



Depuis 1980

# La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

## 24-F

Chers amis lancistes,

Notre saison 2024 est dans sa dernière ligne droite. Le bureau adresse tous ses remerciements aux contributeurs... où même simplement participer est déjà contribuer.

Notre dernier rendez-vous officiel 2024 se tient à Epoqu'Auto du 8 au 10 novembre prochains où la générosité et l'engagement de nos sociétaires est à nouveau de mise et saluée : les organisateurs, les contributeurs, les propriétaires des voitures exposées sans oublier nos aimables visiteurs. Notre stand connaîtra une animation particulière avec le lancement pour la France du livre la « Stratos Bleue » (voir nos dernières Informazioni). Un grand merci à Elia Cunzi pour nous avoir mis en contact avec l'éditeur.

Vous découvrirez dans les pages suivantes les comptes-rendus du Lorraine, de Suresnes Auto Rétro et du Grand Rallye Annuel. Dans la prochaine Lettera celui de nos retrouvailles avec l'autodrome de Monthléry. Que les reporters reçoivent nos satisfaits.

La saison 2025 se prépare et vous découvrirez son programme dans la prochaine Lettera. En avant-première dévoilons que les grandes étapes de notre tour de France seront respectées avec cette fois un GRA dans le Sud et plus précisément dans une région que nous n'avons pas visitée depuis longtemps. Suspense... Remerciements à nos GO dont l'action s'établit souvent d'une année sur l'autre.

C'était annoncé : cette Lettera accueille la nouvelle rubrique « une photo, une histoire ». Elle commence avec l'Abarth 030 Pininfarina Proto qui préfigure la mythique 037. Remerciements à Yves Condemine pour sa contribution précise et éclairante. A vous les suivantes : photos historiques, photos de nos sorties, toutes celles que vous voudrez dès lors qu'elles s'accompagnent d'une histoire.

Notre Lettera Technica traite d'un mal assez récurrent de nos voitures, la rouille. Remercions à nouveau Christof Schmidt pour l'exercice : de la définition de la corrosion à son traitement, vous saurez tout y compris quant à la méthode et au choix (expérimenté) des produits à utiliser.

Ainsi un grand merci à vous tous qui alimentez ces colonnes et notre site internet, organisez, communiquez, **contribuez à notre groupe Facebook** et participez à la vie de notre association. Rendez-vous à Epoqu'Auto !

Cordiales salutations lancistes

*Jean-Charles Voisin*



## En passant par la Lorraine 2024

Au cours de cette 32ème édition le parc naturel régional des ballons Vosgiens fut le terrain de jeu de 25 équipes parmi lesquels Suisses, Belges, Luxembourgeois et Gaulois.

Leurs montures préférées Aurélia B20, Flavia Convertible, Flavia et Fulvia Coupé et Zagato, Beta coupé et Beta Monte Carlo, Delta Intégrale, Kappa Coupé, et divers autres.



Le samedi après-midi a été consacré à la visite du musée de textile installé dans les murs d'un tissage construit en 1855 avec 50 métiers mécaniques mis en œuvre par 32



ouvriers.

Puis Jacquard et son métier à tisser, la crise du textile et... sont passés par là.



Toutefois quelques entreprises de textile subsistent dans notre région.

Le lendemain, avant de clore cette réunion par un déjeuner marcaire (repas typiquement régional) dans une auberge régionale, petite visite de la Route des Crêtes et du sommet du Honeck (1363m.)

*Annie/Serge*



## Lancia: une photo, une histoire... Copyright 2024 Yves Condemine

Je possède dans ma photothèque personnelle d'intéressants tirages de clichés de voitures de compétition (et de leurs pilotes) datant du début des années 50 jusqu'à la fin des années 80. Leur auteur est l'immense photographe et journaliste Graham Gauld. Ces photos m'ont été transmises par un ami lanciste

qui les avait lui-même obtenues de Graham dont il était tout simplement le voisin dans le sud de la France. Voici la photo que je vous présente dans cet article et dont nous allons nous efforcer d'identifier le contexte, la période et bien sûr le modèle représenté en pleine action :



Crédit Graham Gauld – Collection personnelle Yves Condemine

La photo originale s'avérant malheureusement être dans un état assez moyen, un travail de restauration a été nécessaire pour gommer les principaux défauts. L'indication manuscrite portée au dos de cette photo mentionne « Tour d'Italie Lancia Prototype », indice complété par le panneau routier en arrière-plan qui signale Pieve Santo Stefano, commune de la province d'Arezzo en Toscane. La voiture présente une ligne anguleuse qui n'est sans doute pas sans évoquer quelques réminiscences chez certains lecteurs perspicaces... mais d'autres caractéristiques ne sont guère communes telles que l'immense prise d'air moteur digne d'une F1 des années 70, les ailes arrières surdimensionnées ou encore le capot au centre plat intégrant des projecteurs carrés qui surmontent une batterie d'anti-brouillards et LP... Mais quel est donc l'état civil de cet impressionnant coupé ?

A la toute fin des années 60, en prévision du remplacement de ses coupés 124 Sport et 850, FIAT initia les projets X1/8 et X1/9, Pininfarina étant retenu pour le design du premier et Bertone pour le second. Le projet X1/9 aboutira à la présentation au Salon de Turin 1972 d'un étonnant petit roadster targa à moteur central arrière, la FIAT X1/9 mise en production la même année. Un prototype du projet X1/8, plus ambitieux que le X1/9 avec son V6 issu de la FIAT 130, est présenté en juillet 1970 par Pininfarina avec une architecture

technique moteur central arrière et propulsion. Après la réalisation d'un second prototype X1/8 tout début 1971, les efforts se concentrent sur le X1/9 et le projet X1/8 est temporairement abandonné avant de réapparaître en juillet 1972 sous la dénomination X1/20. La crise pétrolière de 1973 conduira à abandonner le V6 pour une motorisation plus frugale, mais ô combien marquante dans l'histoire du groupe FIAT, le 2 litres à double ACT généralement simplement désigné comme le « Lampredi ». De prototype en prototype s'affine la définition de celle que la politique de marques du groupe FIAT conduira à présenter au Salon de Genève 1975 sous la dénomination Lancia Beta Montecarlo. Commercialisée en novembre 1975, la Montecarlo vient compléter la gamme sportive Beta aux côtés de la Beta Coupé au catalogue depuis mars 1974, cette dernière ayant la lourde tâche de succéder à l'emblématique Fulvia Coupé dont la production se poursuivra en parallèle jusqu'à la première semaine de juin 1976.

L'étude d'une version compétition du projet X1/20 fut confiée à Abarth dont Aurelio Lampredi était devenu le directeur en 1973. La synergie bien rodée FIAT – Abarth – Pininfarina permit de disposer dès fin 1973 de deux prototypes Abarth SE 030 dans un état d'avancement suffisant pour envisager une participation au Tour d'Italie en octobre 1974, juste

avant une présentation au Salon de Turin (30 octobre – 10 novembre 1974). Cette version compétition au châssis et à la carrosserie profondément modifiés par rapport à la future Beta Montecarlo de série avait retrouvé le V6 dans une évolution développant 285 cv avec une cylindrée portée à 3481 cm<sup>3</sup> ainsi que le précise le dossier de presse Pininfarina du salon. Ce moteur était en position centrale arrière longitudinale pour permettre de loger une boîte ZF identique à celle de la De Tomaso Pantera.

Une voiture fut donc inscrite par le team Abarth S.p.A. à ce Giro automobilistico d'Italia 1974 sous la dénomination Abarth 030 Pininfarina Proto. La liste de départ du Groupe 5 de cette épreuve présentée en annexe nous apprend qu'elle portait le n° 527 et était aux mains de l'équipage italo-belge Giorgio Pianta / Christine Beckers (mal orthographié « Becher » dans cette liste). A noter la présence dans ce Groupe 5 de deux autres protos Abarth, cette fois dérivés de la X1/9, dont l'un piloté par le grand champion de Formule 1 Clay Regazzoni... Et le mystérieux proto Abarth 030 dont c'était la première sortie ne se contenta pas de faire de la figuration : il termina à la seconde place du classement général derrière une iconique Lancia, la Stratos Turbo n° 526 engagée par la HF Squadra Corse Lancia pour l'équipage Jean-Claude Andruet / « Biche » (Michèle Espinosi-Petit).

Quelques jours après ces débuts tonitruants, la « 527 » fut présentée au Salon de Turin sur le stand Pininfarina. La prestation du Tour d'Italie 1974 avait bien montré que les fées de la compétition s'étaient penchées sur son berceau et les développements ultérieurs conduisirent en 1980 au projet Abarth SE 037 dont fut issue la nouvelle arme de

Lancia en rallyes, la 037 championne du monde des rallyes constructeurs en 1983. La continuité de la présence au sommet de Lancia en rallyes était ainsi assurée dans la lignée des Fulvia et Stratos et en attendant la Delta. Dans cette remarquable descendance de l'Abarth SE 30, n'omettons pas l'extraordinaire Lancia Beta Montecarlo Turbo Gr5 qui écuma quant à elle les circuits pour conquérir 3 titres de championnes du monde des voitures de sport en 1979 (moins de 2 litres), 1980 (moins de 2 litres) et 1981 (classement unique toutes catégories confondues). En 1980, la Lancia Beta Montecarlo Gr5 remporta également le Tour d'Italie, 6 ans après la remarquable 2ème place de sa génitrice, l'Abarth SE 30.

Notre photo représente donc le proto Abarth SE 30 Pininfarina n° 527 engagé au Tour d'Italie 1974 avec Giorgio Pianta et Christine Beckers. Il ne s'agit pas encore à proprement parler d'un proto Lancia comme précisé sur la photo, mais la descendance du projet X1/20 sera bien in fine concrétisée sous cette prestigieuse griffe avec les Beta Montecarlo et 037. Pour préciser tous les éléments du contexte de la photo, le programme de l'épreuve nous indique que le jeudi 17 octobre à 11h47 s'élançait le premier concurrent d'une course de côte reliant Pieve Santo Stefano au Passo (col) dello Spino, le panneau de signalisation routière derrière l'Abarth nous confirme que c'est ce jour qu'elle a été saisie en pleine action par Graham Gauld à l'assaut du Passo dello Spino. Et nous pouvons conclure ce premier opus « Lancia : une photo, une histoire... » avec une version que j'ai colorisée du cliché qui restitue la livrée rouge et jaune des FIAT Abarth officielles du début des années 1970 :



- 1 Le « Giro automobilistico d'Italia », épreuve mixte routière et sur circuits, s'est déroulé pour l'ère « moderne » de 1973 à 1980, ainsi qu'en 1988 & 1989.
- 2 La codification projet absconse mise en place par l'ingénieur Dante Giacosa se décline ainsi : X pour eXperimental , 1 pour véhicule particulier, puis un numéro d'ordre chronologique du début de l'étude.
- 3 Rare exemple de modèle ayant conservé son nom de code projet comme appellation commerciale.
- 4 V6 conçu par le célèbre ingénieur Aurelio Lampredi qui œuvre chez Ferrari, puis FIAT à partir de 1956.
- 5 Dans ses différentes versions, ce moteur équipa de multiples modèles FIAT et Lancia de 1966 à 2000.
- 6 Seuls les vitrages étaient conservés.
- 7 Championne internationale des marques 1972 (futur championnat du monde des rallyes constructeurs).
- 8 Championne du monde des rallyes constructeurs 1974, 1975 & 1976.
- 9 Championne du monde des rallyes constructeurs 1987 à 1992.
- 10 Équipage composé de Riccardo Patrese, vice-champion du monde de F1 1992, de Markku Alén, vainqueur de la coupe FIA des pilotes 1978 et de 19 rallyes WRC, et d'Ilkka Kivimäki, copilote attitré d'Alén

*Giro automobilistico d'Italia 15 – 19 ottobre 1974*

*Abarth 030 Pininfarina Proto n° 527 Giorgio Pianta / Christine Beckers*

*17 ottobre Prova di velocità in salita Pieve Santo Stefano – Passo dello Spino*

#### Annexes : liste de départ Groupe 5 et programme du Tour d'Italie 1974

Crédit [www.racingsportscars.com](http://www.racingsportscars.com)

### ELENCO DEGLI ISCRITTI

| N. gara                                     | Concorrenti/Conduitori | Scuderia e Associazione Sportiva | Vettura                      |
|---------------------------------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| <b>GRUPPO 5 - VETTURE SPORT STRADALI</b>    |                        |                                  |                              |
| <b>Classe 2<sup>a</sup>, oltre 1300 cc.</b> |                        |                                  |                              |
| 529                                         | Regazzoni/Macaluso     | Fiat Rally                       | X1/9 Abarth Proto            |
| 528                                         | Munari/Mannucci        | HF Sq. Corse Lancia              | Stratos                      |
| 527                                         | Pianta/Becher          | Abarth S.p.A.                    | Abarth 030 Pininfarina Proto |
| 526                                         | Andruet/« Biche »      | HF Sq. Corse Lancia              | Stratos                      |
| 525                                         | Bacchelli/Scabini      | Fiat Rally                       | X1/9 Abarth Proto            |
| 522                                         | Berruto/Ilotte         | Brescia Corse                    | Porsche Carrera              |
| 521                                         | Paleari/X              | Jolly Club                       | Stratos                      |
| 520                                         | Gatto/X                |                                  | Puma                         |

#### GIOVEDÌ 17 OTTOBRE

- ore 15.00 — prova di velocità sul circuito dall'Autodromo di Magione;
- ore 17.31 — inizio partenze per il proseguimento della tappa.
- ore 20.23 **CAMPAGNANO DI ROMA**, Autodromo di Vallelunga:
- inizio degli arrivi al termine della 3<sup>a</sup> tappa;
  - parco chiuso;
  - esposizione delle classifiche provvisorie di tappa.

#### VENERDÌ 18 OTTOBRE

- ore 7.00 **CAMPAGNANO DI ROMA**, Autodromo di Vallelunga:
- inizio della 4<sup>a</sup> tappa con prova di velocità in circuito;
  - inizio partenze per il proseguimento della tappa.
- ore 9.45 « VALLELUNGA-PARMA »;
- ore 11.32 — prova di velocità in salita « SAN GIORGIO-COLONNETTA »;
- ore 15.01 — prova di velocità in salita « QUERCEGROSSA-CROCE FIORENTINA »;
- ore 20.28 **PARMA**, c/o Stazione Servizio ACIP Via Fleming:
- inizio degli arrivi al termine della 4<sup>a</sup> tappa;
  - parco chiuso;
  - esposizione delle classifiche provvisorie di tappa.

#### SABATO 19 OTTOBRE

- ore 7.00 **PARMA**, Filiale FIAT:
- inizio delle partenze per la 5<sup>a</sup> tappa « PARMA-TORINO ».
- ore 8.25 **VARANO DE' MELEGARI**, Autodromo S. Cristoforo:
- prova di velocità in circuito;
  - inizio partenze per il proseguimento della tappa.
- ore 10.40 **AUTODROMO DI MONZA**:
- prova di velocità in circuito;
  - inizio delle partenze per il proseguimento della tappa.
- ore 17.13 **TORINO**, Palazzo Madama, P.za Castello:
- inizio degli arrivi finali;
  - parco chiuso;
  - esposizione delle classifiche finali.
- ore 20.46

#### DOMENICA 20 OTTOBRE

- ore 11.00 **TORINO**, Piccolo Regio, P.za Castello:
- premiazione dei vincitori.

### AUTOMOBILE CLUB TORINO

#### TROFEO FIAT

targa 

15-19 ottobre 1974

2° 



PROGRAMMA UFFICIALE

## Le Lancia Club France était à « Suresnes Auto Retro 2024 »



Calé entre le "Forum des Associations" et la "Fête des Vendanges", **Suresnes Auto Retro** est devenu au fil des années un événement incontournable du calendrier des manifestations suresnoises. A son échelle, ce

rassemblement francilien d'anciennes en tout genre, à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine, est aussi en train de le devenir dans celui du Lancia Club France.

Pour la seconde année consécutive en effet, et à l'invitation de la Mairie de Suresnes, le Lancia Club France s'exposait aux visiteurs et aux curieux venus en nombre (6.500 visiteurs au total pour les deux journées) sur la Terrasse du Fécheray.

Installé juste à l'entrée de la manifestation, le stand de votre Club favori y a bénéficié d'une position stratégique lui permettant d'être vu de tous, et aussi de tout voir, et en particulier les allées et venues de toutes les voitures du plateau.

Comme l'année dernière, ce plateau chargé (300 voitures le samedi) était encore très éclectique, avec des voitures "populaires" et des marques de luxe. On ne disait pas *premium* à l'époque : avoir une voiture "de luxe" n'était pas mal vu, et les sigles "deluxe", "LX", "Privilège", "Manager" et autres "Executive" pouvaient fleurir sur les malles arrière et les flancs de ces voitures sans craindre l'opprobre.

Parlant de luxe sociologiquement acceptable à cette époque comme à la nôtre, voire désirable et désiré, les Anglaises étaient encore nombreuses cette année, le plus souvent dans leur configuration sportive, avec places arrière symboliques et valise d'époque sur le coffre.

De son côté, le contingent américain, toujours important, remportait probablement la palme des couleurs les plus vives (voire légèrement régressives : rose bonbon, bleu layette, vert pistache ...), sans compter les associations bicolores (rouge et crème, ciel et blanc ...) de ces "Belles

Américaines" des années cinquante, que l'on retrouve littéralement à tous les coins de rue dans la production cinématographique française de ce temps.

Pour sa part, le Lancia Club France apportait sa touche maison à cette palette colorée, avec la présence d'une Delta Integrale "Evo 2" jaune vif (*Giallo Ginestra*) bien connue de nos lecteurs. Une Flavia 2000 Coupé gris métal / noir intégrait le clan des bicolores, sur un registre bien plus sobre tandis qu'une déclinaison *Berlina* de la **Fulvia 2ème série** représentait à la fois les familiales et "de luxe" des années soixante du siècle dernier.

Cela sans compter une Beta *spider* blanche, dont le propriétaire nous assurait qu'il rejoindrait le club sans faute, comme juré l'année dernière. Tout comme celui, plus crédible en ce qui le concerne, d'une Delta Evo 1 *Rosso Monza* contraint de rouler exclusivement par beau temps faute de protection adéquate contre les écoulements d'eau sur son capot avant, et en recherche d'une solution à cette malheureuse limite à son utilisation.

Après une journée de samedi estivale, la météo du dimanche s'annonçait justement plus humide,

mais elle n'empêchait pas la présence sur le Fécheray d'une superbe Lambda *Mille Miglia* de 1929 et de son intrépide conducteur, membre historique du LCF.



Moins prestigieuse, mais tout de même digne d'être racontée car elle fait partie des à côté habituels des manifestations d'anciennes, la défaillance du circuit de refroidissement d'une Beta HPE 2000ie couleur gris métallisé – heureusement sans lien avec notre Club, ce qui

place ce dernier à l'abri de toute critique permettait de faire le point des connaissances en mécanique automobile des visiteurs regroupés autour d'elle.

Inévitablement divers et variés, les diagnostics formulés sur la question et les modalités de résolution de la panne trouvaient, du fait de la présence du Président du Lancia Club France, dépêché sur les lieux, leur synthèse pratique en la sobre recommandation de rejoindre le lieu de garage habituel du véhicule, à régime moteur réduit et en profitant des pentes du Mont Valérien, puis de vérifier le bon fonctionnement du calorstat, sans oublier de jeter un œil sur le joint de culasse.

Ce qui fit se féliciter l'auteur de ces lignes, *in petto*, lui-même possesseur d'un HPE de même couleur et de même cylindrée, mais en version Volumex, d'avoir acquis un exemplaire qui ne lui a donné, jusque-là et avec les précautions d'usage quant à la suite des événements, aucun souci majeur, et d'en avoir confié l'entretien à un membre du Club, également bien connu de nos lecteurs, quoique plus discret

**Jean-Marc FOURRE**



## Le Grand Rallye Annuel 2024 en Baie de Somme

Si, et à juste titre, la *Randonnée des Alpes*, le *Rallye de Normandie* ou *En passant par la Lorraine*, et bientôt la *Primavera*, sont des incontournables du calendrier annuel de tout amateur lanciste, le "Grand Rallye Annuel" y occupe une place à part du fait de son ancienneté, de sa dimension internationale et de la richesse inégalée de son plateau.

Le 44<sup>ème</sup> "GRA", comme l'a inscrit notre amateur sur son agenda dès sa date connue, n'a pas fait exception et ne l'a encore une fois pas déçu, avec plus de trente équipages venus de France, de Belgique et d'Angleterre. Et outre l'origine géographique des participants, notre amateur aura aussi apprécié à sa juste valeur la diversité des modèles ayant convergé en Baie de Somme,



représentant cinq décennies de l'histoire de la marque, de la vénérable Aprilia de 1938 à la Delta *Integrale* de 1991. A tout rassemblement de voitures anciennes il faut, au moins pour quelques heures, des conditions météorologiques épiques, surtout lorsque l'on y a convié des *Spider* et des *Convertibile*.

Et l'arrivée des participants le vendredi après-midi à Montreuil-sur-Mer sous une pluie battante et un vent glacial, a constitué un prologue au rassemblement bien éloigné de ce qu'espéraient les organisateurs. Lesquels s'en sortiront néanmoins "haut la main" par une habile modification du programme des visites de la ville qui permettra à tous les équipages d'arriver en fin d'après-midi sains et saufs, sinon secs, à leur hôtel. Le Grand Rallye Annuel du Lancia Club France est aussi un rassemblement de spécialistes de la marque, voire d'experts de celle-ci ou tout au moins de leur modèle de prédilection.

Pour ces spécialistes et ces experts comme pour tous les autres participants, moins au fait de son histoire et de celle de son illustre fondateur, les organisateurs ont offert après le dîner la projection en avant-première du film "*Vincenzo Lancia and the birth of modern motoring*". Centré sur les débuts en course puis dans l'industrie automobile de Vincenzo Lancia, le film a utilement rappelé à tous les spectateurs le temps des Theta, Kappa, Lambda et autres Dilambda, mêlant photos d'époque, rappels techniques et images d'aujourd'hui.



Le lendemain samedi, le temps magnifique permet enfin aux anciennes de donner leur mesure sur les petites routes de la Baie de Somme et de la Côte d'Opale. Une pause-café sur le front de mer du Crotoy est l'occasion d'une première exposition publique des voitures et de rencontres inopinées avec des amateurs locaux.

La pause déjeuner, du côté de Quend-Plage mais en deux groupes pour cause de restaurants trop petits pour accueillir tout le monde, sera l'occasion, pour le groupe le plus chanceux, ou tout au moins favorisé par la météo, d'un déjeuner au grand air, derrière les dunes, au cours duquel la promesse gastronomique des organisateurs (moules, frites et bière à volonté) sera tenue avec brio.

Ceci permettra de leur pardonner quelques erreurs sur le roadbook dues, selon les versions et sans que celles-ci soient exclusives l'une de l'autre :

- A l'absence de panneaux de signalisation ou à leur usure prématurée au grand vent de la mer et des embruns ;
- A un logiciel de roadbook perfectible
- A l'inattention du navigateur, lors des reconnaissances préalables, ou toute autre raison avancée sur le moment et dans les discussions animées qui s'en suivirent.

La visite, plus tard dans l'après-midi, du Parc du Marquenterre et le retour à l'hôtel se feront sans histoire, le circuit réalisé à pied dans le premier étant suffisamment court, et la visite guidée, pour ne pas se perdre. La plupart des participants ayant mis le GPS pour le second, assurance d'un trajet direct et rapide à l'hôtel, mais au détriment des routes buissonnières.

Le Grand Rallye 2024 restera aussi dans les annales en ce qu'il a réuni, pour la première fois dans son histoire, semble-t-il, mais ce point sera vérifié à l'édition, trois Présidents en exercice de trois clubs Lancia européens. Outre Jean-Charles Voisin, que l'on ne présentera pas, Justin McArdie et Jan Van Hoorik, Présidents respectifs des clubs Lancia du Royaume-Uni (*Lancia Motor Club UK, since 1947*) et de Belgique (*Lancia Club Belgio*), ont fait l'honneur de leur participation à l'édition 2024 du Grand Rallye.

La table dite "des Présidents", le samedi soir, sera ainsi le

théâtre d'échanges au sommet, amicaux et chaleureux. On y mesurera, entre autres au vu du grand nombre d'adhérents du Lancia Motor Club UK (plus de 1 300), l'appétit toujours renouvelé de nos amis anglais pour les voitures anciennes en général, pour les Lancia en particulier, et surtout pour les ambiances "clubs", quelque puisse être leur objet.

Le dîner de gala fut aussi l'occasion de la remise des habituels prix de la plus belle berline (Aprilia 1938), du plus beau cabriolet (Flavia *Convertible* 1966 et 1967 *ex aequo*), de la plus belle camionnette (Appia *Camioncino* 1957) etc.

L'équipage ayant parcouru la plus grande distance pour rejoindre le rassemblement (Philippe et Dorothee) se vit aussi décerner un prix (et même deux), tandis qu'un prix Femina, au jury exclusivement féminin donc, venait célébrer Roger et Liz, au volant de l'Aprilia 1938 déjà citée. Ces derniers en recevaient trois en tout, y compris celui décerné aux propriétaires ayant leur voiture depuis le plus longtemps, ce dernier prix remis à nos fidèles amis anglais en l'absence de toute concurrence sérieuse.



Fort logiquement, certains de nos invités britanniques se voyaient décerner le prix de la plus belle voiture à conduite à droite (Tim, pour son HPE VX) tandis que non moins judicieusement, nos amis belges Philippe et Delphine recevaient un "prix d'Outre-Quévrain" tout aussi mérité.

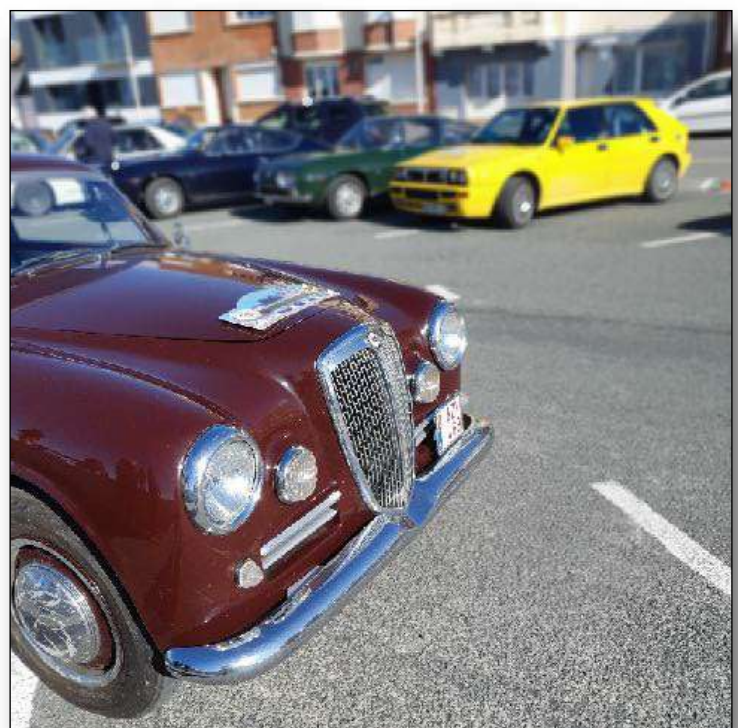


Du lendemain dimanche, on retiendra, outre la visite de St Valery sur Somme, effectuée comme celle de Montreuil-sur-Mer par un temps froid, mais heureusement sec : un déjeuner également organisé en sous-groupes, mais ceux-ci ayant permuté de restaurant ; et : une nouvelle exposition des voitures du LCF en front de mer, sur le remblai de Quend-Plage déjà nommée, après le déjeuner.

Notons ici pour la petite histoire qu'au cours de cette soirée de gala, le reporter et envoyé spécial du Lancia Club France, chroniqueur de cet événement pour le compte de la Lettera, fut également récompensé (lui ou sa voiture). Et que quelques semaines plus tard, ce même reporter s'en alla remettre à cette dernière la prestigieuse distinction lanciste, au cours d'une cérémonie empreinte de simplicité mais respectueuse du protocole.

Sous un grand soleil automnal, les *rallymen* et leurs copilotes pourront y lézarder quelques temps et faire les adieux qu'il convient aux autres participants, avant de reprendre la route, ou le bateau, pour nos amis d'Outre-Manche, et de rejoindre leur ports d'attache respectifs.

**Jean-Marc FOURRE**





**LTA 24-04**

# La Lettera tecnica

du LANCIA CLUB FRANCE

**Modèle :**  
Tous

**Thème :**  
Généralités

## **Appel à contribution !**

Si vous appréciez la Lettera tecnica, participez !  
Nous manquons de sujets alors votre contribution est  
essentielle. Tous les détails en fin d'article – Merci !

Par Christof Schmidt,  
LCF N° 1531



N'hésitez pas à contacter l'auteur : [christof.s.schmidt@gmail.com](mailto:christof.s.schmidt@gmail.com)

## Traitements anticorrosion

Une chose est quasi certaine : tout amateur bricoleur de Lancia anciennes aura eu à lutter contre la corrosion ! Je vous propose ici un partage de connaissances et d'expériences qui je l'espère, pourra vous être utile. N'hésitez pas à réagir si vous souhaitez apporter des correctifs ou compléments !

Que cela concerne une pièce métallique quelconque, un élément de structure ou encore la carrosserie, la tâche est la même : éradiquer la corrosion déjà présente et ralentir sa réapparition. Car oui, une fois le processus enclenché, il est quasi impossible de le stopper réellement.

### LA CORROSION, C'EST QUOI ?

La corrosion désigne l'altération d'un matériau par réaction chimique avec un oxydant (majoritairement le dioxygène  $O_2$  et le cation  $H^+$ ). Elle peut toucher toutes sortes de matériaux (métaux, céramiques, polymères) dans des environnements variables. Concernant les métaux, on peut citer la traditionnelle rouille des alliages à base de fer mais aussi le vert-de-gris des métaux à base de cuivre.

On peut parfois aussi parler de corrosion galvanique, de fretting corrosion, de corrosion sous contrainte, etc. : ce sont des cas particuliers qu'on n'évoquera pas ici : notre article traitera aujourd'hui exclusivement de la corrosion des métaux ferreux (aciers principalement), phénomène que l'on rencontre sur nos châssis, carrosseries et pièces automobiles.

**En résumé :** la corrosion des aciers (la rouille) c'est une réaction chimique naturelle (oxydoréduction) entre ses molécules de fer et l'air ambiant, chargé d'oxygène et d'eau. Une ambiance acide, salée ou chaude auront tendance à accélérer le phénomène.

### LES EFFETS DE LA CORROSION

Au-delà de l'aspect inesthétique, la rouille augmente le volume de la matière et la fragilise.

**La rouille superficielle** est peu profonde et se développe sur les pièces exposées à l'air libre ; le métal n'a généralement que peu souffert.



**La rouille structurelle**, elle, se développe au contact de l'eau stagnante et abîme fortement le métal.



### LUTTER CONTRE LA CORROSION

Le principe est théoriquement très simple : éliminer la corrosion existante puis isoler le métal de son environnement. A tout jamais.

Sauf que... il est quasi impossible d'éliminer 100% de la corrosion et il n'existe pas de solution protectrice parfaite. Et parfois, il y a des zones inaccessibles. Devant cet état de fait, il ne faut pourtant pas baisser les bras : l'huile de coude (produit magique !) et les avancées technologiques (magiques aussi !) de ces dernières années nous permettent de disposer de solutions efficaces. Toutefois, soyons réalistes : nos actions permettront de ralentir la progression de la rouille, elles ne permettront pas de guérir le mal.

## 1<sup>ère</sup> phase : décapage de la rouille existante

Le décapage de la rouille superficielle est relativement aisé. Un ponçage ou un brossage (brosse synthétique, laiton ou acier) suffiront généralement.

Le décapage de la rouille structurelle est plus compliqué. La meilleure méthode consiste à découper la partie abîmée et souder une pièce de remplacement.



Bien veiller à protéger les zones qui recevront la soudure au préalable sinon la rouille s'y logera de nouveau. Dans le cas

où cette opération n'est pas possible, on cherchera à décaper la zone au maximum.

Les méthodes de décapage sont diverses et variées :

- Le grenaillage (communément appelé « sablage ») : on projette un abrasif sur la zone à traiter. A la maison, cela nécessite un outillage particulier (cabine et compresseur) mais on trouve assez facilement des entreprises spécialisées pour sous-traiter l'opération. Un nettoyage minutieux est ensuite nécessaire, notamment pour des pièces comportant des cavités : l'abrasif, il y en a encore et toujours, et il faut s'en débarrasser !
- Le brossage : on utilise une brosse en nylon, en laiton ou en acier (agressivité croissante) pour retrouver le métal sain. Les brosses peuvent être manuelles, ou montées sur perceuse, disquuse ou touret.



Ma préférence personnelle, quand cela est possible, est d'utiliser une perceuse à colonne, encore plus pratique qu'un touret, du fait de l'accessibilité et du travail à hauteur.



- Le ponçage : moins agressif que le brossage, il est recommandé pour les zones potentiellement

déformables. Compter 2 jours pleins pour poncer l'extérieur d'une Lancia Flavia !



- Décapage électrochimique : le principe consiste à tremper les pièces dans un bain qui éradiquera tout ce qui n'est pas métallique, puis à les laver à haute pression.

## 2<sup>ème</sup> phase : protéger

Une fois le métal à nu, il est important de le protéger des agressions de l'air ambiant très rapidement. D'autant plus en cas d'humidité élevée.

La solution la plus commune consiste à utiliser des peintures et apprêts « anti-rouille ». Il existe de multiples solutions, plus ou moins performantes. Concernant le mode opératoire, le mieux est de se fier aux préconisations d'utilisation émises par les fabricants. Pour ma part, mes produits fétiches sont :

- **Primaire phosphatant Restom Phosprim 4090** : je l'ai notamment utilisé lors du décapage du bas de caisse de ma Flavia, avant d'appliquer 3 couches de Rustol CIP. Facile à appliquer (au chiffon), il permet de se donner un peu de temps avant la mise en peinture.



- **Rustol Owatrol** : la sous-couche anti-rouille de base pour de multiples applications. Donne un aspect jauni aux pièces, à recouvrir de peinture ensuite.



- **Rustol CIP** : anti-rouille spécial application marine. Idéal en 3 couches pour les bas de caisse et châssis avant l'antigravillon (la couleur orangée du Rustol CIP permettra de repérer aisément les zones abîmées durant la vie du véhicule).



Il existe aussi les convertisseurs de rouille qui stoppent chimiquement la corrosion et son évolution. C'est une solution que j'utilise quand le décapage n'est pas parfait, avant l'application d'une peinture antirouille. Il existe également plusieurs solutions et fabricants. Pour ma part, j'ai toujours utilisé **Ferose**.



Une autre solution, utile notamment pour la visserie, est le procédé de métallisation. Cela consiste à projeter via un arc électrique un alliage de zinc/alu à très haute température sur la pièce préalablement grenaillée. La couche de protection est homogène et résistante. Impossible à réaliser chez soi, mais comme pour le grenailage, il est relativement facile de trouver des sous-traitants.

### LE CAS DES CORPS CREUX

Tout ce qui a été dit plus haut est applicable aux zones accessibles. Mais il existe de nombreuses zones dans nos voitures qui ne le sont pas, comme les longerons, les cavités que l'on trouve au niveau des planchers, ou encore les pieds de porte. Dans ce cas, la solution est d'y appliquer une couche de gras qui va isoler le métal (et sa rouille déjà présente !) de l'air ambiant.

Pour cela, la cire corps creux s'injecte sous air comprimé (il existe aussi des aérosols mais la quantité manque et la planète s'en plaindra !). Il est parfois nécessaire de percer des trous d'accès. La bonne quantité ? La cire doit couler par tous les interstices possibles, pendant quelques jours. De mon point de vue il n'y en a jamais assez !



### LE CAS DES JOINTURES DE TOLES

Lorsqu'on traite les zones constituées de tôles assemblées (c'est notamment le cas des caisses, passages de roues, etc), il est essentiel, après décapage et protection, de s'assurer que l'humidité n'ira pas se loger entre les tôles.

Le mastic polyuréthane est le produit adéquat : il s'applique au pistolet et se lisse à la main.



Quelques bonnes adresses :

Restom : <https://www.restom.net/fr/> | Tel 03 85 74 95 60

Belles Anciennes : <https://www.belles-anciennes.fr/> | Tel 04 72 02 05 41

### 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](mailto:christof.s.schmidt@gmail.com) qui se chargera de la mise en page.

Merci !