La Gazetta della Scuderia

Janvier à mars 2012 – numéro 33

Le Calendrier des Sorties de la Saison 2012

Et Aussi ….

Important : du Nouveau pour Vos Adhesions !!

Lancia et Fiat : Destins Croises, partie VI

Resume de la Sortie Integr'Alpes

Bonne Année 2012 !

La Gazetta della Scuderia

Janvier à mars 2012 – numéro 33

Le mot du Président…

2011 se termine, et aussitôt 2012 démarre sur les chapeaux de roues. Comme vous le lirez un peu plus loin, le calendrier est chargé pour 2012, il illustre notre envie de faire rouler nos autos le plus souvent possible, de continuer à faire vivre le mythe de l'Integrale, et de nous rencontrer régulièrement… nous comptons sur votre engagement pour cette nouvelle saison !

Notre club a maintenant 10 ans et vient de fêter son anniversaire à Millau, avec 75 personnes tout au long d'un week-end fabuleux et ensoleillé…le tout accompagné de Didier Auriol !! Une sortie plus intimiste a succédé à ce grandiose anniversaire ; elle a eu lieu dans les Alpes, dans la Vallée Blanche, et autour d'Embrun. Cette sortie a clôturé une année 2011 riche en émotions : la joie de fêter nos 10 ans, et la tristesse pour la perte de Robert et Felicity, que nous embrassons très fort…

Notre Assemblée Générale du 4 décembre a permis à certains d'entre nous de nous rassembler autour d'une table et de discuter de nos projets pour 2012… puis de partager un bon repas.

A l'aube de 2012, le Bureau tout entier s'associe à moi pour vous souhaiter une bonne et heureuse année 2012….

Marco, votre dévoué Président

LE SOMMAIRE…

Edito	*page 2*
Le Calendrier des Sorties	*page 3*
Message du Bureau !!	*page 3*
La Page Mécanique	*page 4*
Gazetta Storica : Lancia et Fiat : destins croisés, partie VI	*page 5*
La sortie Integr'Alpes	*page 8*
L'Adhérent du trimestre	*page 9*
Téléchargez le calendrier 2012 !!	*page 10*

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°33, 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 31 : Rémy Martin (Adhérent du Trimestre), Bastien Adam (Page Mécanique), Olivier Astier (autres articles).

1ère de couverture : La Sortie Integr'Alpes, de passage au sommet de la Montagne de Lure…

Le Calendrier 2012 …

Suite à l'assemblée générale qui s'est déroulée le 4 décembre…

11 et 12 février : SORTIE EN PROVENCE (Organisateur Olivier Astier)
Bulletin d'inscription joint à votre Gazetta : parcourez les routes de la Sainte Baume et de la Sainte Victoire…

23 au 25 mars : AVIGNON MOTOR FESTIVAL (contact Marco Ferrara)
La SLI, cette année encore, participe à un des plus grands rassemblements d'autos dans l'Hexagone.
Venez à Avignon pour admirer des centaines d'autos et motos exceptionnelles, et venez visiter notre stand !

28 au 30 avril : LE TOUR DES CHARENTES (Organisateur Bernard Brissaud)
Cette sortie vous fait découvrir durant 3 jours cette région au caractère trempé dans le cognac.
Bulletin d'inscription dans la prochaine Gazetta !! Réservez d'ores et déjà vos dates….

12 et 13 mai : VAR ET VIRAGES (Organisateurs Jean-Baptiste BAIN et Olivier ASTIER)
Sortie sur 2 jours dans le Haut-Var. Programme dans la prochaine Gazetta…

13 au 17 juin : DELTONACORSICA (Organisateur Marco Ferrara)
Attention : les inscriptions sont à faire impérativement avant fin janvier, pour obtenir un tarif compétitif pour la traversée au départ de Marseille. Infos sur le forum. Tarif à 650 euro environ. Un acompte de 200 euro est demandé à l'inscription

14 juillet : DELTALSACE (Organisateur Cédric JACKY)

22 juillet : sortie « pique-nique » dans les Cévennes (Organisateur Jean-Régis TEYSSIER)

15 et 16 Septembre : sortie en Savoie (Organisateurs Jean-Baptiste BAIN et Marco FERRARA)
Au cours de cette sortie, nous rendrons hommage à Felicity Niccholson

20 et 21 Octobre : sortie dans le Pays Laragnais (Organisateurs Lucas BERVA et Olivier ASTIER)

Décembre : Assemblée générale (lieu et date à déterminer)

Message du Bureau !!

NOUVEAUTE AU SUJET DES ADHESIONS A LA SLI
CONCERNE TOUS LES ADHERENTS !!

En application des décisions de l'assemblée générale qui s'est tenue le 4 décembre 2011, à compter de 2012, les adhésions se font dorénavant du 1er janvier au 31 décembre. Les adhérents ayant réglé leur adhésion après le 1er juin 2011 sont reconduits pour l'année 2012 entière :
- **1er cas** : mon adhésion arrive à terme avant le 1er juin 2011 => je paie en janvier 2012 pour toute l'année 2012.
- **2e cas** : mon adhésion arrive à terme après le 1er juin 2011 => mon adhésion en cours arrive à échéance à fin 2012

Comment savoir si je dois payer pour 2012 ?? très simple ! Les adhérents concernés reçoivent avec cette Gazetta un bulletin de ré-inscription. Il suffit de renvoyer ce bulletin avec le chèque correspondant.

Merci d'y penser rapidement, car il n'y aura plus de relance !!

Vos inscriptions et renouvellements annuels d'adhésions sont toujours à adresser à Franck Auletta, Secrétaire en charge des adhésions (pas de changement). Il n'y aura plus de relance en début d'année : les adhérents qui n'envoient pas leur chèque de cotisation ne feront plus partie de l'association et perdent leurs avantages. Les chèques sont à envoyer à : **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).

La Page Mécanique

LE BLOCAGE DES POULIES DE L'ARBRE D'EQUILIBRAGE

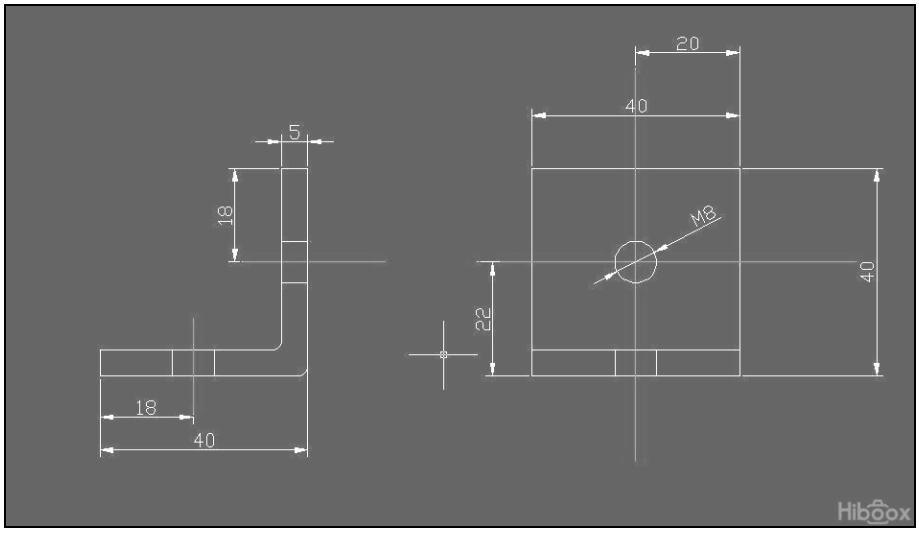
Tutoriel posté sur le forum par Bastien Adam (Babou88). Une fois les courroies d'équilibrages retirées (notamment pour éviter de les changer et de perdre de la puissance), les poulies sont libres. Bon nombre de possesseurs souhaitent les bloquer en rotation.

Etape1 : voici le montage avant le montage de la vis, sans les courroies d'équilibrage

Etape 2 : voici la pièce à fabriquer. Il est possible de la réaliser à partir d'une cornière dont le plan figure ci-dessous : cornière de 40mm, épaisseur 5 mm

Etape 3 : la vis M8 doit être limée en biais à son extrémité, de façon à être bien calée entre 2 dents de l'engrenage. Ajouter un écrou de part et d'autre de la cornière, afin d'assurer un blocage suffisant.

Etape 4 : et voilà, c'est fini. La cornière est vissée par la vis CHC de la plaque, et la deuxième vis est en place. Pour plus de tranquillité, il serait nécessaire de mettre un point de soudure, ou de la loctite pour s'assurer du blocage de la vis



La Gazetta della Scuderia

Janvier à mars 2012 – numéro 33

Gazetta Storica

LANCIA ET FIAT : DESTINS CROISES, PARTIE VI
LES PROJETS EMBLEMATIQUES DES 2 GEANTS DE L'AUTOMOBILE ITALIENNE

Rappel des épisodes précédents :
Partie n°1 (Gazetta n°26) : la naissance de l'automobile italienne
Partie n°2 (Gazetta n°27) : l'émancipation de Vincenzo, la création de la Société Lancia
Partie n°3 (Gazetta n°29) : lent rétablissement après-guerre chez Fiat, parenthèse « Formule 1 » pour Lancia
Partie n°4 (Gazetta n°30) : la naissance du sigle H F !
Partie n°5 (Gazetta n°31) : les sixties sur fond de Dolce Vita

Sur fond de Dolce Vita, les 2 géants de l'automobile italienne sont rejoints par un 3 industriel, du nom de Alfa Roméo, qui concurrence à la fois Lancia sur des modèles luxueux ou sportifs, et également dans les compétitions comme les Milles Miglia ou la Targa Florio, et aussi Fiat sur des modèles plus « grand public » .

L'automobile italienne s'industrialise à outrance, et profite de belles années de croissance dans l'économie transalpine. Quelques-uns des modèles phares de la production italienne voient le jour dans cette période, à coté de quelques modèles oubliés…

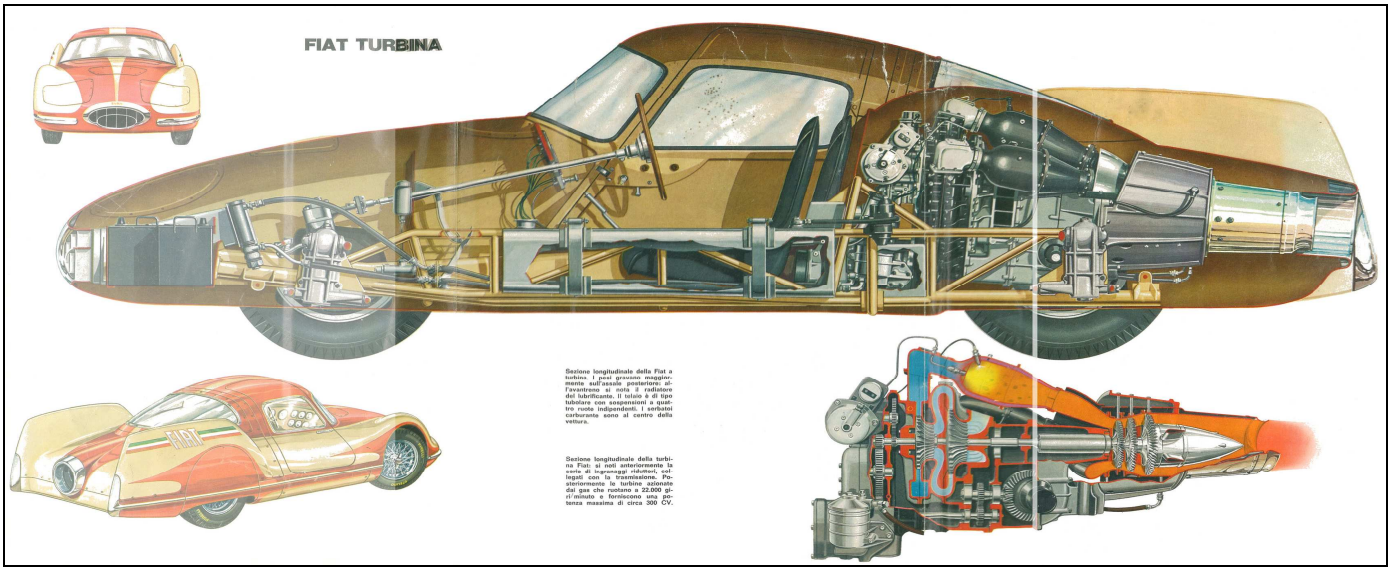
La « Turbina » de Fiat, un modèle oublié…

Avec ses 300 chevaux et sa vitesse de pointe supérieure à250 km/heure, la Fiat Turbina est une voiture développée et construite entièrement par le constructeur turinois. Le modèle a été exposé pour la première fois au Salon de l'automobile de Turin en 1954. S'il existe bien une Fiat que tout le monde à oublié, c'est bien elle !

Avec ce modèle hors du commun, le constructeur italien sera le premier constructeur du vieux continent à réaliser une voiture propulsée par une turbine à gaz (type Fiat 8001). L'étude de ce système de propulsion avait débuté dans le bureau d'études Fiat en 1948. Le premier essai eut lieu le 4 avril 1954 sur la piste située sur le toit de l'usine du Lingotto.

Le moteur est équipé d'un compresseur à deux étages, d'une turbine à deux étages, une turbine motrice et un groupe réducteur pour la transmission aux roues d'environ 1 000 kg. La vitesse maximale déclarée est supérieure à 250 km/h. La carrosserie est reconnaissable à ses deux ailerons arrière qui font office de stabilisateurs. L'ensemble est complètement démontable et cache le système de propulsion dans un compartiment entièrement insonorisé. L'ensemble est dû au Centro Stile Fiat dirigé, à l'époque, par Fabio Luigi Rapi.

L'étude aérodynamique poussée permet à la voiture d'afficher un Cx record de 0,14. Le châssis est tubulaire et comportait quatre roues indépendantes. La boîte de vitesses était rendue inutile grâce à la turbine qui se comportait comme un convertisseur hydraulique. La transmission comportait un réducteur qui faisait passer la vitesse de rotation de 22 000 tr/min au régime maximum de la turbine à 4 000 tours au différentiel. Les suspensions avant dérivaient de celles de la Fiat 8V de 1952.



Après avoir trôné durant tout le Salon et avoir fait l'admiration des spécialistes, ce concept-car innovant fera homologuer officiellement ses performances et sera donné au Musée de l'automobile de Turin où il figure toujours en bonne place. Dans ce même salon, non loin de là, le stand Lancia fait la part belle au luxe : Lancia entre dans une période dans laquelle le sport est quelque peu délaissé…

Lancia en quête de luxe…

La Lancia Flaminia , grande berline haut de gamme, est destinée à remplacer la regrettée Lancia Aurelia. Elle a d'emblée l'objectif de la voiture d'apparat de la République Italienne des années 1960. Au sommet de la gamme Lancia, elle reste encore aujourd'hui le symbole de l'automobile italienne de luxe et de représentation de la production Lancia d'après guerre, place occupée de nos jours par la Maserati Quattroporte.

Équipée à l'origine d'un V6 Lancia à 60° de 2500 cm³ dérivé de celui de l'Aurelia qui est le premier moteur V6 au monde, breveté par Lancia, elle est ensuite équipée d'un nouveau moteur plus puissant de 2800 cm³. Ces automobiles de luxe sortent dans des carrosseries variées telles que Coupé, Sport, Touring et Convertible, toutes avec un design des plus classiques, aux dimensions imposantes.

La première est la Flaminia Coupé due au maître Pininfarina qui l'adopte comme sa voiture personnelle. Cette voiture réservée aux plus fortunés jouit d' une grande notoriété, car elle représente l'Italie à l'international. On se souvient notamment plutôt des Coupés qui se vendent finalement plus que la Berline. Le coupé aux dimensions très généreuses est secondé par l'exceptionnelle version sportive du carrossier Zagato, (carrosserie en aluminium) baptisée Flaminia Sport, évoluant en Supersport avec un moteur porté à 2 800 cm³ et quelques modifications de la ligne de la carrosserie. Ces SuperSport sont considérées, encore de nos jours, comme parmi les plus belles œuvres du carrossier et font partie des plus belles Lancia.

Plusieurs modèles de Flaminia font les beaux jours des carrossiers à cette époque où les conducteurs étaient friands de coupés et de cabriolets…Touring, Pininfarina, Zagato… D'innombrables versions voient le jour : allégées, affermies en suspension, avec des intérieurs luxueux garnis de bois précieux et autres matériaux nobles…L'Histoire de l'Automobile retient plus particulièrement les versions construites suivant les brevets et le procédé « Superleggera » développé par la Carrozzeria Touring : plateforme en acier, structure de nid d'oiseau de tubes d'acier dessinant le volume de la carrosserie, sur lequel est greffée la coque en aluminium. Cette structure de carrosserie se retrouve par exemple sur l'Aston Martin DB4.

Flaminia Sport coupé Zagato 2,5 litres 1966

V6 2,5 litres repris de l'Aurelia porté ensuite à 2,8 litres

Flaminia 2,5 litres Coupé Pininfarina

Lancia ne donna pas de suite à cette somptueuse voiture, n'ayant plus les moyens financiers nécessaires au développement d'une remplaçante. Au total, ce sont 12 641 exemplaires de Lancia Flaminia qui sont sortis des usines de Chivasso, dont peu d'exemplaires sont conservés aujourd'hui. Elle reste le symbole d'un constructeur qui veut montrer son savoir-faire dans le luxe.

Fiat booste sa 500 aux amphétamines !

Un modèle 695SS lors de sa présentation

Déjà avant de lancer la 600, les dirigeants de Fiat Auto voulaient une mini-voiture pour remplacer leur Fiat 500 Topolino mais qui puisse transporter quatre personnes. Cette voiture devait essentiellement avoir une vocation urbaine. Conçue par Dante Giacosa, le célèbre ingénieur en chef de la marque, et construite comme une véritable automobile, avec une structure monocoque, une vraie suspension, des freins hydrauliques largement dimensionnés et un circuit électrique de 12 volts, la Nuova Fiat 500 connaîtra un succès qui lui fera monopoliser pendant trois décennies le marché de la mini-voiture en Europe. Lancée le 4 juillet 1957, la nouvelle 500 apparaît parfaitement adaptée à son objectif. Simple et économique, celle qui sera improprement surnommée en France elle aussi le « pot de yaourt ». La marque pot de yaourt étant elle enregistrée à l'INPI !! À l'exception de la mécanique, elle reprend l'architecture de la Fiat 600, avec un moteur placé à l'arrière et quatre roues indépendantes. Elle est motorisée par un bicylindre en ligne refroidi par air de 479 cm3 développant 16,5 chevaux, qui lui permet d'atteindre 85 km/h.

Réputé pour ses vibrations au ralenti, il ne manque pas d'allant dans le trafic urbain, malgré les craquements de la boîte à crabots et le niveau sonore élevé imputable à la turbine. Carlo Abarth ne va pas tarder à modifier ce petit moteur grâce à des pistons, bielles et vilebrequins spéciaux,

La collection complète…

des arbres à cames modifiés et des échappements spéciaux. C'est en 1958 que sera lancée la première Fiat 500 avec kit de transformation Abarth, la Fiat 595 Abarth. Grâce aux 19 chevaux de son moteur préparé : arbre à cames reprofilé, carburateur modifié et carter spécifique, elle se fait rapidement remarquer par une série de records établis sur l'autodrome de Monza entre le 13 et 20 février 1959. Les pilotes Remo Cattini, Marino Guarnieri et Corrado Manfredini se relaient pendant sept jours pour parcourir 18 186 kilomètres à la moyenne de 108,252 km/h.

La même année, Abarth réalise une voiture de record construite sur un châssis tubulaire et conservant, à l'image de la berline, l'implantation du moteur en porte-à-faux arrière. Dessiné par Pininfarina et construit en aluminium, ce prototype ne pèse que 368 kg. Il bat 23 records internationaux, dont celui des 2 000 kilomètres à la moyenne de 153,319 km/h. Modifiée en 1959 par l'adjonction d'une longue queue et la suppression du périscope, la voiture établit, au mois d'août 1959, cinq nouveaux records de la classe 1 (351 cm3 à 500 cm3), dont les 1 000 kilomètres à la moyenne de 165,652 km/h.

Il faut attendre la fin de l'année 1963 pour que soit lancée sur le marché la Fiat Abarth 595 dérivée de la 500, présentée en novembre 1963 au Salon de Turin. Elle sera homologuée pour courir dans la classe des moins de 600 cm3 avec la contrainte de fabriquer au minimum mille exemplaires de série. Abarth procède comme pour la Fiat 750 Abarth en augmentant la cylindrée qui passe à 594 cm3, d'où son appellation de 595. Avec 27 chevaux à 5 000 tr/min, la puissance reste modeste mais la voiture dépasse les 120 km/h. Extérieurement, le logo Abarth sur la face avant et quelques inscriptions permettent d'identifier la voiture. À partir de l'automne 1956, Abarth pouvait recevoir des voitures incomplètes de chez Fiat et leur apporter les éléments spécifiques Abarth.

En 1964, la 595 SS apparaît, les 32 chevaux propulsent la voiture à 130 km/h. La SS reçoit un surtoit profilé, présenté comme un aileron aérodynamique et dont la fonction est aussi, et surtout, de rigidifier la coque affaiblie par sa capote en toile. De nombreuses options sont proposées, dont les jantes en alliage léger, un tableau de bord à quatre cadrans et le volant Abarth en aluminium à jante recouverte de cuir. Suivant l'évolution de la Fiat 500, la 595 SS bénéficie à partir de 1965 de portes ouvrant contre le vent. Rapidement, elle est épaulée d'une version Assetto Corsa réservée à la compétition. De même puissance, la voiture est pourvue d'élargisseurs d'ailes en résine rapportés sur la caisse, qui permettent de monter des jantes larges Abarth. Elle reçoit également le tableau de bord à quatre cadrans et le volant en option sur la SS. Dernière évolution, la 595 SS Assetto Corsa est gratifiée en 1970 d'un nouveau traitement décoratif, plus voyant : les élargisseurs d'ailes sont alors peints en rouge, tout comme le bas de caisse et une partie de la face avant en forme de trapèze.

Fiat 695SS Assetto Corsa, en pleine action…

Abarth présentera au Salon de l'Automobile de Genève 1964 la 695, un modèle plus civilisé que la 595 SS et qui est considéré comme la version routière la plus équilibrée des Abarth dérivées de la Fiat 500. Si la puissance de 30 chevaux et la vitesse maximale de 130 km/h sont pratiquement identiques à la 595 SS, le nouveau moteur de 689 cm3 super carré (76 x 76 mm) est moins pointu. La 695 est rapidement suivie d'une version plus élaborée, la 695 SS. Elle dépasse les 135 km/h avec ses 38 chevaux à 5 200 tr/min grâce à un taux de compression de 9,8/1 et à un carburateur de 34 millimètres. Elle peut être équipée du même surtoit profilé que la 595 SS. La 695 SS reçoit à son tour sa version Assetto Corsa, mécaniquement identique, mais reconnaissable à ses ailes élargies. Très brillantes, les 595 et 695 rapporteront à Abarth d'innombrables succès sportifs dans les classes 600 et 700. En collection, elles sont maintenant très recherchées par les amateurs de petites voitures nerveuses…..

Lancia lorgne durant ces années vers le luxe, et ce n'est pas quelques participations aux Mille Miglia et à la Targa Florio avec différentes versions du coupé Flaminia qui vont réveiller les Lancistes. Cette période sera bientôt révolue, avec un des premiers mythes de la marque : la Fulvia…

Les sorties du trimestre

INTEGR'ALPES 2011 : LA SORTIE TARTIFLETTE

A la SLI, on gère…

On peut même dire que nous sommes maîtres dans l'art d'improviser une bonne sortie….. et ceux qui ont déjà organisé une sortie savent qu'une sortie improvisée est très difficile à organiser !!

Prenez un hôtel connu à la Scuderia (par exemple « Le Poète », à Sélonnet), une région où l'arrière saison est agréable, un groupe sympathique, un road-book éprouvé, une super-tartiflette du samedi soir, et hop, vous obtenez un Integr'Alpes réussi ! Et en plus, il y avait des nouvelles têtes…

Et c'est par un samedi matin ensoleillé (mais froid) que nous avions rendez-vous au village des Mées. Uranne et François étaient présents, arrivés depuis la région de Sète tôt le matin en Delta 1300. On ne voit pas souvent une 1300 à une sortie de la Scuderia. C'est avec plaisir que nous les avons accueillis parmi nous, ce n'est certainement pas leur dernière sortie à la Scuderia, vu le plaisir qu'ils ont pris tout au long de ce week-end…

Sortie placée sous le signe d'une ambiance de vacances, intimiste après le gros anniversaire que nous avions organisé à Millau. Le groupe commence par gravir la Montagne de Lure, et ses sous-bois aux multiples couleurs (c'est encore l'été indien en cette fin octobre…). Puis nous avons raccroché le parcours déjà emprunté en avril pour la sortie DeltAlpes 2011 : les Clues de Barles, les Gorges de la Blanche, et même un crochet par Savines-le-Lac pour prendre un café. Tout au long de ce week-end, nous avons été logés et nourris chez Flo à Selonnet dans les Alpes de Haute-Provence (Hôtel Le Poète) où une Tartiflette mémorable nous a été servie samedi soir…

La montagne de Lure en Delta 1300, c'est le pied…

Integr'Alpes a été la dernière sortie de la saison 2011. Bientôt la nouvelle saison, avec 9 sorties au programme… La SLI n'arrête jamais !!

La descente vers Sisteron dans les sous bois…Magnifique !!

L'Adhérent du trimestre

REMY MARTIN : TROP LOIN DE SA VOITURE…

Présentation : Nom : Martin, Prénom : Rémy.
Age : 31 ans, Né à : Marseille, Marié depuis le 24 juillet 2010 à Isabelle ; Responsable de site de vente en ligne C&A
Autos actuelles : Peugeot 106 XSI 1.6 bleu de 1994 avec 145,000 kms, Lancia Delta Evo 1 rouge de 1993 avec 98,000 kms
Autos précédentes : VW Golf II GTI rouge (j'adore), Citroen ZX 1,9 D (une tuerie… mdr), Clio II 1,9 D (une bouse)
Prochaine auto : BMW 135i (mais je garde la delta !)…

Comment ai-je connu le club ?

J'ai connu le club en cherchant à acheter ma première delta, en 2004, sur google, je tape : Lancia delta intégrale et j'atterris sur le forum SLI de l'époque. Je me décide alors à poster un message pour avoir des renseignements, et déjà la SLI commence à m'emmerder : vous devez vous présenter avant de poster ;-) Bref je m'inscris, je parcours un peu le fofo, puis finalement je me présente moi et mon auto de l'époque : une 106 xsi 1.6 (que je possède toujours d'ailleurs), et je m'attendais de la part d'un club d'une telle auto, à me faire cracher dessus : « mdr la voiturette à 2 balles », « la 106 c'est pas une sportive ça », et bien pas du tout, premier bon contact, beaucoup de messages de bienvenus et même des compliments sur ma petite auto, petit moteur certes, mais légère et agile et marrante à conduire.

L'humilité des membres du club (comparé à d'autres) m'a beaucoup plu. Quelques semaines après, notre cher Marco me propose de me joindre à eux pour leur prochaine sortie (DeltaVaucluse le 29 aout 2004) et même de venir en tant que copilote (plutôt que passager) de Marco, qui possédait alors une verde york très… sympathique. A cette fameuse sortie, me voilà donc arrivant au garage comme un gamin en voyant toutes ces delta, que je n'avais jamais réellement vu de mes yeux auparavant. Et celle de Marco était sublime avec ses baquets Recaro cuir champagne : le coup de foudre (pour la voiture bien sûr).

La famille Martin au complet…Maman, à gauche, Papa à droite, et bébé au milieu…

Nous voilà partis sur la route avec quelques autres autos pépères, jusqu'à l'autoroute d'Aix, ou après quelques minutes, nous apercevons une delta aux couleurs martini qui nous arrivent dessus comme un sagouin, Marco me dit alors : « n'aie pas peur », l'autre véhicule se met alors à notre niveau, le jeune homme d'une 20aine d'années se retourne vers marco, lui sourit, puis délicatement lève sa main droite, et… lui fait un doigt, puis tombe un rapport et trace. Sans perdre une seconde Marco baragouine : « espèce de petit Inculé » et part à sa poursuite… Voilà ma première expérience avec le club qui m'aura marqué à vie ;-)… Depuis, plusieurs sorties, plusieurs années se sont écoulées, beaucoup de choses et de gens ont changé mais je suis et reste toujours fan de ce club !

DeltonaCorsica 2006…

Les 100 ans, la corse, DeltAlpes, DeltArdèche, Var et Virages, Forcalquier… bref j'en passe et des meilleures…

Puis malheureusement, boulot oblige, me voilà muté sur Paname… et ma belle reste à Marseille car hors de question de lui faire respirer l'air parisien ! Le coût des trajets en plus, les sorties se font plus rares et j'ai donc un peu perdu contact pendant 3 ans… mais cette année, j'ai dit NON ! Sus à la privation deltique, et j'ai donc signé pour la Corse avec ma femme, et je dois avouer, que cette sortie delta corse 2011 a été la plus excellente, dantesque, monumentale sortie que j'ai jamais faite ! Que du bonheur ! J'ai rencontré certains et redécouvert d'autres notamment Kikounou, JVC dit l'apothicaire et son adorable Céline, Guillaume (dit Guigui ou guitounet), Olivier, David et bien sûr mon petit Marco des îles et bien d'autres… et c'est avec un grand plaisir que je compte refaire un max de sorties maintenant !

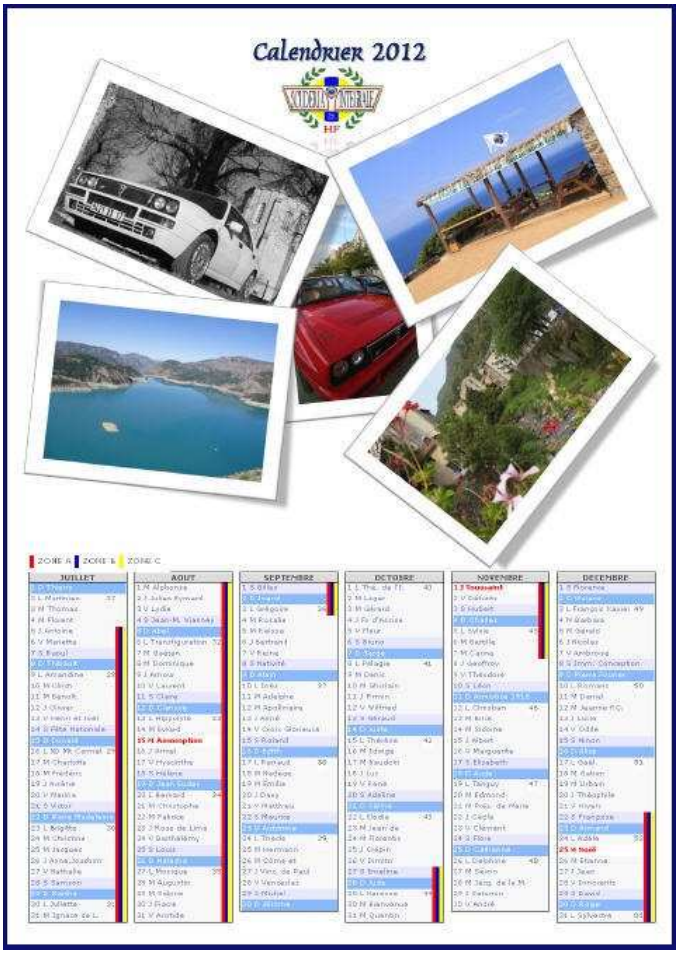
Ce que j'aime dans les Intégrales !
Le look agressif, carré, solide, sportive, racé : unique. Et le palmarès !

Qu'est-ce que j'ai ou aime comme autres autos ?
En ce moment : la BMW 135i sport design bleu Le Mans. Mais sinon : La VW Golf 2 GTI, La VW Corrado, Alfa Roméo 147 GTA Bianca.

Meilleur souvenir et plus grosse galère avec une integrale ?
Meilleur souvenir : chaque fois que je monte dedans, et mets le contact… « Jouissance » ! Sinon, comme dit, la sortie deltacorse 2011
Plus grosse galère : Galère en Delta ? Jamais ! C'est possible ça ?

Autre chose ?
Alors c'est l'histoire d'un type qui bouffe le c*l d'une p*te à 10 €…

Téléchargez le Calendrier 2012 de la SLI



Directement sur notre site internet !

LES PARTENAIRES DE LA SCUDERIA LANCIA INTEGRALE…