



La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

Depuis 1980



BONNE ANNÉE 2025

Sorties 2025

Dîner à l'occasion de Retro mobile: Paris (75)	5 février
Salon Moteur Passion: Avignon (84)	21-23 mars
Journée en Occitanie: Caylus (82)	30 mars
Primavera: Villegnon (18)	5-6 avril
Normandie: Dieppe (76)	26-27 avril
Sliding pillar: Saint Valery en Caux (76)	30 mai-2 juin
Montée Historique: Lancia à l'honneur: Laon (02)	7-9 juin
Randonnée des Alpes: La Grave (05)	27-29 juin
Le Mans Classique: Le Mans (72)	3-6 juillet
Vexin français: Bessancourt (95)	5 juillet
Lorraine: Uckange (57)	30-31 août
Suresnes Auto Retro: Suresnes (92)	20-21 septembre
45ème Grand Rallye: Pezenas (34)	26-28 septembre
Epoqu'auto: Lyon (69)	7-9 novembre

25-A

Edito Chers amis,

En avant 2025 !

Au nom du bureau, je vous présente nos meilleurs vœux pour la nouvelle année dont le coup d'envoi sera donné par l'Assemblée Générale le 15 février prochain. Le bureau vous y attend avec impatience. En cas d'empêchement, n'oubliez pas de transmettre votre pouvoir de même qu'à remonter vos commentaires à tout sociétaire qui vous représentera. Ce sera l'occasion de détailler le bilan 2024, présenter le programme 2025 et les actions associées, d'échanger directement entre nous. Les modalités pratiques de participation par visio conférence sont rappelées dans ces pages.

N'oubliez pas de *remplir* en adressant votre cotisation 2025 à Philippe Houdaille.

Cette Lettera initie la présentation du témoignage du propriétaire d'un coupé Flavia PF 1.8 d'origine destiné à la compétition et retrouvé aux Etats Unis. Remercions vivement Jim Donnelly, l'auteur et Hemmings, l'éditeur pour l'adaptation libre de l'article intéressant.

C'est le moment de penser à préparer sa Lancia pour la nouvelle saison. Notre Lettera Tecnica fait le point sur les préparatifs usuels. Merci à Daniel Pottier sans oublier Christof Schmidt qui reçoit (tous) les témoignages issus de l'expérience de nos membres.

Ne manquez pas l'élan de Christof pour doper l'animation technique du LCF et lisez bien sa proposition.

Lancia confirme son retour dans l'hexagone et nous a sollicités. Le LCF a répondu présent avec cinq exemplaires de nos Lancia classiques lors de la session de formation des représentants de la Marque à Lyon en décembre dernier.

Rendez-vous le 15 février !

Cordiales salutations lancistes

Jean-Charles VOISIN

Assemblée Générale Ordinaire Annuelle 2025 du Lancia Club France

Les sociétaires du Lancia Club France sont convoqués en assemblée Générale Ordinaire le **Samedi 15 Février 2025 à 17h** par **VISIOCONFERENCE** dont les modalités seront les suivantes:

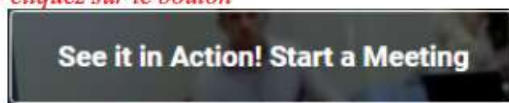
Comment se connecter pour l'AG du LCF ?

Avant de commencer vous devez avoir:

- un ordinateur avec micro et caméra ou bien un smartphone
- une liaison internet rapide(ADSL, Fibre ,4G)

Procédure:

- il n'y a pas de logiciel à installer dans l'ordinateur tout se passe dans le navigateur
- ouvrez votre navigateur préféré sur votre ordinateur
- tapez "jitsi.org" dans la barre d'adresse du navigateur
- tapez entrer puis
- cliquez sur le bouton



- une nouvelle page s'affiche.

Tapez « **AGLanciaClubFrance** » dans la fenêtre « démarrer la conférence » et cliquez sur « démarrer la conférence »



- le navigateur peut vous demander l'autorisation d'utiliser le micro et la caméra: dites oui

Ordre du jour:

- rapport moral et financier
- quitus du bureau
- élection du bureau
- questions diverses

Les projets de résolution(s) ou de modification(s) de l'ordre du jour doivent être déposés 10 jours avant l'AG et à la demande de 10 sociétaires au moins

Une nouvelle page s'affiche qui invite à rejoindre la réunion

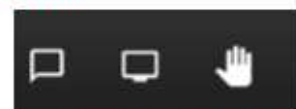
Tapez votre nom (ex *jacques Martin*) et cliquez sur « rejoindre la réunion »



Vous êtes connectés

Pendant la réunion

- coupez votre micro quand vous ne parlez pas (icône en bas de l'écran au milieu)
- quand vous voulez prendre la parole, cliquez sur la main en bas à gauche de l'écran



- Si vous voulez plus de paramètres cliquez sur les trois petits points en bas à droite de votre écran



Le bureau du LCF sera connecté dès 16h le samedi 15 Février afin que chacun puisse faire des essais de connexion avant la réunion afin d'être au point

RENOUVELLEMENT COTISATION 2025

Nom : N° Adhérent :
 Paiement par chèque à l'ordre du LCF : 70 €
 Paiement par virement sur le compte : FR76 3000 3016 5700 0372 6158 993 code BICS : SOGEFRPP

Dans les deux cas merci d'indiquer votre n° de sociétaire avec le règlement.

Changements éventuels :

Nlle adresse postale:

Nlle adresse électronique :

Nlle(s) Lancia : modèle :

type: n° châssis :

année :

état :

Autres modifications :

Bulletin à retourner à :Philippe HOUDAILLE 12 impasse des pavillons 84000 AVIGNON

Comme à l'habitude, vous aurez à vous prononcer sur le rapport de l'exercice 2024(financier d'une part, moral et d'activité d'autre part). L'Assemblée Générale est l'occasion de proposer des évolutions de toute nature. Vous élirez ensuite le bureau pour l'exercice 2025. Le bureau ci-après se présente à votre suffrage :

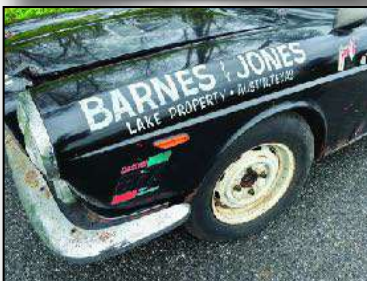
Président: Jean-Charles Voisin,
Vice-président : Thierry Vendewinkele,
Trésorier : Philippe Houdaille
Secrétaire: Jean-Pierre Voisin,
Secrétaire: Claude Goeuriot,
Secrétaire : Daniel Pottier,
Secrétaire : Jean-Marc Fourré

Histoire d'une rare Lancia Flavia compétition de 1964

Ses voitures ne se sont pas vendues en grand nombre aux États-Unis, mais Lancia, l'une des véritables curiosités historiques du monde automobile, jouit depuis ses premières années (1906) d'une réputation bien méritée de qualité et d'audace technologique. Elle a toujours eu un penchant prononcé pour le sport automobile, car son fondateur, Vincenzo Lancia, était pilote de course chez Fiat avant de lancer (!) sa marque.



L'ingénierie avancée fait partie de l'ADN de Lancia depuis ses tout débuts en 1906. La Lancia Theta de 1913 a été la première voiture européenne à être équipée d'un système électrique intégré de série. Elle a été suivie par la Lambda, qui a fait ses débuts en 1922 et est toujours reconnue comme l'un des modèles automobiles les plus influents de l'histoire.



La Lambda était dotée d'un châssis monocoque, une nouveauté à l'époque et d'une suspension avant indépendante à piliers verticaux coulissants. Compte tenu de l'expérience en course automobile du fondateur, il n'a pas fallu longtemps à Lancia, l'homme, et à Lancia, les voitures, pour se distinguer dans les grandes compétitions dont la Targa Florio, la Mille Miglia et plus tard, la Carrera Panamericana au Mexique.

Compte tenu de sa présence en Europe, il était inévitable que les voitures d'usine Lancia tentent également leur chance dans les rallyes, et aujourd'hui, cette évolution place Lancia parmi les véritables grandes marques qui participent à ces compétitions. L'équipe d'usine de rallye, officiellement connue sous le nom de Squadra Corse HF Lancia, a remporté son premier titre international en 1972 - le Monte Carlo - avec un coupé Fulvia HF. Quelques années plus tard, Lancia est revenu avec l'ébouffante Stratos à moteur central, un coupé doté d'un puissant V6 pour affronter la terre et le gravier. La Stratos a cédé la place à la 037 encore plus extrême des années 1980, qui combinait un moteur suralimenté de 2,1 litres incroyablement vif avec un poids plume de 960 kg, qui a remporté le titre mondial WRC en 1983 en groupe B.



la Squadra Corse HF est revenue avec la Delta HF à transmission intégrale, un poids mouche avec turbocompresseur et transmission intégrale qui a remporté six titres WRC consécutifs à partir de 1987, donnant à Lancia un total de 10 championnats internationaux de rallye. C'est un record qui fait de Lancia la marque la plus titrée en rallye d'après-guerre, un record qui remonte aux

années 1950 avec l'Ardea, l'Aprilia et l'Aurelia GT, cette dernière étant dotée du premier moteur V6 de l'industrie automobile.

Lancia étant Lancia, le programme rallye a gagné en amélioration technique au fil des



années.

La voiture présentée, un coupé Lancia Flavia PF de 1964, « PF » signifiant carrossier Pininfarina, est l'évolution logique de ce processus.

Le propriétaire Mike Kristick de Wellsville, en Pennsylvanie, est un passionné depuis toujours des voitures de course anciennes et des productions automobiles italiennes sortant de l'ordinaire. En grande partie grâce à ses contacts avec un club Lancia basé en Europe, Mike a appris que ce coupé Flavia PF serait l'une des 15 voitures similaires préparées par l'usine Lancia pour courir en rallye. Au plan toponymique la Flavia fait référence à une voie romaine éponyme.

La Flavia a été la première voiture que la Squadra Corse HF a modifiée pour courir.



La Flavia s'est immédiatement révélée admirablement, avec une victoire au raduno dei Fiori qui est devenu aujourd'hui le rallye de San Remo, ainsi qu'une deuxième et une troisième place au Rallye de Monte-Carlo 1966 après que les commissaires techniques monégasques eurent fâcheusement disqualifié les trois premières Mini Cooper S pour une violation discutable des spécifications des phares, donnant la victoire au classement général à Citroën.

Lancia a ensuite recentré ses efforts en rallye sur le coupé Fulvia HF, plus dynamique, avec le très estimé Sandro Munari pour premier pilote.

D'après les recherches de Mike, ce coupé Flavia PF a été exporté aux États-Unis et s'est retrouvé entre les mains de l'importateur américain Ferrari Luigi Chinetti à New York, où le triple vainqueur du Mans l'aurait utilisé avec parcimonie. « Ils ont fait leurs propres rallyes dans le Nord-Est, puis Luigi Chinetti Jr., de l'équipe North American Racing, a emmené certains de ses pilotes pour les tester sur le parcours routier de Lime Rock dans le Connecticut. Le N.A.R.T. a toujours eu ses propres voitures de course, et cette Flavia en faisait partie.

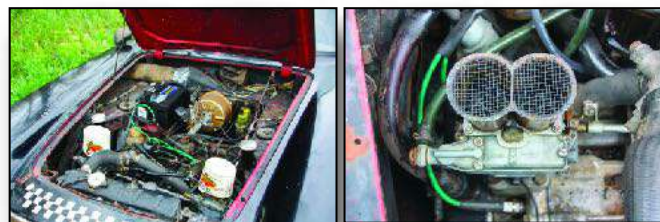


Donc ce que vous voyez ici est une voiture de rallye dans son état d'usage après avoir été utilisée par le NART et un autre propriétaire.

Il s'agit bien d'une « sortie de grange », son historique est fragmentaire mais suffisamment original pour qu'elle soit invitée au concours d'élégance et d'état « the Amelia » dans la catégorie « Barn Find ».

Il s'agit d'une voiture absolument non restaurée avec un intérieur éventré et déchiré, une peinture très défraîchie, des pneus hiver surdimensionnés montés sur des roues d'usine si rares que Mike s'inquiète de les abîmer dans les rares occasions où il conduit la Flavia.

Un gars m'a demandé : "Comment l'as-tu patinée ?" Il pensait que je l'avais poncée ou vieillie d'une manière ou d'une autre mais je lui ai dit que c'était son état d'usage", explique Mike. "J'ai pensé à la restaurer, mais beaucoup de gens m'ont dit que je devais simplement la laisser en paix. » Selon les goûts américaines, surtout lorsqu'elle était neuve, la Flavia était considérée comme très insolite. Elle était vue comme la Lancia haut de gamme ou peut-être plus précisément, comme un coupé exclusif. Cette Flavia est équipée de la version 1,8 litre du moteur boxer quatre cylindres que Mike décrit comme « ressemblant à un moteur Subaru primitif ».



La Flavia était une traction avant équipée de la première boîte à 4 vitesses synchronisées de Lancia, montée devant les roues avant, tout comme le moteur. La Flavia était également atypique dans la mesure où elle était dotée des premiers freins à disque Dunlop aux quatre roues, le même type, selon Mike, qui équipait les premières Jaguar et autres « spéciales » britanniques. La suspension avant de la Flavia est assurée par un ressort à lames transversal. Le train arrière est à essieu rigide et ressorts semi-elliptiques.

La voiture de Mike est l'un des 19 293 coupés Flavia PF produits au cours des 10 ans de production qui s'est terminée en 1971

La suite au prochain N°

"Naissance de l'Officina del LCF"

Chers amis,

Lors de notre dernière Assemblée Générale, nous avons rappelé la volonté de dynamiser l'animation technique au sein de notre club : partage de connaissances, dépannage des uns et des autres, bibliothèque accessible aux membres, interventions de spécialistes,... Des expériences et des idées nous en avons tous, reste à les mettre en œuvre !

En 2024 nous avons lancé la Lettera Tecnica qui accompagne notre Lettera traditionnelle. Vous retrouvez les sujets dans l'espace membre du site internet. A ceux qui y ont contribué, un grand merci.

En complément, toujours en lien avec l'objectif réaffirmé de dynamiser le partage de la technique, nous avons pensé créer "L'officina del LCF", collectif de passionnés au sein du club, volontaires pour proposer des actions, des sujets et également volontaires pour les mener à bien.

De façon très concrète pour aller plus loin, nous allons organiser une première réunion en visio au cours du

premier trimestre puis régulièrement selon une fréquence à définir, créant ainsi ce collectif et définissant nos premières actions. Afin de rassembler toutes les bonnes volontés, nous lancerons prochainement une invitation à tous les membres du LCF assortie de deux conditions : volontaire pour dire et proposer, volontaire pour agir !

Je me propose pour animer le groupe.

Avant de lancer cette initiative, nous aimerions connaître votre opinion sur le sujet. Pour cela, merci de remplir le questionnaire en ligne en suivant le lien : quelques instants pas plus !

<https://forms.gle/p4byiNRbuqxL96j46>

Remerciements sincères anticipés pour votre participation.

Christof Schmidt

LE *Flavio*



Rencontre Stellantis du 12 décembre 2024

A l'automne, une voix sympathique me laisse un message téléphonique: nous recherchons quelques Lancia historiques pour les présenter le 12 décembre à Lyon lors de notre événement pour lancement de la nouvelle Lancia Ypsilon.

- Allo Yves ? Allo François ? Qu'en pensez-vous ?
- D'accord, bien sûr ! On va les trouver les autos. Nous sommes en plein préparatifs pour Epoque'Auto, on organise ça juste après.

Le contact est établi dans la foulée. Nous répondons présent et nous déjouons des principales contraintes : ZFE, assurance collection des voitures, nuit précoce, anticipation des conditions climatiques lyonnaises en fin d'année. Nous nous mettons d'accord sur une présentation statique de cinq Lancia historiques et la possibilité de faire un « tour de quartier » avec les participants. La transmission de l'ADN ne s'improvise pas !

Côté Lancia, les participants seront une quinzaine de commerciaux du réseau et autant de personnes du siège de la marque

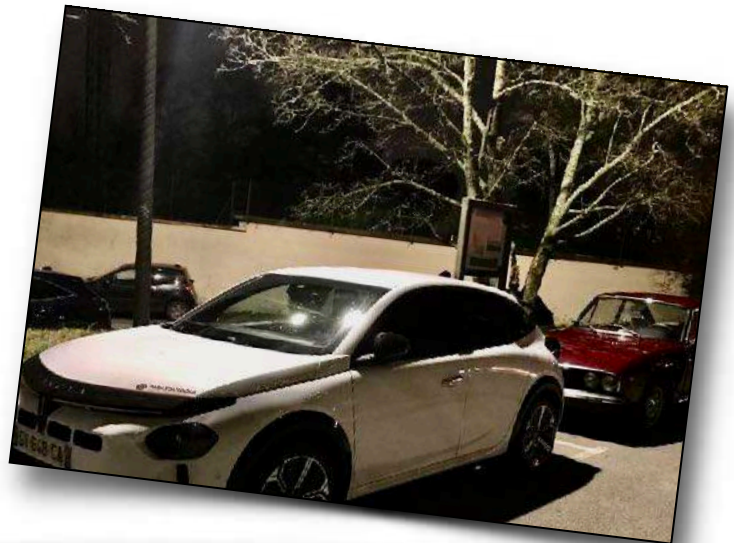
Rapidement identifiées, les autos étaient présentes à l'heure dite ... sans perturbation neigeuse. Le barnum et l'éclairage mis à disposition ont permis aux propriétaires et accompagnants d'exposer les détails et caractéristiques de chaque exemplaire, Echange de bons procédés, la nouvelle Ypsilon était présentée à nos Lancistes qui l'ont regardée sous toutes ses coutures et l'ont appréciée. Les discussions étaient enthousiastes des deux côtés.

L'événement se concluait par l'invitation de tous les participants à dîner par Lancia France.

Après cette rencontre fructueuse et sympathique, il est envisagé que l'opération puisse se renouveler dans d'autres régions à l'occasion de l'ouverture de nouvelles Casa Lancia et de lancement de nouveaux modèles.

Un grand merci à Lancia France, François Dupont, Rémy Lépine, Yves Marmonier, Bernard Momin, Jean-Pierre Schubert, Henri Valla.

« Le comité d'organisation »



Lancia: une photo , une histoire



*René Trautmann et Jean-Pierre Hanrioud lors du Rallye de Monte Carlo Rally le 20 janvier 1966.
Ils seront finalement deuxième. Ove Andersson et Rolf Dahlgren troisième sur la deuxième Flavia.*

Dura lex sed lex

Au Rallye Monte Carlo 1966, devancé par trois Mini et une Ford Cortina Lotus, Pauli Toivonen sur Citroën DS 21 finit cinquième au classement général suivi par les Coupés Flavia de René Trautman et Ove Andersson.

L'équipe Citroën porte réclamation contre certaines équipes quant aux ampoules de phare non homologuées. Les Minis et la Ford Cortina sont disqualifiées. Ainsi les Lancia Flavia coupé bénéficient des deuxième et troisième places au classement général, la coupe revenant à la Citroën DS.

Pour en savoir plus : <https://www.mecanicus.com/news/rallye-monte-carlo-1966-une-histoire-de-phares-a-iode>

Et pour les passionnés du Coupé Flavia en compétition, ce groupe facebook : [Lancia Flavia Competition International Register – FCIR](#)



LTA 25-01

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 Daniel Pottier,
LCF N° 147

N'hésitez pas à contacter l'auteur : sferic-pottier@wanadoo.fr



Vérifications usuelles et régulières

Certes votre LANCIA n'est pas un Airbus ou un Rafale mais elle mérite quelques vérifications et contrôles simples qui régulièrement pratiqués vous éviteront une panne idiote voire vexante.

Il est évidemment présumé que le réservoir d'essence en contient, que le radiateur de refroidissement est garni tout comme le lave-glace et que les pneus - pas trop âgés - sont gonflés à votre convenance voire aux spécifications d'usine.

Passons aux choses plus sérieuses.

Allumage : dans l'hypothèse où la voiture n'est pas équipée d'un allumage électronique :

- état des vis platinees.
- état de la tête d'allumeur, parfois fendue.
- état du doigt d'allumage.
- condensateur en état.

dans tous les cas :

- avoir des vis platinees, une bobine et un condensateur de rechange.
- vérifier que le fil de la bobine à l'allumeur n'est pas oxydé (vert de gris), à chaud ce défaut entraîne des effets désagréables dont l'origine est difficile à déterminer.
- idem pour les câbles de batterie.
- vérifier l'état des fils de bougies moteur tournant dans l'obscurité, si le feu de Saint Elme se manifeste ainsi que des aurores boréales, vous pouvez les changer.
- la batterie est-elle encore jeune ? (- de 5 ans)

Moteur

- pour les Fulvia en particulier un joint de couvercle au fond du coffre peut être fort utile ; c'est une expérience vécue, les puits de bougie se remplissent d'huile etc.
- état du tuyau de récupération d'huile.
- les « durits » d'arrivée d'essence sont-elles bien fixées et étanches ?
- fonctionnement du calorstat.
- la petite tringle de soutien placée sous les carburateurs des Fulvia doit-être bien fixée.



Freinage :

- niveau dans le réservoir de liquide de freins.
- fuites éventuelles.
- état du tuyau de dépression du freinage, s'il est fendu ou troué ça freine moins bien, forcément.
- la biellette du compensateur de freinage est-elle présente ?



Direction/Roulement :

- niveau d'huile ou de graisse dans le boîtier de direction – Fulvia et Flavia en particulier.
- les roulements sont à vérifier annuellement.

Boîte à vitesses : vérifier le niveau régulièrement.

Outils à bord : vérifier la présence du cric et d'une trousse à outils plus ou moins complète, selon votre choix...

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 !