La Gazetta della Scuderia

Juillet à septembre 2013 – numéro 39

SLI Corsicatour : le résumé !

La Gazetta della Scuderia

Juillet à septembre 2013 – numéro 39

L'édito du président…

Notre périple en Corse vient de s'achever, c'est avec plaisir que nous avons retrouvé l'Île de Beauté cette année encore pour le SLI Corsicatour…. La saison estivale s'annonce, et avec elle la trêve des sorties. Septembre commencera sur les chapeaux de roues avec une sortie en Italie, que nombre d'adhérents nous réclament depuis plusieurs années, et que nous organisons enfin…

Le bureau du club vous souhaite de passer de bonnes vacances d'été. Profitez de bien de cet été pour vous ressourcer en lisant votre Gazetta préférée !

La rentrée sera l'occasion de vous informer sur les projets 2014, avec un rassemblement d'envergure pour le printemps…autour duquel nous allons construire notre calendrier 2014, et pour lequel nous allons avoir besoin de toutes vos forces.

Marco, votre dévoué Président

Le Calendrier 2013 …

Suite à l'Assemblée Générale du 25 novembre 2012

14 juillet : DELTALSACE (renseignements Cédric Jacky) **SORTIE RESERVEE AUX LANCIA DELTA ***

14 juillet : **DELTAVERDON** : sortie détente dans les Gorges du Verdon. Sortie ouverte à tous les passionnés de leur voiture, ancienne ou sportive !! (Renseignements Jean-Baptiste Bain ou Olivier Astier)

7 et 8 septembre : DELTA ITALIA 2 jours de roulage dans les montagnes du Piémont (renseignements Freddy Palermo et Patrick Paillat) **SORTIE RESERVEE AUX LANCIA DELTA ***

OCTOBRE : DELTARDECHE Pélerinage aux origines de la Scuderia parmi les sangliers et les châtaignes

* SUITE DECICION EN AG 2012, CERTAINES DE NOS SORTIES SONT RESERVEES AUX DELTA

Bienvenue à notre nouvel adhérent… !! ***Yoann Moriceau (06 Luceram)***

LE SOMMAIRE…

Edito page 2

Le Calendrier des Sorties page 2

La Page Mécanique page 3

SLI Corsicatour : le résumé page 4

L'Adhérent du trimestre : Sebastien Cerdan page 6

Testé pour vous ! page 7

Gazetta Quizz !! page 10

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°39 le magazine trimestriel d'informations de la Scuderia Lancia Integrale
SCUDERIA LANCIA INTEGRALE, association loi 1901 41, rue d'Isly 13005 MARSEILLE Téléphone 06.60.14.38.94

Responsable de la publication : Marco Ferrara Maquettage et rédaction : Olivier Astier

Ont participé à la rédaction de ce numéro 39 : Jean-Marc Rolland (Testé pour vous), Sébastien Cerdan (Adhérent du Trimestre), Marco Ferrara (Page Mécanique et résumé SLI Corsicatour), Olivier Astier (autres articles).

1ère de couverture : la sortie DeltaTurini en mai : Evo Gialla, propriétaire Jean-Baptiste Bain

La Page Mécanique

VERIFIER L'ETAT DE L'ARBRE A CAMES DE VOTRE DELTA EN 20 MINUTES !

Avant d'acheter une Delta, il est important de penser a bien vérifier l'état des arbres à cames, et de ne pas hésiter à démonter le couvre culasse ! Pourquoi ? Concrètement si les cames sont usées comme sur les photos ci-dessous, cela va occasionner un apport de micro limaille dans l'huile et vous pouvez dégager les coussinets ainsi que le vilo à la vitesse grand V ! Pour éviter cela, il faut faire le jeu aux soupapes tout les 30000km !

Delta Turini 2013

LA SCUDERIA S'OFFRE UN MYTHE !!

Monter le Turini, c'est partir sur les traces des plus courageux quand on est en vélo, mais c'est aussi négocier les mêmes virages que les plus grandes gloires du rallye ! Ce col est au menu de tous les Monte-Carlo de puis sa création, et c'est avec grand plaisir que la Scuderia s'y est attaquée. Le spécialiste maison du Col du Turini à la SLI, c'est JBB (voir couverture !). C'est donc tout naturellement Isabelle et JBB qui organisent cette sortie ! Et c'est chez lui que nous nous sommes donné rendez-vous ce samedi 17 mai au matin, pour un petit-déjeuner d'accueil très sympathique. L'arrière pays de Vence, puis encore plus à l'est vers Nice et l'Italie s'offrent à nous : les photos témoignent de la beauté de ces paysages…Du soleil à la neige, nous aurons tout vu durant ces 2 jours ! Merci Isa et JB pour ce grand moment, rendez-vous pour l'édition 2014 !

Nous avons dormi à l'Auberge du Col de Turini, et le matin…
surprise, il neige à 1607 mètres !

SLI Corsicatour 2013

EMBARQUEMENT POUR LA TERRE SAINTE !

2013 année hommage à la Corse pour notre association, qui avait décidé en assemblée générale d'organiser ***la Sortie Nationale 2013 en Corse : le SLI Corsicatour***…Le rendez vous était fixé à 19h30 en ce mercredi 12 juin, sur le port de Toulon … mais je savais déjà qui serait sur place 3 heures avant et ceux qui seraient quoi qu'il arrive en retard … (je les connais mes lascars !!) Après avoir attendu jean et Celine jusqu'à 20h15…. Nous embarquons enfin sur le méga-express de la Corsica Ferries direction la terre sainte !!!!!!!

Notre départ au port de Toulon : une ambiance de Tour de Corse : Delta, Porsche 911, Panhard, 5 Turbo…

Nous regardons les cotes Varoises s'éloigner en sirotant…. Quelques anisettes et autres spiritueux de becs fins ….. Après une courte nuit à bord nous arrivons à Bastia et Nous nous dirigeons vers le petit port de Toga pour le rituel petit dej… Nous avons eu la Bonne idée de changer de Bar et de préférer une nouvelle petite officine vide qui semble t il avait ouvert ses portes la veille !!

Quelle erreur !! le serveur voyant arriver 33 personnes d'un coup s'est senti quelque peu…… débordé !! Heureusement les femmes de la SLI ont pris les choses en main. Qu'à cela ne tienne, Nadine s'est retrouvée derrière le percolateur pour faire les cafés, Mireille, Carine et Cecilia se sont improvisées serveuses….Et les pachas du club ont pu déjeuner en paix comme dirait notre bon Stéphane !!

Une petite heure plus tard… nous primes la route direction Les gorges d'Asco…Après Quelques KM dans le col de Teghime.. premier abandon… le pont central de l'integrale de votre serviteur qui commence à lâcher …. (La voiture restera au Belambra de Borgo sagement jusqu'au dimanche ….. (ce sont les cordonniers les plus mal chaussés !!)

Les routes du col sont merveilleuses, et nous emmènent au restaurant « e cimé » ou nous avons mangé royalement !!
Le retour dans l'après midi vers le centre de Vacances fut ….. Difficile !! Le repas Pantagruélique que nous a proposé ce petit resto d'altitude a laissé des traces au sens propres .. et je suis certains qu'il a laissé des traces aussi au sens figuré pour certains !!

La sortie en Corse est traditionnellement l'occasion de tester quelques curiosités apéristiques….

Les soirées au Club Belambra… c'était farniente… bons apéros… mais je ne ferai pas de commentaire sur les repas à la mode Tricatel !! Le vendredi les routes sinueuses de la Castaniccia nous ont emmenés jusqu'à la porta… ou certains de nos integralistes ont fait des expériences troublantes avec des fromages déments …. La seule chose que je peux vous dire c'est que ce repas restera gravé dans les annales pour être un des plus copieux que j'ai connu… avec des produits typiquement corses !!!

Le samedi changement de décors !! La balagne nous tend les bras …. Le Désert des Agriates nous conduit vers Lozari ou nous avons mangé dans une paillote les pieds dans l'eau !!

Le dimanche nous quittons le Belambra pour faire un petit tour du Cap Corse… toujours autant sauvage et merveilleux.

Le petit port de Macinaggio sera notre Pause déjeuner … Et voila ! c'est déjà fini !! nous allons reprendre le ferry pour rentrer sur le continent. Grand Merci à Regine, Raymonde, Cedric et Christophe qui sont venus de Strasbourg… quel courage !! Merci à Jean et son épouse (équipage Panhard). Et spécial Grands mercis à tous les membres du club présents….

Nos camarades de la future antenne Corse de la SLI sont venus à notre rencontre

L'Adhérent du trimestre

Elle est beeeeeeeelle la Corse, hein !!

Voilà ce que pense Sébastien, quand au bras de sa fiancée, il descend du bateau, à chaque sortie du club en Corse !!! Voici le portrait de Sébastien CERDAN, un passionné de belles mécaniques depuis toujours !

Qui suis-je ? J'ai 29 ans, Marseillais de souche je me suis retiré dans le VAR pour plus de tranquillité. Dès mes dix ans, je trempe dans la compétition. En effet, j'ai commencé à côtoyer les paddocks en championnat de France de kart. J'ai continué cette discipline durant deux ans mais faute de moyens financiers et à cause d'un grave accident, il a fallu arrêter ! A l'âge de treize ans, je fus sélectionné comme apprenti jockey professionnel et j'ai quitté le domicile familial et je laisse derrière moi tous les week-ends paddocks et pistons !!! mdr…..mais tout cela reste au fond de moi…

Aude et Seb ont représenté la Scuderia à Angoulème en 2012 lors de la Manifestation des Remparts

Après une carrière professionnelle de haut niveau, je pris ma retraite à 25ans !!!! Et je retournai dans mon pays natal : La Provence ! Depuis ce jour, j'ai pu reprendre mes activités mécaniques qui m'étaient interdites jusqu'alors !

J'ai possédé beaucoup de véhicules sportifs durant ma vie comme Mercedes 190 E 2.3l 16S, BMW M3 E46, mais depuis tout petit, la Delta prenait énormément de place dans mon cœur ,la faute à mon oncle qui a baigné dans les années groupe B et groupe A.

Dès 25 ans, je repris la compétition moto en championnat de France qui, encore une fois, malheureusement, a été interrompu par une chute qui m'immobilisera un an. Donc aujourd'hui je roule toujours sur piste mais en loisir mais grâce à mon ancienneté acquise durant ces longs week-ends à dormir dans les paddocks, je deviens directeur technique d'une écurie courant en course d'endurance.

LA DELTA : Il est venu l'heure de franchir le cap des dires de cette italienne qui possède énormément de défauts faisant oublier ses qualités ! L'envie de toucher les pistons me démangeant, je me devais de restaurer et de préparer une delta digne de ce nom. J'ai trouvé des Delta à vendre sur internet qui étaient assez cheres et pourtant avec beaucoup de défauts ! Donc j'ai acheté la moins chère de toutes afin de la faire à mon goût. Ne connaissant pas du tout cette mécanique je me suis rapproché de la SLI afin d'en apprendre un peu plus.ET là……le défi technologique m'a démangé ! Et plus je travaillais sur cette voiture, et plus elle me donnait envie de réaliser des performances improbables. Aujourd'hui ma DELTA atypique a trouvé sa place au sein de cette merveilleuse famille qui est la SLI. Pour finir cette auto comme je le désire il faudra être patient cela prendra des années… Mon but est de l'enfermer dans mon garage avec un carrelage blanc (en espérant qu'elle ne fuit pas « rires »).

Dans le futur je pense m'acheter une autre Delta plus petite une 16S je pense avec toutes les pièces que je possède je pourrai refaire un moteur neuf afin de profiter des sorties magiques organisées par notre club ! Ce club me tient beaucoup à cœur aujourd'hui, je me suis lié d'amitié avec de nombreuses personnes. J'espère dans les années à venir avoir une place à responsabilité au sein de l'équipe.

...Le Coin des Intégralistes...
....Testé pour vous....

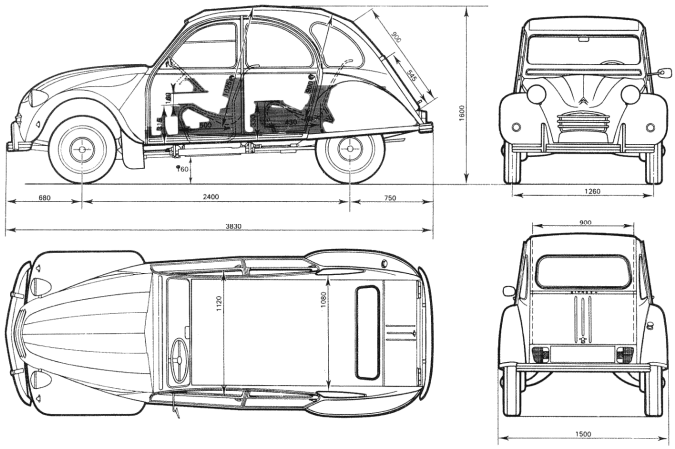
Les Citroën 2 cv de Jean-Marc Rolland
A lire sans modération…

Vous connaissez bien Jean-Marc et sa vénérable Delta Evo Madras, adhérent depuis de nombreuses années de la Scuderia : mais connaissiez-vous sa passion pour les Citroën 2CV ? et bien lisez les lignes qui suivent…

Dans la rubrique « Testé pour vous » c'est un article qui va dénoter. En effet, dans le club de la meilleure sportive, il est clair que la 2CV aura du mal à satisfaire les lecteurs. Son passage certes incongru mais n'y étant pas interdit, en avoir «consommé» 3 pendant plus de 20 ans laisse des marques que je vous propose de partager. Je ne m'attarderai pas à décrire les caractéristiques techniques des différents modèles ayant été construits, détails certainement soporifiques pour les conducteurs de Delta. Je m'attacherai plutôt à évoquer des anecdotes, des situations vécues avec cette voiture. On ne peut car même pas oublier que la voiture en question est mondialement connue, comme nos Intégrales d'ailleurs, mais heureusement pas pour les mêmes raisons. Contrairement à la Delta et toujours heureusement, elle a été assaisonnée à toutes les sauces, taillée sous toutes les coutures, soit par la maison mère, soit par des constructeurs privés à l'imagination débordante qui l'ont élaborés en fourgonnette, en 4x4 bimoteur, en cabriolet, en roadster, en pick-up, en coupé, en dépanneuse avec treuil sur potence, avec une benne, un plateau, une citerne, aperçu un exemplaire au couleur de l'armée équipée d'un lance roquette, en véhicule de pompier avec sa lance et «grande» échelle, une équipée avec la glacière pour la vente de cornets glacés, une greffée d'un moteur de Ferrari, une transformée en dragster, une autre déguisé en Rolls Royce, la liste n'étant pas exhaustive et la customisation ayant fait son œuvre, le pire côtoie le meilleur. J'imagine aisément qu'il doit bien exister un exemplaire amphibie et un autre qui a certainement décollé.

On ne peut oublier également la multitude de films ou elles ont tenues des rôles mémorables, ou curieusement c'est leur vitesse qui a été mise en avant. Par exemple celle conduite par une bonne sœur dans une séquence d'un gendarme à St-Tropez, ou encore une autre dans un James Bond, criblée de balles et menée à un train d'enfer. Vu aussi il y a quelques années, pour l'attraction principale du Futuroscope, en séance de cinéma dynamique, ou c'est en tant que passager d'une 2 CV circulant à toute allure en ville et ensuite sur circuit parmi des monoplaces que les spectateurs étaient conviés.

Elles ont parcouru les pires routes du monde entier, ou pour certains endroit le passage a du se faire en pièces détachées, et bien avant que Loeb y roule sur les modèles de sa descendance, ont participé au rallye Monte-Carlo.



Initialement prévue pour le monde rural, son apparition se fit en 1948, elle devint au fil des années la voiture la plus utilisée. Pratiquement en France, dans toutes les familles, au moins une personne en a possédé une.

Après cette sommaire présentation, j'évoquerai tout d'abord les particularités mécaniques générales de la vieille dame.
La première qui ne peut échapper à personne c'est sa simplicité, Techniquement tout est très basique, facilement accessible et, qui sait se servir d'une clef et

d'un tournevis peut réaliser multitudes d'interventions. La robustesse étant également un de ces points forts, elles sont indestructibles. De plus, le refroidissement à air du moteur, 2 petits cylindres à plat, élimine multitudes de pièces et de contraintes d'entretien. Ce petit moteur ayant l'avantage de pouvoir démarrer à la manivelle sans aucune difficulté. Il est évident que sa «forte cylindrée» de 425cm3 ne demandant pas un gros effort.

Pour les différents réglages aucun matériel sophistiqué n'est nécessaire. Le revers de ces avantages tient aussi du dépouillement total de tout ce qui peut apparaître superflu. C'est un moteur (très petit !!!) et 4 roues sous un parapluie qui fut l'argument publicitaire lors de son lancement. Tous les ouvrants de la carrosserie sont montés sur glissières, seulement 4 écrous pour celles de devant et quelques vis et petits boulons pour celles de derrières, fixent les ailes.

Pas du tout Madras, la 2cv de Jean-Marc ?

Si au tout début j'ai pu bénéficier de conseils indispensables pour son entretien, très rapidement, sans grande connaissance mécanique j'ai pu en assurer totalement les différentes interventions. De plus, la masse de «l'imposant moteur» permettait d'être manipulé aisément à seul, sans moyen de levage, facilitant grandement les interventions lorsqu'il devait être sorti. Elles ne sont jamais passées par la case garage du coin, y compris pour la carrosserie, peinture. Chose maintenant pas réalisable pour la Delta. Il est évident aussi que ce qui pouvait se «bricoler» sur la 2CV, ne peut-être appliqué sur la Lancia. Je n'ai eu à déplorer qu'une seule panne immobilisant la voiture en 20 ans de roulage, pour un incident certainement exceptionnel, le déblocage des boulons sur le volant moteur, ayant entraînés 2 jours d'arrêts dans la région de Moulins dans l'Allier. Ensuite, sans tomber dans un comparatif qui n'a pas lieu d'être, il faut admettre que le profil aérodynamique optimisé de la 2CV (dessiné en goutte d'eau) est indis cutablement plus performant que celui taillé en forme de buffet vénitien de nos Delta. Comparaison au meuble d'art jugé plus classe pour nos bijoux que celle très justement ramenée au parpaing dans l'excellent article de tonton David pour décrire la HF Turbo ie. Lancia ayant pourtant excellé précédemment sur le sujet avec la STRATOS en particulier. Il est vrai que cette dernière fut conçue à l'origine pour la compétition. D'autre part, comme détaillé plus haut, on appréciera toutes interventions mécaniques sur notre emblème national comparé au chantier que nécessite le moindre changement de pièces sur nos bolides. On pourra peut-être trouver des points communs à nos 2 voitures si l'on fait état de l'efficacité de l'éclairage ainsi que des essuie-glaces. Il est évident que pour l'une comme pour l'autre, rouler la nuit quand il pleut demande une attention soutenue.

Quand on connaît le bon coup de volant de Jean-Marc, on comprend pourquoi il préfère l'Integrale !

Deux particularités très marquées impressionnent dés que l'on prend son volant. C'est d'une part la faiblesse du moteur. C'est lent, très lent, beaucoup trop lent bon sang, et d'autre part sa suspension, d'une souplesse et d'une amplitude démesurée. Suspension indépendante relevant d'une interaction entre les roues avant et arrière lui apportant cette tenue de route légendaire. Par ma conduite adaptée à la vitesse du déplacement de l'engin, en exagérant un peu malgré tout, deux trous se sont formés sur le plancher de toutes mes deuches. Un sous la pédale d'accélérateur, par la force à laquelle cette pédale était maintenue écrasée, toujours à fond, et un autre coté passager, ou , par l'absence de console centrale je pouvais observer les pieds des différents occupants appuyant sur une hypothétique pédale de frein, car à chaque virage, la voiture tenue accélérée pour ne pas perdre de l'élan, partait alors dans un tangage excessif (ça ne peut plus s'appeler le roulis comme sur les voitures normales), donnant une forte inquiétude au dit passager. Pas habitué à une telle allure pour ce type de véhicule, il cherchait donc à le ralentir en freinant éperdument. Cependant, à cette fausse impression de vitesse je précisais toujours, lorsque le sujet était évoqué: A son volant personne n'arrive à me suivre... ils me doublent tous. Boutade ne suffisant pas toujours à détendre les différents passagers. Il est vrai malgré tout que le manque d'insonorisation et de confort, ajouté à son déhanchement excessif donnait l'impression de rouler très vite.

Autre particularité, le claquement des pédales lorsque utilisées de façon intense et rapide. Appuyer sur le champignon avec une 2CV revient par la forme des pédales soit à freiner (pédale à n'utiliser qu'en cas de nécessité absolue) soit à débrayer, la pédale d'accélérateur ayant elle la forme d'une palette.
En terme d'utilisation je les ai fortement sollicité mais elles ont toujours été des voitures sans soucis. Sans soucis de pannes, de disponibilité de pièces, de frais excessifs, de soucis d'y apporter toujours, en toutes circonstances une trop grande

attention qui prend la tête inutilement (dernier point en totale opposition pour la Delta). Et si elles ne n'ont pas apporté un intense plaisir à les conduire, elles ont largement compensé pour l'aspect pratique. Elles ont roulé par tous les temps, sur toutes les routes ou chemins, et garées n'importe ou et comment sans la moindre précaution. Pour certaines, c'est toujours le «ventre plein» qu'elles se sont déplacées. Dans un sens avec les décombres des chantiers, dans l'autre avec les matériaux. Des chargements de bois occasionnel lors de balade en forêt. La banquette arrière ayant passée plus de temps au garage que dans la voiture. Banquette arrière à la douloureuse réputation que ne peut oublier le passager central arrière, une armature métallique sous la fine garniture lui cisaillant le coccyx. Cette même banquette était par contre très appréciée lors des piques-niques campagnards.

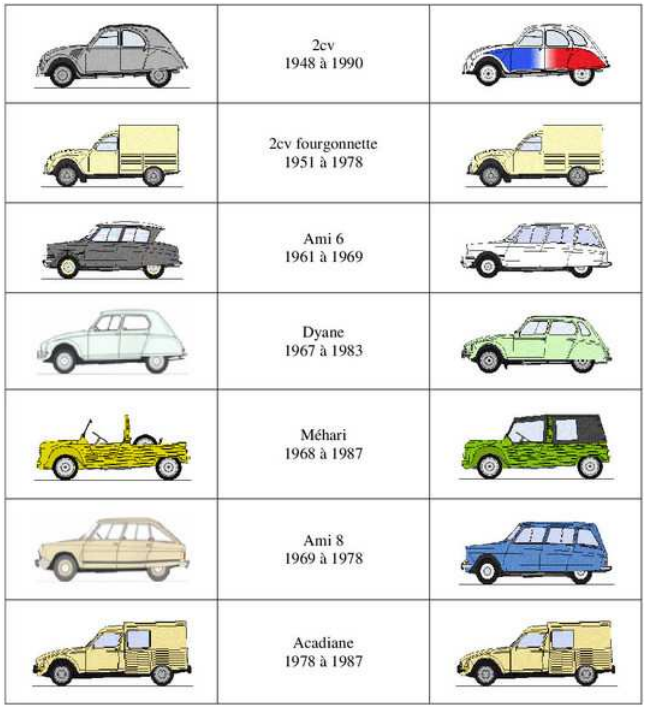
L'absence de la banquette arrière m'a fallut d'ailleurs quelques incidents. Une fois enlevée, restait alors le plancher rehaussé uniquement sur la partie occupée par ce siège. Les seaux ou des sacs de décombres posés simplement dessus et n'étant donc plus bloqués par ce siége, s'y sont souvent renversés à cause du fameux tangage. Il fallait ensuite 1 heure à tout nettoyer alors que quelques minutes auraient suffit à les vider. Une autre fois, même cause, même effet, mais de façon plus cocasse. Effectivement, en revenant du supermarché, les sacs remplis de victuailles posées sur cette rehausse se sont retrouvés

Mon ami Didier, je t'emmène faire un tour de ma 2cv
Ca te changera de tes voitures de rallye ?!

éjectés de la voiture. Tous ayant glissés dans le zig à l'entrée du rond point, sous leur pression ouvert la portière juste tenu par le premier cran, et se sont étalés copieusement sur la chaussée. Au passage du zag, à la sortie du rond point, la portière s'est alors refermée. Mon épouse n'ayant rien vue, ne comprenait pas pourquoi je m'arrêtais et sortais précipitamment de la voiture. Il fallait bien sur, vite récupérer la marchandise avant le passage d'autres voitures.

Dans ce même rond point, je l'ai mise en tête à queue, pas volontairement biensûr, mais la route humide a eu raison de mon optimisme. Ah les ronds points, le seul endroit pour y apprécier brièvement la conduite de la 2 pattes. Depuis que je ne roule plus avec, il y en a de partout, quel regret.

Toujours pour les mêmes raisons, c'est très souvent que le beau gâteau dans sa belle boite, acheté sur la route de notre invitation, nous apparaisse au moment de le déguster totalement en bouillie au grand désespoir de mon épouse me reprochant vivement ma façon de conduire. La pauvre boite ayant fortement tangué tout au long du voyage.



Panorama des différentes versions

D'utilisation très polyvalente, pour beaucoup de possesseurs de ces véhicules, c'était la voiture à tout faire, et comme tout le monde, je ne les ai jamais ménagées. Il fallait qu'elles me soient utiles. Y compris bien sur, pour la première, les voyages de vacances ou selon la destination, valait mieux descendre les cols des Alpes que de les monter. Conscient de la gène que pouvait générer son lent déplacement, dans la mesure du possible, je prenais soin de rouler sur les bas coté afin que les véhicules qui me suivaient, puissent sauter facilement la charrette. Les choses se compliquant quand il s'agissait d'un autobus, ce dernier n'ayant pas la relance ainsi que la distance nécessaire entre 2 virages pour effectuer le dépassement lorsque la route ne permettait plus de se serrer suffisamment longtemps. Ça devenait souvent tendu après quelques kilomètres. Le pire pour moi restait car même les descentes, ou après m'être traîné toute la montée, chose impensable, je devais ensuite freiner à chaque virage au cul de certaines voitures qui m'avaient précédemment doublé.

Toujours ce manque de puissance qui par jour de Mistral, et qu'est ce que ça souffle de par chez moi, ne permet pas de dépasser le 80km/h à fond les manettes sur chaussée bien plate. Si ça monte un peu, il faut nécessairement descendre et pousser, bon j'exagère encore un peu. En revanche, vent dans le dos, c'était alors le bonheur de retrouver une pédale d'accélérateur qui donnait de la vitesse, incroyable !!!

Ce grand vent ayant également la faculté d'amplifier un phénomène propre à ce véhicule et très impressionnant pour le non habitué. A chaque croisement de poids lourd, le déplacement d'air provoque alors un tremblement brutal et très sonore de la bâche et des différentes pièces de carrosserie comme si la voiture allait se désagréger.
Toujours le Mistral, qui obligeait de tenir fermement la portiére pour entrer ou sortir du véhicule, au risque de se la faire arracher. De plus il était totalement interdit de vouloir ouvrir le capot moteur face au vent, celui se retrouvant irrémédiablement plié à l'envers sur la capote.

La simplicité des fermetures ne pouvant assurer une sécurité efficace contre le vol, à 2 reprises elles m'ont été dérobées. Certainement par de très jeunes personnes, car en 2 lieux différents j'ai pu les retrouver, en bon état à quelques pas du village.

Autre spécificité de cette voiture, l'ouverture des glaces latérales. Celles à l'arrière sont fixes, et si c'est donc sans aucun souci de fonctionnement, c'est tout aussi inconcevable. Sur les portières avant, pas de manivelles, pas de glissières, c'est la demi partie inférieure de la glace qui se rabat à l'extérieur, sur la partie supérieure, maintenue par un ergot qui se bloque dans un arrêtoir en plastique vieillissant très mal. Ensuite mal tenue, cette partie de la glace tombait brutalement à la moindre secousse, cognant douloureusement le coude ou les doigts restés au bord de la portière.

Je pourrai aussi mentionner que les beaux jours venus on pouvait rouler décapoté, en précisant que ce n'était jamais vraiment cheveux au vent. En effet, seul le toit se découvrant, le passage d'air latéral ne se faisant pas suffisamment (voir plus haut pour les glaces), rendait alors l'habitacle suffoquant sous le grand zénith.

On l'aura compris j'ai eu du mal à trouver quelques qualités à ce véhicule à nul autre pareil. Trop lent, trop poussif, trop ou pas assez quelques soit les points, ce fut toujours rédhibitoire.

J'ai vendu la 1ére, donné la seconde à un collègue qui en possédait déjà une, et la troisième a été cédée gracieusement à une personne d'un club de 2CV basé à Sault situé sur les contres forts du Ventoux. Il est reparti de la maison, la voiture sur une remorque remplie à la gueule de pièces. C'était pour moi la fin définitive de cet épisode.

Après leurs années de labeur, comme pour nos Delta, elles sont devenues maintenant des véhicules de collection, bichonnées par des passionnés parmi une multitude de club. Pour ma part je les ai toujours considérées comme des véhicules utilitaires et à ce titre totalement à coté de ce que peut procurer un véhicule passion Et aujourd'hui je ne suis donc toujours pas convaincu de prendre du plaisir à rouler encore avec. J'ai trop «ramé» à leurs volants. Peut-être pour mes vieux jours, lors de courtes balades bucoliques (si c'est trop long ça va pas le faire comme dirait les jeunes), quand la notion de vitesse sera en phase avec mon énergie et que freiner ne se fera plus uniquement pour s'arrêter.

Jean-Marc…

"Gazetta Quizzzz"

Regardez bien l'extrait de la photo à gauche !!
Cette fois-ci, ce n'est pas une Lancia, mais un modèle d'un autre constructeur italien…..☺
Un indice : la jante devrait vous aider…

Gagnez un cadeau offert par la Scuderia Lancia Integrale. Jouez en envoyant vos réponses par SMS à Olivier (tel 06.64.90.66.55). Date limite de jeu le 1er septembre 2013...

Réponse dans la prochaine Gazetta !!
S'il y a plusieurs gagnants, un tirage au sort sera effectué.

Réponse du numéro 38 : il fallait reconnaître une Fulvia Rouge du team Lancia Italia, précisément celle que Sandro Munari a mené à la victoire au Monte-Carlo en 1972 !! C'est notre ami Polo G40 qui a gagné cette fois-ci !! Il est le gagnant d'un tee-shirt Scuderia collection 2013, que nous allons lancer cet été…