La Gazetta della Scuderia

Octobre à décembre 2009 – numéro 24

Dans ce numéro ...

Les évènements de l'été 2009
Quelques mots de l'Assemblée Générale
Les Chroniques de David

Edito, le mot du Président…

Chers adhérents,

J'espère que vos vacances se sont déroulées pour le mieux, et que vous avez pu profiter de votre famille en pensant aux sorties que le staff SLI vous prépare pour cette fin d'année 2009.

Bientôt DeltArdèche à la mi-octobre qui nous réunira sur deux jours, puis Deltaverdon, qui sera l'occasion de rencontrer des fanatiques d'autres clubs. Avec cette gazetta, nous vous communiquons les bulletins d'inscription de ces deux sorties.

Vous lirez avec cette gazette le compte-rendu de l'assemblée générale 2009, qui s'est déroulée le 26 septembre 2009 à Marseille. Le programme 2010 s'annonce une nouvelle fois ambitieux, avec notamment l'organisation de deux montées historiques : c'est une nouveauté pour notre association. Nous comptons sur votre présence pour qu'elle soit une réussite…

Salutations Intégralistes
Marco, votre dévoué Président…

www.scuderia-lancia-integrale.com

association loi 1901 41 rue d'isly 13005 marseille 06.60.14.38.94

Le sommaire …

Edito	page 2
Les news…	page 4
La Page Mécanique	page 5
Gazetta Storica : les chroniques de David	page 10
L'actualité des clubs	page 14
La boutique en ligne	page 15
L'adhérent du trimestre :	page 16
Prochainement dans votre gazette	page 17

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°24
Le magazine trimestriel d'informations de la **Fédération Scuderia Lancia Integrale**

SCUDERIA LANCIA INTEGRALE, association loi 1901
41, rue d'Isly
13005 MARSEILLE
Téléphone 06.60.14.38.94
Mel : contact@scuderia-lancia-integrale.com site web : www.scuderia-lancia-integrale.com

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

Ont participé à la rédaction du numéro 24 : David Ferrand (La gazetta Storica), Franck Auletta (Page Mécanique), Olivier Astier (autres articles).

1ère de couverture : ouverture de la course de côte de St-Jean-du-Gard

Les news…

RAPPEL AU SUJET DES (RE)INSCRIPTIONS :

Depuis le 1er mai 2009, vos inscriptions et renouvellements annuels d'adhésions sont à adresser à Franck Auletta, Secrétaire en charge des adhésions. N'envoyez donc plus vos chèques à Marseille, rue d'Isly, mais plutôt à l'adresse suivante :

Franck AULETTA
Quartier La Lecque RD 908
13790 PEYNIER

Pour tout renseignement relatif à votre inscription ou renouvellement, ou pour obtenir un bulletin d'inscription, contactez Franck par courriel benji-auletta@hotmail.fr ou téléphone (06.60.70.44.94).

Mise à Jour du calendrier : prenez note…

DELTARDECHE : 17 ET 18 OCTOBRE

PARTICIPEZ A CETTE SORTIE MAGNIFIQUE, ET ADMIREZ LES PAYSAGES MAJESTUEUX DE L'ARDECHE EN AUTOMNE
PRENDRE CONTACT AVEC MARCO FERRARA : TEL 06.60.14.38.94

DELTAVERDON : 8 NOVEMBRE

(AVEC LA PARTICIPATION DE L'ASSOCIATION STORIC ITALIA + AUTRES CLUBS). LES DATES SERONT CONFIRMEES DANS LA PROCHAINE GAZETTA
LE HAUT-VAR ET LES GORGES DU VERDON EN POINT DE MIRE. UN WEEK-END OUVERT A TOUS LES AMOUREUX DE LA VOITURE ANCIENNE ET SPORTIVE
PRENDRE CONTACT AVEC OLIVIER ASTIER TEL : 06.64.90.66.55

PREMIERS ELEMENTS DE L'ASSEMBLEE GENERALE : LES SORTIES DU CALENDRIER 2010

Fin février ou début mars : DeltaProvence
Mars : DeltaCevennes
Mars : Avignon Auto Expo
Dernier week-end d'Avril : DeltArdèche, couplée avec une montée historique sur route fermée
Début juin : Deltona Corsica
Mi juillet : DeltAlsace
1er week-end de septembre 2010 : DeltAlpes
Septembre : montée historique dans le Var sur route fermée
Novembre : DeltaVerdon, ouverte aux autres clubs

La Gazetta della Scuderia
Octobre à décembre 2009 – numéro 24

La Page Mécanique

Les Montes Pneumatiques sur nos Integrales

Les pneumatiques ont un rôle primordial concernant la stabilité de tous véhicules, tant au niveau du freinage que de l'accélération ou des mises en courbe. Il n'est donc pas surprenant de constater que ce sont les éléments les plus étudiés et les plus développés de ces dernières décennies. Cette incroyable avancée technologique, arrivée principalement du monde des grands prix et de la compétition en général, a trouvé aujourd'hui son écho sur notre route de tous les jours.

Quels pneus pour quelle auto ?

Delta HF 4WD → 185/60 HR14-82

Integrale 8v → 195/55 VR15 85

Intégrale 16v → 205/50 VR15 ou 205/50 ZR15 86

Intégrale Evo1 → 205/50 ZR 15 86

Intégrale Evo2 → 205/45 ZR 16 87

Les différentes catégories de pneumatiques

Les premières choses à connaître sont les deux catégories principales de pneus :

- ***A chambre*** : Ces derniers utilisent une chambre à air (comme les vélos) à l'intérieur même du pneumatique,
- ***Tubeless*** : Comme son nom l'indique, c'est un pneumatique sans chambre, dont l'étanchéité est assuré par un contact parfait avec la jante. Contrairement à son homologue à chambre, le pneu tubeless ne chauffe pas en interne (du fait d'un contact entre la chambre et la gomme) e t prévient donc tout risque d'éclatement. Autre avantage, le pneu tubeless se dégonfle lentement en cas de crevaison ce qui, là encore, peut éviter un grand nombre d'accidents.

Désignation et normes de pneumatiques

La plupart des pneus (en fait tous sauf quelques anglais !) comporte une désignation de la forme : **205/65 R15 91V** où :

- **205** correspond à la largeur du pneu en millimètres.
- **65** correspond au rapport en % hauteur/largeur. De manière générale, plus le pneu sera sportif et plus ce chiffre sera faible.
- **R** correspond à la structure du pneu (R=Radial, [rien]=diagonal).
- **15** correspond à la taille de la jante (en pouces).
- **91** correspond à la norme désignant l'indice de charge maximum sur un pneu.
- **V** correspond à la vitesse maximum à laquelle peut être soumis le pneu sans subir d'altération majeure.

Tableau des indices de charge.

indice	kg max par pneu	indice	kg max par pneu
68	315	80	450
69	325	81	462
70	335	82	475
71	345	83	487
72	355	84	500
73	365	85	515
74	375	86	530
75	387	87	545
76	400	88	560
77	412	89	580
78	425	90	600
79	437	91	615

Tableau des indices de vitesse

indice de vitesse	vitesse maximum (km/h)
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	>210
V	240
W	270
Y	300
Z	>300

- XL, EL ou RF : pneu renforcé par l'augmentation de son indice de charge.
- NHR : non homologué route.
- MB, OWL ou ORWL : marquages blanc sur les flancs du pneu.
- A : profil asymétrique : dessin du pneu asymétrique.
- RFT : Pneu anti-crevaison Bridgestone.
- Run Flat : Pneu anti-crevaison Pirelli.
- Pax System : Pneu anti-crevaison Michelin.
- M+S : Sculptures adapté boue et neige.
- TT : pneu doté d'une chambre a air.
- MFS, FR, ML ou G1: avec rebord de protection des jantes.
- BSW : Black Side Wall, flanc des pneus noir

La gomme

La gomme, ou plutôt les gommes, qui forment le pneumatique sont constitués d'un adroit mélange de caoutchouc synthétique, de soufre de silice, de noir de carbone, et de divers autres composants dont la plupart d'entres nous ignorent jusqu'à l'existence. Un pneumatique est constitué d'un ensemble de gomme de qualité et de résistance différentes, et ceci afin que la déformation engendrée par la vitesse ne soit pas homogène en courbe comme en ligne droite.

Les différentes sortes de structure : la qualité des gommes n'est pas la seule chose qui compte, leur répartition sur la surface du pneumatique est bien évidemment l'une des composantes essentielles de leurs performances :
La structure diagonale : c'est une architecture dans laquelle les différentes nappes sont croisées les unes sur les autres en alternance. Le pneu dispose ainsi d'une bonne rigidité sur les flancs et peut se déformer en courbe sans qu'il s'écrase pour autant sous la jante. Malheureusement, c'est un pneu qui chauffe très rapidement... trop rapidement pour nos autos de sport actuelles.

Dès les années 50, les pneus radiaux deviennent le standard

- *La structure diagonale ceinturée* : légère évolution dans la monture, une partie ceinturée limite la déformation frontale mais sans pour autant résoudre tous les problèmes.
- *La structure radiale* : Grâce à Michelin, cette structure est apparue à la fin des années 80 pour être ensuite reprise par tous les concepteurs de pneumatiques et équiper aujourd'hui la plupart des motos. Dans une structure radiale, le pneu est aussi (comme dans un structure diagonale ceinturée) stabilisé par une ceinture composée de plusieurs nappes croisées à 90°. Cette fois pourtant, la structure comprend aussi des câbles disposés an arceaux droits. Ceci permet aux flans de travailler indépendamment de la bande de roulement, ce qui permet une réduction des déformations et par la même des échauffements. Les pneus radiaux sont aussi beaucoup plus légers car leur structure beaucoup plus résistante permet une diminution du nombre d'éléments.

Slick retaillé pour cette Integrale

Les dessins, ou profils

En fonction de leur usage (route, course, tout terrain, glace...) les dessins que l'on trouve à la surface des pneumatiques vont grandement influencer ses caractéristiques :

- *Pneus route* : Ce sont les pneumatiques habituellement utilisés sur les véhicules de tourisme. En général largement sculpté, la forme des dessins peut grandement varier s'ils sont, ou non, plus ou moins faits pour la pluie. Les flancs sont relativement et il préserve donc une certain confort de roulement.

Pneus sport : Ce sont les pneumatiques montés sur les véhicules à tendance sportives ou les hauts de gamme. Leurs sculptures sont moins importantes, et ils permettent de meilleures performances en termes de tenue de route (plus de surface d'appui au sol) et meilleur ressenti des réactions de la voiture dû à la moindre déformation des flancs (taille basse ou ultra basse).

- *Pneus de compétition* : utilisés uniquement sur circuit ou en rallye (car il faut une adhérence parfaite), ces pneus ne disposent d'aucun dessin et sont appelés "slick". Ils existent des slicks pour route sèche et des slicks pluie comportant des rainures pouvant évacuer l'eau. A noter qu'il existe maintenant des pneus slicks homologués « route » qui sont utilisables sur route ouverte

Correspondance des montes pneumatiques

La mode actuelle du toujours plus gros en terme de pneus, implique que beaucoup de personnes se demande ce qu'il est possible de faire légalement pour modifier la monte pneumatique de son auto. Il est à noter que Les centres de contrôle technique vérifient si le type de pneus installé est conforme avec la base de données technique recensant la plupart des équipements pneumatiques adaptés à chaque modèle de véhicule. Chaque modèle de véhicule, au moment de son homologation (réception) est en effet présenté avec une monte de pneumatiques adaptée notamment aux dimensions de passage des roues, aux dimensions des jantes et aux performances, au freinage et au poids dudit véhicule.
Les normes indiquées par l'organisation technique européenne du pneu et de la jante (European tyre and rim organisation - ETRTO), rassemblant les grands fabricants de pneumatiques, permettent, à partir d'une dimension de base, d'utiliser des variantes compatibles avec les caractéristiques techniques du véhicule et figurant dans un tableau mis à jour par l'UTAC (Union technique de l'automobile et du cycle) pour tous les opérateurs français du contrôle technique automobile.
De plus, les grands manufacturiers de pneumatiques ont mis sur leur site Internet, modèle par modèle, les montes de pneus correspondantes. Un bon exemple figure sur le site **www.tnpf.fr**. Le fait de rouler avec des pneus de dimensions inadaptées entraîne un défaut nécessitant une contre-visite (annexe II de l'arrêté modifié du 18 juin 1991).

A titre indicatif voici les montes autorisées par le TNPF pour l'ensembles des delta :

Equivalence pour 185/60 HR 14 82

14 pouces :	15 pouces :	16 pouces :	17 pouces :
205/55 R 14 85	195/50 R 15 82	195/45 R 16 84 EL	215/35 R 17 83 EL
	215/45 R 15 84	215/40 R 16 82	
	225/45 R 15 87	245/35 R 16 86	
		255/35 R 16 88	

Equivalence pour 195/55 VR 15 85

15 pouces :	16 pouces :	17 pouces :
215/50 R 15 88	205/45 R 16 87 EL	225/35 R 17 86 EL
235/45 R 15 88	215/45 R 16 86	

Equivalence pour 205/50 VR/ZR 15 86

15 pouces :	16 pouces :	17 pouces :
225/45 R 15 87	205/45 R 16 87 EL	225/35 R 17 86 EL
235/45 R 15 88	255/35 R 16 88	

Equivalence pour 205/45 ZR 16 87

16 pouces :
255/35 R 16 88

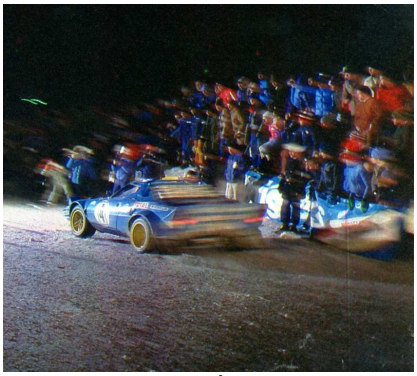
Gazetta Storica…

LES EXPERTS : MONTE-CARLO
SAISON 1, EPISODE 2

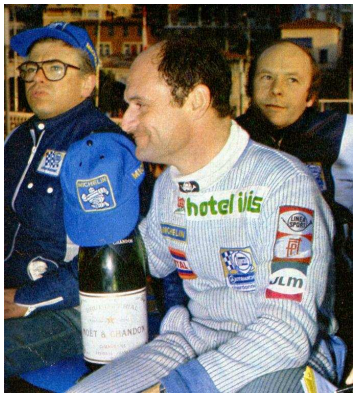
Allez David…raconte nous encore l'histoire de ce rallye que tu affectionnes particulièrement…

Monte-Carlo '79 : le tandem Stratos / Darniche au sommet

L'année 1979 est historique pour Lancia au Monte carlo : au volant de sa Lancia, André Chardonnet ne vivait plus. Chaque bulletin d'information de « Radio Monte-Carlo » rapporte un nouveau temps scratch de son pilote Bernard Darniche qui est en train de réussir l'exploit de remporter tous les scratchs de la dernière nuit. Pourtant, tout avait mal commencé !! Mal à l'aise dans le parcours de classement, puis dans le parcours commun, notamment dans le brouillard du Col de Manse et dans la neige du Lautaret, Bernard Darniche accumule un retard important à l'orée de ce parcours final. Alors avec son coéquipier Alain Mahé, il décide de jouer le tout pour le tout et d'attaquer au maximum.



Bernard Darniche défie la neige du Col Turini avec ses pneus racing retaillés : une fois de plus, la légende s'écrit dans le Col du Turini…



Celui qu'on surnomme « l'ordinateur » va illuminer la nuit du Monte-Carlo

Waldegaard attaque encore et encore sur sa vaillanteFord Escort, mais il n'aura pas raison de Bernard Darniche. En raison d'un mauvais choix de pneus, il perd 20 à 30 secondes par spéciale…

Parti 6éme, à 6 minutes 27 secondes du leader Bjorn Waldegaard, le pilote de la Stratos remonte successivement Hannu Mikkola, puis Andruet, son ennemi obsessionnel, puis le champion du monde en titre Markku Alen, enfin le kamikaze allemand Walter Röhrl. Mais l'Escort de Waldegaard tient toujours bon en tête, avec une avance de plus en plus mince, mais suffisante pour préserver la victoire de Ford.

Le rêve d'un homme : André Chardonnet

André Chardonnet, calcule que dans Villars Tournefort, avant dernière spéciale de cet extraordinaire rallye Monte-Carlo, Darniche peut encore reprendre 35 à 40 secondes au Suédois. Pour Chardonnet cette situation est insoutenable. Lui qui après trois années de compétition, au bout d'une vie consacrée à l'automobile, cette possible victoire dans le plus grand rallye du monde, c'est un peu son rêve. Un rêve de passionné, loin des calculs commerciaux, un rêve de pur, un rêve d'homme. Et cette victoire, elle allait lui échapper pour quelques dizaines de secondes ?? Au croisement de la route Napoléon, avec la route de la Vésubie qui mène au Col du Turini où les concurrents devaient affronter la toute dernière épreuve spéciale, André Chardonnet est avec Jacques Levacher le "Team manager" de l'équipe, l'artisan de cette extraordinaire performance. A ce moment précis, « Radio Monte-Carlo » annonça le temps de

Darniche dans Villars Tournefort: il venait de coller 1 minute et 15 secondes à Waldegaard !!! André Chardonnet s'écria « Jacques, il faut l'arrêter, il est fou, ils vont se tuer !!! Tant pis pour la victoire, il faut arrêter Bernard tout de suite ! ». Darniche venait d'un seul coup d'ébranler le légendaire Waldegaard ...

Bernard Darniche qui, sûr des notes de son ouvreur où chaque plaque, chaque trace de verglas est indiquée, prend le parti de faire la dernière nuit en pneus Racing non cloutés, et d'attaquer au maximum sur les parties non verglacées.

L'exploit Stratos

Il est en train de gagner son formidable pari. Bernard Darniche l'ordinateur, cette fois courait avec panache, prenant même de gros risques. Mais le panache, s'il suffisait pour arracher une splendide seconde place, ne pouvait logiquement conquérir la première. Mais voilà... A toute situation désespérée, il existe une solution irrationnelle. Une solution qu'évidemment ne peut concevoir un ordinateur. Bernard Darniche compris trés vite, que le temps pressait, et qu'il fallait concentrer son énergie sur autre chose que l'analyse. Grandiose, royal, impressionnant, il opta pour l'attaque. "Je finirais peut-être dans un rocher, mais je vais tenter le tout pour le tout !!! Je ne veux pas savoir où j'en suis, on fera les comptes après !!! ».

Et ça marche ! Puisque les vainqueurs à Monaco sont bien Darniche et Mahé, « conquérants de l'impossible », comme le dit si bien la publicité de Lancia après ce triomphe…

Bruno Saby fait d'excellents débuts dans l'équipe officielle Renault avec une R5 Alpine Groupe 2 "client". Il signe des temps excellents, avant d'abandonner dans le Col de la Couillole…

Françis Vincent sur l'Alfasud 1300TI officielle d'Alfa Roméo France. Il sort vainqueur de sa classe.

LES EXPERTS : MONTE-CARLO
SAISON 1, EPISODE 3

1986, en Ardèche…

Je continue mes petites anecdotes, cette fois çi je vous propose de revivre une spéciale qui n'a eu lieu qu'une seule année, et que les participants de Deltardéche 2007 ont parcourus... Ceux qui ont encore en mémoire le tracé, imaginerons sans peine la difficulté de tenir un monstre frisant 500 chevaux sur cette spéciale étroite et bosselée…

L'Ardèche, dans un Monte-Carlo, c'est comme la chantilly dans une poire "Belle Hélène" ... Et en cette année 1986, les concurrents ont eu du rab de chantilly ... Burzet, Le Moulinon, La Souche, toutes les classiques étaient au menu; le "rab", c'était 31 kilométres de goudron abrasif entre Saint Montan et Saint Maurice d'Ibie, dans cette Ardéche où il fait toujours beau, terre bénie qui fait déjà partie de la Méditérranée. Ne cherchez pas sur la carte d'Europe ! Saint Montan compte quelques centaines d'âmes quand le printemps est bon, et ce petit village a connu cette année la sa premiére fièvre du rallye. Le sport là-bas, jusque la, c'était la pétanque et la chasse aux sangliers.

Massimo Biasion premier temps scratch dans la spéciale du Chatelard, dès le début du Rallye…

Les voitures de course, on savait que ça existait, mais plus haut, sur le plateau balayé par la "burle", ce vent typique a l'Ardèche qui vous laisse penser que vous êtes en Sibérie.

Et voilà le Monte Carlo qui débarque au village…

Et puis tout d'un coup, voilà le sport automobile qui débarque ! heureuse initiative, qui laissa d'abord, les riverains perplexes, puis trés vite enthousiastes. En fait pour une premiére expérience, l'affaire fut bien menée. Bien sûr, certains critiquaient l'étroitesse de la route et ses nombreuses bosses par endroit, surtout Markku Alen qui l'a d'ailleurs déclaré publiquement. Mais enfin, bon l'épreuve est née, elle a connus le succès, et il s'est passé des choses : sur ces 31 kilomètres de goudron abrasif, une partie de la légende du Monte-Carlo y est désormais gravée a jamais.

A l'attaque !!

Naissance de cette épreuve sous le signe de l'attaque : l'attaque de Toïvonen qui, juste après son accident sur la liaison et une réparation de fortune, a rejoint le C.H, à la vitesse de 450 chevaux au galop!!! Attaque de son coéquipier Sergio Cresto qui, pour pointer (presque) a l'heure, s'est offert une magistrale gamelle et un genou comme une calebasse!!! Attaque dans la spéciale, sans prendre le temps de souffler, pour l'équipage de la Lancia, crédité du même temps que le grand Walter Röhrl.

Attaque encore plus pour Bruno Saby, qui, en pleine possession de ses moyens, s'offrait un temps scratch de plus devant tout le gratin mondial, et au plus fort de la bagarre !!! Attaque en Groupe A aussi, avec la très belle réaction d'Alain Oreille face aux Golf officielles d'Erikson et de Wittman.

Mauvais débuts en championnat du monde pour les BX 4TC. Philippe Wambergue cassera une canalisation du circuit hydraulique dés la deuxiéme spéciale

Attaque enfin en Groupe N. A la Croix de Valgayette, Panciaticci qui, le volant entre les dents faisait voler la petite Alfa sur les bosses, ne baissant pas les bras face aux 5 minutes d'avance que Bernard Dongués avait sur lui, au classement du Groupe N. Ce jour la, il était entrain de graver dans les mémoires des Ardéchois une image qu'a coup sûr ils voudront retrouver... Celle de l'attaque a outrance, celle d'une petite Alfa 33 pousser dans ses derniers retranchements. C'est dans cette spéciale que Panciatici a obtenu son surnom de "ministre de la défonce". Ceux qui étaient présent s'en souviennent encore, et les exploits de cette petite voiture rouge n'ont pas fini d'alimenter les discussions des "anciens", qui se remémorent les Monte-Carlo d'antan, le soir au coin du feu en faisant griller des châtaignes. C'est aussi ça la magie du Monte-Carlo, les héros n'ont pas tous rouler en groupe B, et en écrivant ce petit texte, je me rends compte d'une chose, selon la formule consacré "c'était mieux avant" ...

Et les autres concurrents ?

Souvenons-nous que les Citroën BX 4TC étaient au départ de cette édition 1986 du rallye. Au départ, mais pas à l'arrivée. Alors que Philippe Wambergue casse dès la 2e spéciale sur panne hydraulique, Jean-Claude Andruet fait face à un problème de boite de vitesse, et a aussi eu du mal avec ses freins difficilement dosables sur sa BX 4TC. Il heurte un poteau et abandonne.

Course écourtée également pour les Metro 6R4, Tony Pond, direction bloquée, il tapera dans une liaison, et Malcolm Wilson alors 7éme abandonnera dans Burzet transmission cassée.

Double challenge pour Michéle Mouton qui découvrait la 205 Turbo 16 évolution 1 et les notes en anglais annoncées par Terry Harryman. Elle abandonnera dans la 8éme spéciale courroie de pompe à huile cassée, alors qu'elle était 8éme. Bruno Saby a laisser éclaté son talent cette année la ... une fois débarassé de ses ennuis mécanique, il a atomisé tout le monde et signé 5 temps scratch d'affilée, pulvérisant le record dans Burzet de plus de 4 minutes !!!!

Quelques coups d'éclats pour les Audi de Röhrl et Mikkola, quand la route leurs permettaient de faire parler la puissance, mais pas de quoi inquiéter Toïvonen cette année-là…la dernière des Groupe B…

Merci David pour ces chroniques…

L'actualité des clubs

« Journee Alsacienne »

L'été n'est pas la saison où les sorties se bousculent, étant donné les vacances de chacun, la chaleur que nos Integrales n'affectionnent pas particulièrement, et le monde sur les routes. Mais quelques irréductibles Alsaciens se sont fait un plaisir d'organiser une belle journée pour les volontaires du quart nord-est. De belles autos, dont 2 Maserati étaient présentes…

En guise de DeltAlsace qui n'a pu être organisée cette année, Maxime et Cédric ont pris la bonne initiative de monter cette sortie sympathique, que Cédric nous raconte en quelques mots, et quelques photos : « en fait tout avais commencé samedi matin 8H00 pour moi, quelques travaux de rangement et d'électricité pour recevoir mes Hôtes. Puis au programme sur la 8 réglage problème de pression d'essence (avec la prépa DD TEAM Integrale Inside et ça marche du feu). Réglage de géométrie avant et refixation du pot supersprint. Arrivée de Max et Virginie et pause déjeuner light. Dans la foulée une vidange moteur de la 16 sur le pont avec filtre, et vider une remorque de gravats a la déchèterie.

Détection et remédier a une fuite d'air sur un pneu avec de la graisse, et démarrage et réglage de la 8 de Eric. Essai de ma 8 qui pète le feu et faire le plein et un petit passage chez une connaissance qui se monte une turbo 2 Maxi!!! 19H20 ca y est ont est a la bourre !!! Direction la douche puis le resto Italien Borsalino de retour à la maison on descend quelques Cuba libre pour trouver le sommeil ».

Plus de photos sur le forum…

Vos pièces détachées en ligne !!

DESORMAIS ACCESSIBLES SUR LA PAGE D'ACCUEIL DE LA BOUTIQUE EN LIGNE DE NOTRE SITE :

http://www.scuderia-lancia-integrale.com

Créez en ligne votre compte et accédez à la boutique en ligne :

TOUTES PIECES DU MOTEUR	PIECES D'INTERIEUR (HABITACLE)
REFROIDISSEMENT AIR, EAU, HUILE	AMORTISSEURS ET GARDE AU SOL
SURALIMENTATION	JANTES
CARROSSERIE	INJECTION
PIECES EN CARBONE	TRANSMISSION
RENFORTS	DURITES
JOINTS	ALLUMAGE
COURROIES	PIECES D'OCCASION
ECHAPPEMENT	MANOMETRES ABARTH
CONSOMMABLES	FREINS

Casquette SLI (15 euro)

Tee-shirt enfant/garçon (6 euro)

Serviette de plage bleue Martini (25 euro)

Sac de sport/voyage SLI (40 euro)

Tee-shirt adulte Diadora (18 euro)

Parapluie SLI (10 euro)

Ceci n'est qu'un extrait des articles proposés. Rendez-vous sur la boutique en ligne !!

L'adhérent du trimestre… Jean-Baptiste Bain

Et bien moi c'est Jean-Baptiste BAIN, j'ai 25, heu… 30 ans. Et oui déjà ! Ca passe vite…. Je suis carrossier (installé depuis peu à mon compte). J'habite Vence à coté de Nice. J'ai connu la première intégrale grâce à un ami passionné d'automobiles sportive ancienne. Il avait donc une 8S de 1987 avec laquelle il a eu pas mal de pépin (malheureusement). Sûrement dû à un mauvais entretien de l'ancien propriétaire. J'ai pris pas mal de plaisir a son volant. C'est là je pense, que je suis venu amoureux des Delta.

La première…

Et la deuxième Delta de Jean-Baptiste…

Enfin, cette auto a malheureusement eut une triste fin : lors d'un essai routier (mon frère lui faisait l'entretien mécanique) la voiture est parti en tonneau. Heureusement pas de blessé. Et depuis, et bien je cherchais une Integrale.

Le meilleur souvenir en intégrale: A chaque fois que je la sors pour me balader.
Le plus mauvais souvenir en intégrale: La sortie de route de mon frère, et la Lancia écrasée.
L'intégrale me passionne par sa ligne agressive et son caractère de conduite. On peut dire que c'est une excellente auto. Elle se conduit très facilement, et de plus, contrairement a se que l'on peut entendre. Elle est très fiable. J'ai fait la connaissance du club via Internet, en cherchant des infos sur les delta avant de me lancer a en acheter une. Je me suis inscrit, l'accueil a été formidable, et j'ai pu trouver ma première Delta en suivant les conseils de chacun.

Je trouve que le club se porte a merveille. Il est très actif. Rien ne doit changer pour moi. L'ambiance est parfaite. Lors des sorties nous passons que de bons moments ensemble. Vive la SLI et nos Delta !!

Mes autos, en plus des Delta. Comme dit plus haut, il ya eu des Delta vendues, et mo Evo 1 restaurée récemment :
- Clio Williams phase 1 numéroté. 1993
- Renault 5 Alpine Turbo de 1982
- Peugeot 205 GTI 1.9L 1988
- Peugeot 205 GTI TCT (2L Turbo) pour circuit
- Citroën CX GTI Turbo 2 (pour tracter la remorque)

Ensuite j'ai quelqu'une plus ancienne :
- Hotchkiss 13-50 Anjou 1951
- Hotchkiss PL20 (camion 1948)
- Citroen B2 Torpedo (1924).

Avant l'accident…

Et après la restauration. Magnifique, non ?

Dans les prochains numéros de votre Gazetta…

Le numéro 25 paraît le 1er janvier 2010…

Et en couleurs…s'il vous plait…

Les sorties d'automne : DeltaVerdon, DeltArdèche

Le calendrier 2010 en détails

Les rubriques « Guide d'Achat » et « Mécanique » de votre forum Scuderia Lancia Integrale…ultra pratique et ultra complet pour les mécanos du dimanche…

Retour sur les modifications du site internet effectuées en 2009

Et toujours les rubriques classiques qui font le succès de votre gazette : les sorties et évènements du club, la page mécanique, l'adhérent du mois, les news de la fédération, les clins d'œil, les boutiques en ligne…

Cette gazette est la vôtre. Nous souhaitons qu'elle soit le reflet de votre club, de vos activités, de vos sorties, de vos travaux, de votre passion. Aussi, il est important que vous nous donniez votre avis, sur : scuderia-lancia-integrale-france@wanadoo.fr ou sur le forum directement par MP à « Olivier »

Les partenaires de la Scuderia Lancia Integrale