



Depuis 1980

La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE



25-D

Chers amis lancistes,

Notre monde lanciste est universel. En lisant Viva Lancia de nos amis anglais, j'ai remarqué un entrefilet sur un ouvrage que je ne connaissais pas sur la Flavia. Contact pris avec l'auteur, un authentique passionné et quelques temps plus tard un livreur sonnait : j'en ai pris pour des heures de lecture. Ce n'est pas fini et c'est déjà partagé.

Notre programme de festivités se poursuit tel que prévu avec dernièrement la RDA, comme à son habitude, une réussite entre amis... ouverte à quelques non lancistes dont certains ont promis de le devenir. Le LCF a envoyé une délégation au Mans Classic sous l'impulsion de Jean-Paul Renaudat tandis que quelques franciliens bénéficiaient de l'ombre des arbres sur les bords de Seine pour le pique nique d'été. Les festivités continuent à la rentrée avec Suresnes Auto Rétro et notre Grand Rallye Annuel qui joue à guichet fermé. Il est toujours possible de tenter sa chance sur liste d'attente. N'oubliez pas la Lorraine, c'est une de nos sorties fondamentales.

La vie est ainsi faite que notre association repose sur le bénévolat lequel par définition peut rencontrer certaines limites. Ceci explique la

fréquence allégée de nos parutions. Une bonne nouvelle dans ce contexte : Patrick Arnaud a proposé ses services pour l'animation de notre Lettera et nous l'en remercions vivement.

Notre communauté Whatsapp est maintenant installée : n'attendez pas rejoignez-nous et participez aux échanges en direct. Pour le mode d'emploi retour à la Lettera précédente... merci Christof !

Dans cette parution, un nouvel opuscule Lettera Technica, comme d'habitude très pratico-concret : il traite cette fois de circuits électriques pour Flavia 2000 et le sujet est parfaitement transposable à tout modèle classique.

N'oubliez pas de sortir votre Lancia en ces jours de soleil. Ça lui sera bénéfique comme à vous. Une idée : pourquoi ne pas y inviter la génération suivante ?

Bel été à tous !

Cordiales salutations lancistes

Jean-Charles Voisin

Rallye de Normandie 2025

Vous l'aurez certainement remarqué, tout événement mondain de réputation internationale commence en réalité avant la date officielle et se termine bien après la cérémonie de clôture.



Le Rallye de Normandie organisé par le Lancia Club France suit cette voie et le "before" vaut tout autant la peine d'être raconté que l'événement lui-même.

Cette année donc, la plupart des participants s'étaient donné rendez-vous la veille de l'événement et le Rallye commence dès le début d'après-midi du samedi par l'arrivée successive des équipages, les retrouvailles sur le front de mer de Quiberville, quelques pas le long de la plage et vers les falaises, et pour ceux qui ont faim, un plateau de fruits de mer ou des moules-frites bienvenus.

Le dîner, organisé dans un restaurant donnant directement sur la mer, permet de constater que plus de quinze équipages ont répondu à l'appel des organisateurs, ou plus exactement l'ont devancé, le Rallye ne commençant officiellement que le lendemain. Parmi ces équipages impatients figurent des nouveaux venus au sein du Club : Hervé Jumeau et sa navigatrice, à bord de leur beau coupé Beta 2^{ème} série de couleur blanche, venus de Cambrai, et M. et Mme Durigneux, venus eux de Belgique avec une Fulvia Sport de couleur bordeaux.



Le lendemain dimanche donc, le Rallye de Normandie se met en route après le petit déjeuner dit "d'accueil" : en l'occurrence l'accueil des tout derniers invités, arrivés tôt le matin même, après s'être levés encore plus tôt, mais ayant pourtant comme l'impression d'être en retard.

Ceux-là viendront compléter le groupe (plus de quarante lancistes) et le plateau (une bonne vingtaine de voitures), qui représente désormais toutes les décennies fastes de la Marque et la plupart de ses productions emblématiques : Flavia, Fulvia (Coupé et Sport), Beta (coupé, spider et HPE(*)), dont un bel exemplaire en version Volumex), Delta (et quelle Delta !) sans oublier les plus récentes Musa et Thesis (venue de chez nos amis de Lancianet), auxquelles s'est jointe une Dino déjà vue au "Normandie" et dont le pilote et son intrépide navigateur ont échangé leurs places par rapport à la sortie précédente, pour le plus grand plaisir du plus jeune.

Juste avant le départ, l'organisateur n'oublie pas de donner les dernières consignes.

Craignant de voir se perdre certains de ses équipages sur les petites routes du Pays de Caux, il va jusqu'à prévenir de l'existence de deux boucles sur le début du parcours, qui pourront donc générer des croisements lancistes inopinés mais dûment annoncés et indiqués dans le roadbook.

Notons ici que ce même roadbook signale l'existence sur le front de mer de Quiberville, tout au début du parcours, d'un Raz des compteurs ne figurant sur aucune carte, ni marine ni terrestre, mais situé, selon les indications détaillées de cet estimable document, au sud-ouest et à proximité immédiate – moins d'un demi-nautique - du restaurant l'Huitrière. Cette précision est gracieusement donnée par l'auteur à destination des lancistes plaisanciers qui viendraient à faire relâche à l'Huitrière lors d'une prochaine navigation à Quiberville.

Une fois dotés de ces instructions routières, les participants au Rallye visiteront successivement, et sans détour inutile, le Phare d'Ailly, le Cimetière marin de Varengeville sur Mer, le Château d'Imbleville (fermé ce jour-là) et une succession de jolis villages normands, tout cela en direction de Fontaine-le-Dun et de la halte prévue à la Table du Lion.

La deuxième étape du Rallye emmènera les lancistes rassasiés à Royville, pour la visite de la balaiterie artisanale installée là depuis 2020 et dont les deux propriétaires et fondateurs nous recevront avec une extrême gentillesse et

beaucoup d'amabilité. Juste après le départ d'un autre groupe d'amateurs d'anciennes, "multi-marques" celui-là, nous pourrons à notre tour nous restaurer de gâteaux et de breuvages tous issus du sorgho cultivé à proximité de la balaiterie et utilisé, à titre principal, par nos deux hôtes pour fabriquer de manière artisanale mais très poétique leurs balais, balayettes et autres brosses à légumes, à pianos ou à radiateurs ...

Ayant évoqué le "before" de ce beau rassemblement, disons juste un mot de "l'after". Tous les participants reprendront la route après cette étape à Royville et son traditionnel "Goûter d'adieu", les uns pour rentrer chez eux – avec plus ou moins de fortune – les autres en direction de Quiberville, pour prolonger leur séjour en Normandie et participer à un dernier événement convivial, sur les lieux mêmes du dîner de la veille et dans les mêmes circonstances ou à peu près

Jean-Marc Fourré

() Nous déplorons l'incendie qui a détruit l'importante restauration de l'HPE 2000 ie de Louis Dreneau. Le feu a pris dans le compartiment moteur, ce qui nous rappellera*

un récent épisode similaire sur une Lancia plus ancienne. Nous adressons tout notre soutien à notre ami Louis. »



Suresnes Auto Retro, à Suresnes (92150), les 20 et 21 septembre 2025



Pour la quatorzième année consécutive l'Office de tourisme de Suresnes recevra sur deux jours **le samedi 20 et le dimanche 21 septembre 2025**, plus de deux cents voitures anciennes sur la Terrasse du Fécheray, lieu privilégié surplombant Paris. Il rouvrira une page de son histoire et invitera les visiteurs à bord des voitures le temps d'une balade en ville. Ce sera l'occasion d'apprécier des voitures peu souvent exposées et de rencontrer des collectionneurs passionnés.

La découverte et la transmission du patrimoine passent aussi par l'échange !

Animations gratuites, buvette, glacier, foodtrucks sur place.

Une exposition retracera l'évolution de l'activité industrielle automobile suresnoise depuis le début du XXe siècle.

Et, pour la troisième année consécutive, le Lancia Club France sera présent à cet événement festif et convivial.

Venez nous rejoindre, avec ou sans votre voiture, le samedi, le dimanche, ou pour les deux journées (terrasse close et sécurisée de 18h00 le samedi à 10h00 le dimanche).

Un pique-nique est prévu pour les adhérents du Lancia Club France le samedi 20 septembre.

Un coupon déjeuner est offert aux exposants.

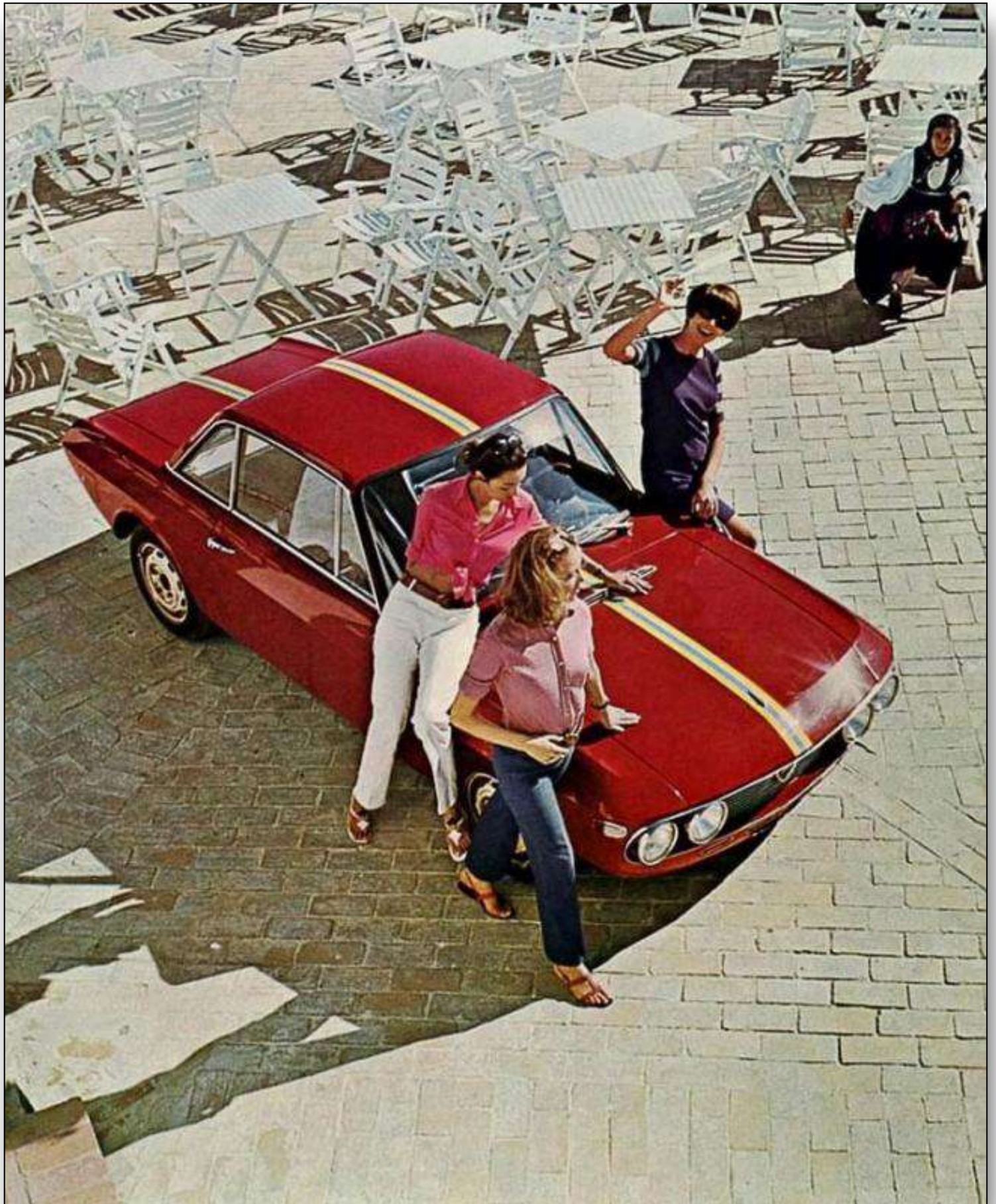
Pour s'inscrire, téléchargez le formulaire en cliquant sur le lien ci-dessous :

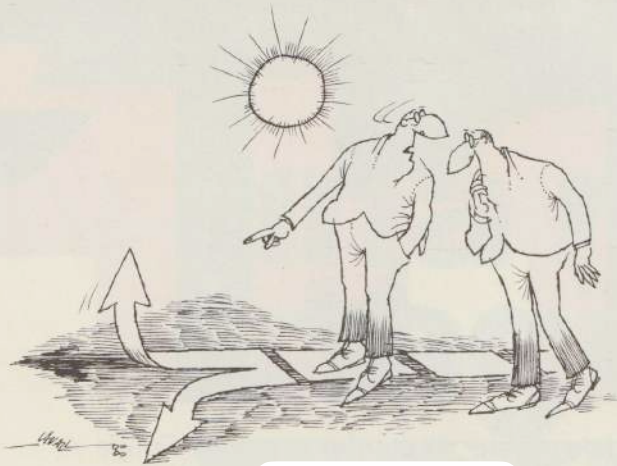
[Formulaire d'inscription Suresnes Auto Retro 2025](#)

et retournez-le à : contact@suresnes-tourisme.com

ou bien à Jean-Marc Fourré : jmfouurre.lanciaclubfrance@yahoo.com

IMPORTANT : Date limite d'envoi du formulaire fixée au Jeudi 18 septembre 2025 et jauge réduite à 200 voitures cette année.





C'est peut être la chaleur ?



L'idée qu'il s'agisse de la police, d'une ambulance, ou des pompiers me semble pour le moins absurde.



Ça fait longtemps que vous attendez le dépannage ?



Dépêchez-vous ! je crois que quelqu'un descend

**SI FA PER...
STERZARE**

CAVALLONE



LTA 25-04

La Lettera tecnica

du LANCIA CLUB FRANCE

Modèle :
Flavia Coupé 2000

Thème :
Electricité

Par Christof Schmidt,
LCF N° 1531

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



Fiabilisation électrique et améliorations

Lors de la restauration de nos véhicules anciens, une étape importante concerne le faisceau électrique et les équipements associés. Les différentes Lettera Technica de 2024 et 2025 en témoignent.

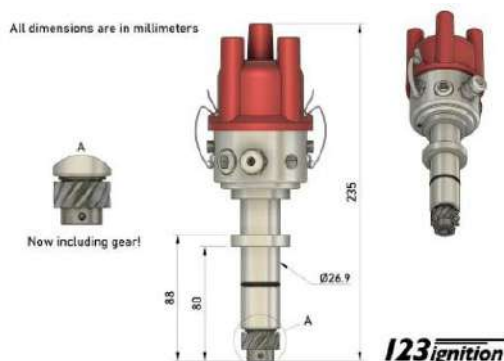
Après avoir restauré la mécanique, la carrosserie et la sellerie de ma Flavia Coupé 2000, je me suis concentré sur le système électrique et ses composants. L'objectif était de fiabiliser et d'améliorer le véhicule pour une conduite sur nos routes actuelles, tout en restant aussi proche que possible de la version d'origine. La philosophie était de ne pas endommager ou modifier le faisceau original : on n'interrompt pas un câble existant pour y ajouter un nouveau, on insère les nouveaux éléments aux points de jonction (cosses, borniers, etc.).

Dans cet article, nous aborderons divers sujets, dans l'ordre où je les ai mis en œuvre : la fiabilisation de l'allumage, la sécurisation du refroidissement moteur, la réduction des intensités électriques traversant le faisceau et les équipements, la réalisation d'un coupe-circuit antivol, et l'installation de warnings.

Il est essentiel de dimensionner la section de câble en fonction de l'intensité maximale qui le traversera lors de chaque nouveau câblage ou modification. Je recommande ce site internet pour connaître quelques bases de l'électricité automobile : <http://delaunoy.chez.com/technique/cablage/cablage.html>.

FIABILISATION DE L'ALLUMAGE

Comme le montrent de nombreux articles sur les véhicules anciens, la majorité des pannes proviennent d'un défaut d'allumage sur l'allumeur traditionnel. Ma première panne en bord de route fut ... un claquage de condensateur. Réparation facile quand on a les pièces dans le coffre, mais cela reste pénible et les railleries des amis suffisent à vouloir trouver une solution. L'installation d'un allumeur 123Ignition couplé à une bobine « Bosch Bleue » et un faisceau neuf fut faite dans les 7 jours suivants !



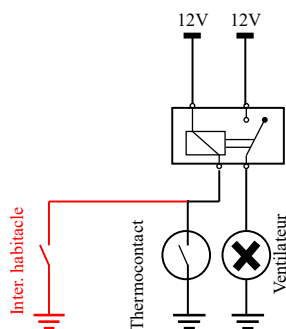
Il existe aussi des solutions intermédiaires qui consistent à conserver l'allumeur et remplacer le module Vis platinées – Condensateur par un système électronique. J'ai expérimenté cela sur un autre véhicule, le gain en fiabilité est appréciable !



De mon point de vue, l'avantage de la solution 123Ignition – et qui justifie le prix – est de bénéficier d'une courbe d'avance quasi parfaite en fonction du régime moteur, ce qui est plus hasardeux avec un allumeur mécanique.

SECURISATION DU REFROIDISSEMENT

Le refroidissement de la Flavia Coupé 2000 est plutôt performant sans réel besoin du ventilateur électrique, même en période estivale, tant que le véhicule roule. Evidemment, cela n'est pas vrai dès lors que le trafic est congestionné : le ventilateur électrique est alors nécessaire pour extraire les calories du circuit de refroidissement. Pour cela, le contacteur thermostatique est prévu au pied du radiateur et le ventilateur se déclenche à partir d'une température moteur de 82~86 °C. Un défaut de refroidissement pouvant entraîner des conséquences graves, et n'ayant aucune redondance prévue sur ledit contacteur, j'ai utilisé un interrupteur inutilisé dans la voiture pour forcer la mise en route du ventilateur sur demande. Le contacteur thermostatique n'étant qu'un contacteur piloté, il a suffi de câbler l'interrupteur en parallèle.



REDUCTION DES INTENSITES ELECTRIQUES

Rappelons les célèbres formules régissant le régime électrique en courant continu :

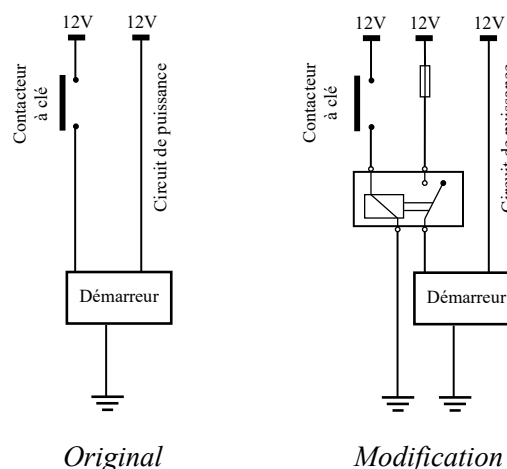
- Puissance (en Watts) = Tension (en Volts) × Intensité (en Ampères) → $P_{[W]} = U_{[V]} \times I_{[A]}$
- Tensions (en Volts) = Résistance (en Ohms) × Intensité (en Ampères) → $U_{[V]} = R_{[\Omega]} \times I_{[A]}$

Etant alimenté en 12 V, des intensités importantes circulent dans nos faisceaux électriques (par exemple 4,5 A pour une seule ampoule 55W). Plus les intensités sont élevées, plus les défauts et la vieillesse du circuit électrique peuvent entraîner des conséquences peu enviables comme de l'échauffement voire de petits arcs électriques. Ne retenons qu'une chose : si on peut réduire les intensités traversant nos câbles et nos appareillages, il faut le faire !

Premier cas de figure : l'éclairage. Par nature, l'éclairage avec ampoules traditionnelles consomme une puissance importante. Un exemple : de nuit sur route hors agglomération, 4 feux avant de 55W chacun,

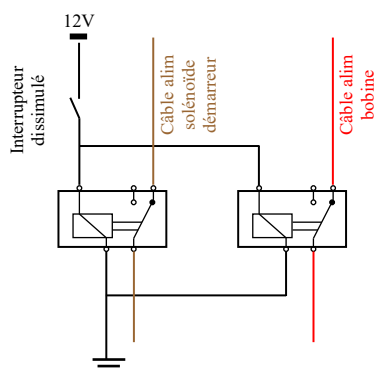
2 feux de position avant de 4W, 2 feux de position arrière de 5W, 2 feux d'éclairage de plaque minéralogique de 5W, soit en tout 248 W soit 21 A répartis sur le faisceau. L'utilisation en journée des feux de position et des « codes » faisant maintenant partie des usages, le faisceau électrique est continuellement sollicité. Le remplacement de toutes ces ampoules, ainsi que des ampoules du tableau de bord (cf Lettera Tecnica 24-03 de Claude Goeuriot), par des ampoules LED est chose aisée et permet de réduire considérablement la puissance consommée (-60% dans l'exemple mentionné). Qui plus est la visibilité est nettement améliorée. Seul point d'attention : le remplacement des ampoules de clignotants et de certains témoins au tableau de bord. Dans le premier cas, le passage à des ampoules LED implique le remplacement de la centrale clignotante. L'intérêt de passer ses clignotants en LED n'est pas tellement de soulager les câbles électriques mais plutôt le commodo, qui bien souvent est traversé par l'intensité électrique alimentant les 2 voire 3 ampoules de chaque côté. Dans le second cas, certaines ampoules témoin ne sont pas alimentées par une tension 12V franche ... et par conséquent ne s'allument jamais. J'en ai fait l'expérience pour le témoin de réserve d'essence, résultant en la première et j'espère dernière panne sèche de ma vie...

Deuxième cas de figure : contacteur de démarreur. Sur la Flavia, le démarreur est directement piloté par le contacteur à clé au tableau de bord. Il en résulte un courant traversant le contacteur à clé pour alimenter le solénoïde du démarreur, ce qui, à la longue, a tendance à abîmer les contacts. La solution consiste à relayer ce pilotage de telle façon que le courant transversant le contacteur à clé soit aussi faible que possible.



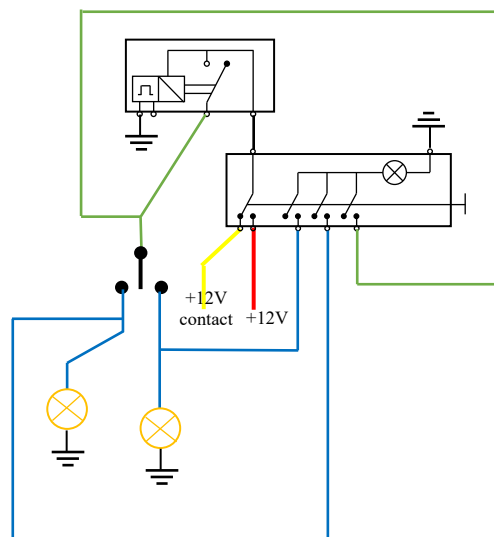
REALISATION D'UN COUPE-CIRCUIT

Au-delà d'installer un coupe-batterie général qui permet de couper complètement l'alimentation électrique de la voiture durant les périodes d'hivernage par exemple, mon souhait était de réaliser un coupe-circuit antivol. Le principe de fonctionnement retenu est tout simple : un interrupteur dissimulé quelque part dans l'habitacle, qui pilote deux relais qui ouvrent deux circuits : celui d'alimentation de la bobine d'allumage et celui d'alimentation du solénoïde de démarreur. J'ai utilisé des relais inversés, qui ouvrent le circuit lorsqu'ils sont sous tension. Deux avantages à cela : premièrement, lorsqu'on roule, les relais ne sont pas sous tension et il n'y a aucune intensité qui traverse l'interrupteur caché ; deuxièmement, si les bobines des relais viennent à défaillir, on devrait pouvoir rouler quand même...



INSTALLATION DE WARNINGS

Bien souvent nos anciennes ne dispose pas de warnings. Bien entendu, deux triangles sont présents dans le coffre mais il m'est arrivé de regretter ne pas avoir cette fonction. L'utilisation d'un commodo spécial « warning », trouvé chez ClassicAutoElec, m'a permis de palier à ce manque en utilisant la centrale clignotante existante. L'unique petite difficulté a été de pouvoir se brancher sur le câblage des clignotants Droite et Gauche, sans couper le faisceau original. Pour cela j'ai ouvert un des connecteurs 4 voies de la voiture et ai interfacé un module de ma fabrication entre eux, permettant de se raccorder « proprement » (cf schéma électrique complet en fin d'article).



Quelques bonnes adresses

- ClassicAutoElec : <https://www.classicautoelec.com> | 02 47 79 09 93
- Lasercar : <http://www.lasercar.fr> | 01 89 70 64 07

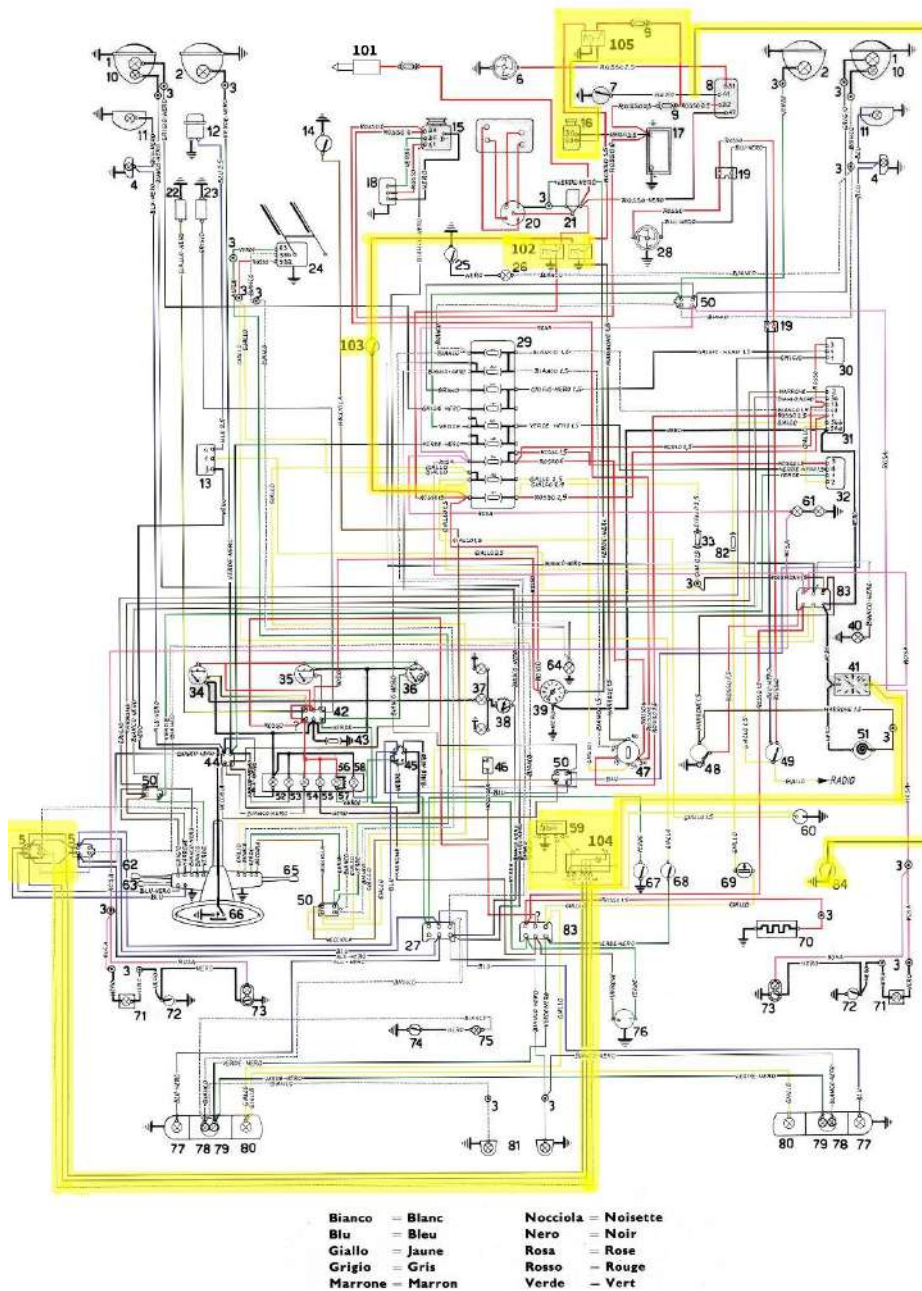
Et si le prochain sujet, c'était le vôtre ?

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 !

SCHEMA ELECTRIQUE COMPLET MODIFIE



INSTALLATION ELECTRIQUE

1. Feux code
2. Feux rouges
3. Semaux à feux
4. Repartition de signaux
5. Plaque de connexion à quatre voies (coulour rouge)
6. Plaque pour ventilateur electromecanique
7. Thermostat pour commande moteur ventilateur electromecanique
8. Relais pour commande moteur ventilateur electromecanique
9. Fusible protection circuit moteur ventilateur electromecanique
10. Feux de position AV
11. Clignoteur AV
12. Electromoteur pour servocommandes electropneumatiques
13. Relais pour servocommandes electropneumatiques
14. Interrupteur commande voyant starter (pour Flavia injection) interrupteur commande base pression alimentation carburant
15. Allumage
16. Allumage
17. Batterie
18. Regulateur electrique de tension
19. Plaque de connexion à deux voies
20. Allumage
21. Système d'allumage
22. Commande manivelle haute
23. Feux de thermomètre liquide refrigerant
24. Moteur essuie-glace à deux vitesses
25. Interrupteur à poussoir pour éclairage emplacement moteur
26. Eclairage emplacement moteur
27. Plaque de connexion à six voies (coulour rouge)
28. Moteur electrique à deux vitesses pour ventilateur de climatisation
29. Semaux à feux
30. Relais pour feux code
31. Relais pour éclairage extérieur
32. Relais pour feux rouges
33. Fusible protection circuit allumage, glorie thermique et servocommandes electropneumatiques
34. Manivelle haute
35. Thermomètre liquide refrigerant
36. Indicateur niveau carburant avec voyant de la réserve
37. Eclairage tableau de bord
38. Interrupteur à poussoir pour commande éclairage tableau de bord
39. Interrupteur avec résistances pour commande éclairage tableau de bord
40. Capot-sous electrique
41. Eclairage intérieur
42. Moteur electrique
43. Plaque de connexion à six voies pour instruments de bord
44. Fusible protection circuit appareils de bord
45. Plaque de connexion à quatre voies pour appareils de bord (coulour rouge)
46. Plaque de connexion à quatre voies pour appareils de bord (coulour blanc)
47. Moteur electrique pour lavage de pare-brise
48. Contact à 16 pour allumage, démarrage, services et feux de position
49. Interrupteur pour glorie thermique
50. Interrupteur pour moteur ventilateur de climatisation
51. Plaque de connexion à quatre voies (coulour blanc)
52. Allumage
53. Voyant d'alarme gauche
54. Voyant feu rouge
55. Voyant starter pour Flavia injection; voyant base pression alimentation carburant
56. Voyant electrique
57. Voyant pour circuit excitation alternateur
58. Voyant frein à main pour Flavia injection; voyant frein à main et starter
59. Voyant d'alarme droite
60. Contrôle d'alarme
61. Prise de courant
62. Eclairage boîte à pain
63. Commande feux de position, code et route
64. Commande diagnostic et appel de phares
65. Voyant feu et position
66. Commande moteur essuie-glace à deux vitesses et lavage
67. Commande servocommandes electropneumatiques
68. Interrupteur commande voyant frein à main
69. Interrupteur pour feux de code
70. Interrupteur pour commande feux de recul
71. Répartition pour glorie thermique
72. Feux de position
73. Plaque de connexion à six voies pour éclairage intérieur
74. Plaque de connexion à six voies pour commande éclairage coffre AR
75. Eclairage coffre AR
76. Commande indicateur niveau carburant
77. Clignoteur AR
78. Feux de position AR
79. Feux de stop
80. Feux de recul
81. Eclairage plaque de police
82. Feuille protection circuit feu de recul
83. Plaque de connexion à six voies (coulour blanc)
84. Interrupteur d'alarme
85. Interrupteur commande voyant starter (coulour pour Flavia injection)
86. Pompe à carburant electrique (seulement pour Flavia injection)
87. Servocommande pour démarrage moteur (seulement pour Flavia injection)
88. Thermostat pour ventilation electromecanique démarrage moteur (seulement pour Flavia injection)
101. Fusible
102. Relais
103. Relais
104. Relais
105. Relais
106. Relais
107. Relais
108. Relais
109. Relais
110. Relais
111. Relais
112. Relais
113. Relais
114. Relais
115. Relais
116. Relais
117. Relais
118. Relais
119. Relais
120. Relais
121. Relais
122. Relais
123. Relais
124. Relais
125. Relais
126. Relais
127. Relais
128. Relais
129. Relais
130. Relais
131. Relais
132. Relais
133. Relais
134. Relais
135. Relais
136. Relais
137. Relais
138. Relais
139. Relais
140. Relais
141. Relais
142. Relais
143. Relais
144. Relais
145. Relais
146. Relais
147. Relais
148. Relais
149. Relais
150. Relais
151. Relais
152. Relais
153. Relais
154. Relais
155. Relais
156. Relais
157. Relais
158. Relais
159. Relais
160. Relais
161. Relais
162. Relais
163. Relais
164. Relais
165. Relais
166. Relais
167. Relais
168. Relais
169. Relais
170. Relais
171. Relais
172. Relais
173. Relais
174. Relais
175. Relais
176. Relais
177. Relais
178. Relais
179. Relais
180. Relais