l'autre mobile dans le corps. Vous voyez donc venir la complexité du réglage, on cale l'allumage sur le cylindre N°1, qui correspond au rupteur solidaire du corps puis on ajuste ensuite la position du second rupteur en se calant sur le cylindre N°6 mais bien sûr sans toucher au corps du distributeur. Vous l'avez compris c'est un peu délicat et surtout finalement peu précis si on le fait sur l'auto, comme c'était mon cas, et non sur un banc Souriau. Réglé sur l'auto le distributeur d'origine ne peut quasiment pas être parfaitement réglé, et par conséquent l'avance statique est légèrement différente entre les deux bancs de cylindres conduisant à un ralenti plus ou moins boiteux en fonction du réglage obtenu. Cet écart d'avance statique de quelques degrés ne représente plus grand chose une fois dans les tours et l'avance centrifuge en action, il ne se ressent pas



ni dans la souplesse du moteur ni dans sa puissance même si mécaniquement ce décalage n'est forcément pas bon. Lancia abandonnera le distributeur à deux rupteurs sur la Flaminia qui sera équipée d'un distributeur plus simple à un seul rupteur et came à six lobes. J'avoue humblement que je ne vois pas l'intérêt du distributeur à deux rupteurs sur l'Aurelia, je l'aurais compris si elle avait été équipée

de deux bobines pour augmenter l'angle de Dwell mais ce n'est pas le cas.

Pour l'anecdote, on voit régulièrement des Aurelia équipées d'un distributeur de Flaminia, reconnaissable à son entrée de fil de bobine horizontale contre verticale sur le distributeur d'origine. Il ne s'agit pas simplement de monter une tête de distributeur de Flaminia sur un distributeur d'Aurelia car les indexages sont positionnés à des angles différents. Vous vous amuserez désormais à regarder ce détail sur les autos mises en vente.

Lorsque l'on pense allumage électronique, deux choix s'offrent à nous : soit partir sur un système qui utilise le distributeur d'origine mais confie à un dispositif électronique externe le soin de couper le courant, le ou les rupteurs pilotent alors l'électronique et ne supportent plus qu'un courant très faible qui évite leur usure, finies les vis platinées grillées mais dans ce cas, l'avance centrifuge reste gérée par les masselottes d'origine du distributeur et c'est là que réside la différence fondamentale avec l'autre option disponible.

Cette autre option c'est un distributeur neuf, complet, qui va tout gérer électroniquement et notamment la courbe d'avance, avec une valeur d'avance qui évolue tous les 50 tours moteur grâce à la mesure du régime moteur que fait lui-même le distributeur et non plus grâce à des masselottes. J'ai pour ma part préféré cette solution car après un kilométrage inconnu, le jeu que tout a pris avec l'usure et d'éventuelles modifications

La lettera tecnica du Lancia Club France

N° 24-02

antérieures comme le changement des ressorts des masselottes, il est probable que la courbe d'avance délivrée par le distributeur d'origine n'ait plus grand-chose à voir avec celle du manuel d'atelier.

Viva-Lancia commercialise pour nos autos les distributeurs du fabricant Hollandais 123 Ignition dont je ne peux que dire du bien après 11 ans de fonctionnement et 20 000 km parcourus, l'auto démarre à merveille, jamais un trou à l'accélération ou une pétarade à la retenue, signe que le calage de l'allumage est toujours optimal quel que soit le régime. J'ai choisi la version de base, pas la programmable car la courbe d'avance d'origine me suffisait ne cherchant ni la performance ni à modifier le comportement de mon moteur en haut ou en bas de sa plage de régime, mais il existe donc une version programmable qui vous permet de créer votre propre courbe d'avance pour répondre parfaitement à vos attentes.

Outre la souplesse et la régularité de fonctionnement, deux autres facteurs montrent les performances de l'allumage, dont un dont on pourrait se passer puisqu'il s'agit de la durée de vie des bougies ! Je roule toujours avec des Champion N5 comme préconisé par Lancia et que l'on trouve encore sans difficultés dans les bourses d'échange mais elles n'ont pas tenu 15 000 km et il était grand temps de les changer lorsque je m'en suis rendu compte. La tête et le rotor du distributeur souffrent également, leur remplacement est préconisé tous les 30 000 km mais les miens ne tiendront pas ce kilométrage ; ce sont toutefois des composants Bosch modernes, disponibles auprès des marchands de pièces détachées auto sans problème. L'autre élément marquant c'est la consommation, le gain est important, de l'ordre de 2 litres aux 100, et même si on ne fait pas forcément l'investissement dans ce but, cela permet d'amortir assez rapidement les 400 euros du kit complet (prenez les fils de bougie avec le distributeur, ils sont très bien et autant en profiter pour tout mettre à neuf).

Budget mis à part car l'investissement s'amortit rapidement, le seul inconvénient c'est l'esthétique, pas tant au niveau du distributeur mais surtout au niveau de la tête qui oblige à ce que les fils de bougies se croisent alors que celle d'origine était conçue pour que les fils sortent du côté du banc de cylindres auquel ils sont connectés. Le corps du distributeur est un peu différent mais dès qu'il a perdu un peu de son brillant originel il ne choque pas. Entre régularité de fonctionnement, souplesse et respect de l'esthétique d'origine, mon choix est fait, d'autant que c'est bien sûr parfaitement réversible si vous souhaitez présenter votre auto sur la pelouse de Pebble Beach !

En parlant de réversibilité, je suis resté sur une bobine standard, pas une haute performance qui augmente certainement encore les performances globales de l'allumage mais oblige à remplacer la bobine pour revenir à l'allumage d'origine ; ce que je ne ferai en principe jamais, l'essai mériterait donc d'être fait pour mesurer l'apport de ces bobines.

En conclusion, même si j'adhère d'ordinaire totalement à une phrase que m'a dit un jour notre ami Peter Harding « no electronics in cars and watches », j'ai fait une exception à cette règle et je ne peux que vous recommander de franchir le pas également ; je devrais d'ailleurs le faire sur mes autres autos, d'autant que Viva-Lancia commercialise les distributeurs 123 Ignition pour Flaminia et Aurelia à un prix raisonnable comparé à d'autres modèles pour moteurs 6 cylindres.

Les possesseurs de Flavia et Fulvia ayant équipé leur auto sont invités à partager à leur tour leur expérience pour confirmer ou non les bienfaits de ces distributeurs sur les V4 et Flat4.

Deux bonnes adresses :

- Viva-Lancia : <https://viva-lancia.com>
- Classic Auto Elec : <https://www.classicautoelec.com> , 02 47 79 09 93

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 !

LE VOLANT

ル・ボラン

Monthly All About Cars Magazine

March 1993

3

定価600円

最新海外ニューモデル完全特集

最新ゴン論—人気急上昇モデルの徹底比較

ベンツ320TE / 日産25iツーリング / アウディ100アバント

ボルボ940ターボ・エスポート / トーラス・ワゴン / セブター

第一巻セールスマンの多音覆面座談会

ニューモデル速報

ローレル / フェスティバ

最新素材

最新ボディ / 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

