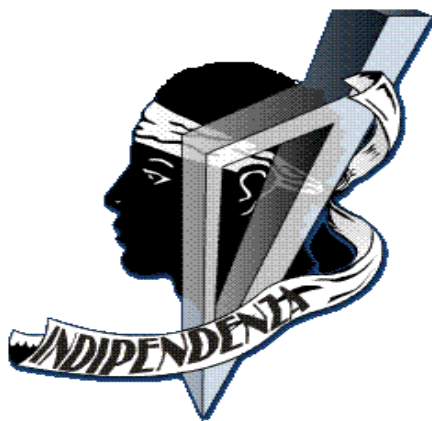




10ème DELTONA CORSICA



10.11.12.13.14.15 Septembre 2014



*Bientôt les sorties d'automne...
Et l'Assemblée Générale...*

L'édito...



Ce numéro 44 de votre Gazette vous présente une nouveauté : ce n'est plus seulement le Président qui aura la parole dans l'édito.... Fini la dictature... et c'est donc moi Lucas votre secrétaire qui inaugure ce changement dans les habitudes anciennes de la Scuderia....

Après avoir passé un été ensoleillé sur une plage surpeuplée, la rentrée est maintenant derrière nous. Nous avons à notre calendrier deux belles sorties qui se présentent : la sortie DeltAlpes en novembre, qui sera mémorable une fois encore, en marquant un retour aux sources de la Scuderia.

Auparavant, nous aurons fait une sortie toute nouvelle dans la région des Baronnies, avec un parcours que nous concocte Jean-Marc : une sortie ponctuée de visites de lieux remarquables et de routes magnifiques.

A très bientôt donc, c'est avec un grand plaisir que nous vous retrouverons pour ces 2 sorties !

Lucas, Secrétaire de la Scuderia Lancia Integrale...

SOMMAIRE...

Edito	page 2
La lente agonie de Lancia...	page 3
Calendrier des sorties	page 4
DeltonaCorsica (10^e édition)	page 5
La Gazette Storica	page 6
Séquence Emotion	page 8

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°44 : 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 44 : Rémy Martin (Testé pour vous),
Patrick Paillat (L'Adhérent du trimestre), Olivier Astier (autres articles).

1^{ère} de couverture : DeltonaCorsica 10^eme édition : le road-book.

La lente agonie de Lancia...



Le 10 janvier 2014 : Sergio Marchionne, administrateur délégué du groupe Fiat SpA annonce que Lancia va quitter l'ensemble des marchés européens, sauf le marché italien où la marque va poursuivre sa lente agonie avec, dans quelques temps un seul modèle, l'Ypsilon...le début de la fin s'orchestre gentiment....

Alors que les services Marketing de certaines marques comme Renault, comme Mercedes ou Mini, dépensent beaucoup d'argent dans le « revival » de leurs marques, Fiat va détruire la marque Lancia ! Alors que le niveau des ventes de Lancia vient d'atteindre les chiffres des années... 1960 (!!), tout porte à croire que c'en est donc fini ou presque de la firme turinoise à la lance, dans trois ou quatre ans, la marque croquevillée sur elle-même dans son marché domestique disparaîtra lorsque la petite Ypsilon arrivera en fin de carrière commerciale. Ainsi en a décidé Fiat qui annonce dans le calme et la sérénité qu'on lui connaît, ce que sera le court futur de Lancia. Achever Lancia dans son pays, discrètement sera plus facile à faire et passera plus inaperçu que s'il avait fallu brutalement supprimer la marque partout en Europe.



Voilà ce que cela pourrait être Lancia : une New-Stratos, avec moteur V8 Ferrari, comme l'avait imaginé Luca Di Montezemollo en 2008.



Et voilà ce que c'est actuellement : un Chrysler Voyager rebadgé ! certainement une très bonne voiture familiale, mais pas vraiment l'héritière attendue par les fans de la marque...

On en a eu récemment un premier aperçu avec la simplification de la gamme Delta qui arrivera en fin de vie d'ici quelques mois, et si la Delta voit sa fin approcher, il en est de même pour les américaines rebadgées Lancia qui vont très vite quitter l'Union Européenne pour cause de mévente. Depuis le début, l'affaire est courue et les amateurs des voitures turinoises mais aussi de toutes les italiennes l'avaient annoncé et le criaient, la greffe ne prendra pas... et c'est ce qui s'est passé avec les Thema, Voyager et Flavia qui n'ont pas séduit tout en étant fortement pénalisées par des fiscalités pas prévues pour leurs motorisations essence et diesel. Lancia ne vit, ou plus exactement survit que grâce à deux modèles que l'on retrouve en nombre (et encore en petit nombre) dont près de 80% en Italie, c'est dire le succès de la fameuse opération rebadging Chrysler vers Lancia. Les résultats sont là : les ventes baissent de 10 à 20% tous les ans...

Lancia va donc mourir à petit feu, la firme fêtera au mieux ses 110 ans (nous serons là pour fêter ses 110 bougies en tout cas) mais les lancistes (et surtout pas nous) et en général, les amateurs de belles mécaniques n'oublieront pas les avancées techniques l'on doit à la firme italienne, le superbe palmarès en compétition, l'Alcantara, les designs singuliers mais toujours élégants et le plaisir d'avoir une Lancia qu'elle soit luxueuse ou sportive. Pour faire passer la pilule turinoise, Sergio Marchionne a allumé un contre feu en relançant les annonces autour d'Alfa Romeo. Alfa Romeo va au contraire devenir exemplaire et une référence notamment grâce à une qualité supérieure des autos milanaises qui auront toujours un caractère italien particulier. C'est tant mieux si ce n'est pas un simple effet d'annonce, destiné à faire avaler la disparition future de Lancia.

Ça change quoi pour nous ? Rien, ou presque : nous allons simplement rejoindre les fans d'Hotchkiss, Saab, ou autres Rover... Lancia canal officiel ne nous a jamais vraiment porté bien haut, et cela ne nous a jamais empêché de porter fièrement et bien haut les couleurs de la marque à la lance... les manifestations et actions d'envergure que nous avons organisées par le passé n'en prennent que plus d'ampleur : les 10 ans de la SLI à Millau avec Didier Auriol, Italegends, les Giorni Lancisti à Super Besse, sans oublier les 100 ans de Lancia en 2006, avec 120 Lancia réunies sur un site, sans aucune aide officielle. Soyons fiers que nos actions n'aient jamais été sponsorisées par aucune aide ni matérielle ni financière de la part de Lancia...cela nous donne une indépendance de décision très importante !! Allez... sortez votre Integrale du garage et allez lui faire prendre l'air !!

Testé pour vous !!

Ma 147 GTA, par Rémy Martin...

Voici mon second rêve d'auto, après nos chères delta biensûr, la dernière Alfa à posséder un vrai moteur italien, qui n'est autre que le fameux V6 Aresé de 250cv au vrombissement à vous dresser les poils sur les bras, vous l'avez compris, je parle de la 147 GTA. Pourtant facile à trouver sur internet à un prix relativement bas (comptez entre 12 et 15,000€ pour une GTA propre) il m'a fallu plus de 5 ans pour trouver la mienne, pour cause : j'en voulais une qui totalisait moins de 50,000km, la mienne en avait



Superbe, non ? ces 2 vues arrière montrent combien elle est racée, cette GTA...

27,000 à l'achat, de couleur bianco nuvola, avec l'intérieur biton noir et marron, les xénons et enfin les fameuses jantes alfa avec les ronds (pour les puristes, clin d'œil à notre jean-vin national) ! Quel bonheur de conduire cette traction avant démoniaque qui tire sur vos avant-bras à chaque accélération, un châssis parfait pour se régaler sur petite route ou circuit, elle a tendance à sous-virer légèrement, mais c'est un vrai jouet. Le plus (ah ces italiens) : un compteur qui monte à 300km/h et la zone rouge à 7,500 t/m alors qu'elle rupte à 6,500. Mais elle reste une voiture avec une âme comme seuls les italiens savent le faire. J'ai rarement pris autant de plaisir dans une auto que dans celle-ci, que ce soit sur les routes des termes, ou sur la route de la combe entre Apt et Lourmarin...

Le calendrier des sorties 2014...

Pour ces 2 sorties, remplissez le bulletin d'engagement joint à cette Gazette svp !!

11 et 12 octobre 2014 : DeltaBaronnies (organisateur : Jean-Marc Rolland) *

Sortie complètement nouvelle : Jean-Marc organise une sortie dans « Les Baronnies », une région qu'il affectionne, et qu'il nous fera découvrir à travers ses magnifiques routes très typées « rallye ». Préparez vos Integrales, c'est une première !! Le road-book sera aux petits oignons.

8 et 9 novembre 2014 : Deltapes (organisateur : Marco Ferrara)

Classique des classiques : cette sortie emprunte les routes de la première sortie effectuée par la SLI en 2001... Nuit à Selonne comme d'habitude. La SLI cultive ses vieilles recettes.

Les sorties marquées d'un * sont réservées aux Delta.

Les personnes n'adhérant pas à la SLI sont les bienvenues, mais ne bénéficient pas du tarif « prix coutant » des adhérents SLI.

Deltona Corsica, 10ème édition

Sortie préférée des intégralistes, ils ont été encore
cette année 13 équipages à participer à la dixième édition



Album photo de cette sortie marquée par une ambiance très ... vacances, des apéros très ... conséquents, et un temps ... mitigé !! Après avoir joué à cache-cache avec les participants durant les deux premiers jours, le soleil s'est finalement installé avec nous dans le sud de la Corse. Nous invitons tous les membres du club à faire au moins une fois une escapade en Corse, c'est mémorable... et Merci à Christophe d'être venu d'Alsace avec sa Renault 5 turbo... Respect !!



La Gazette Storica

Trois Jours en Stratos (partie II, suite et fin)

La Gazette della Scuderia vous propose de vivre, presque comme si vous y étiez, un épisode de la mise au point d'une des plus fabuleuses Lancia de compétition...la Stratos.

D'après le récit de Pierre Pagani, journaliste à « Echappement »...
La Gazette n°42 vous présentait le début de cette aventure...ci-dessous la suite !

DANS LA MONTAGNE AVEC DARNICHE

Après le rallye du Var remporté par l'Alpine de Fréquelin, j'avais fait un court essai de la Stratos de Darniche sur des petites routes de montagne du côté de Ste Maxime. D'abord j'étais monté à côté de Bernard, j'avais beau me souvenir d'un Monte-Carlo de 1972 que j'avais fait comme navigateur de JC Andruet, ce qui exige une certaine dose de sang-froid, dans la Stratos j'étais paralysé. Ça allait incroyablement vite au point que je ne parvenais plus à déchiffrer le paysage : j'avais beau me forcer à regarder les pieds et les mains que Bernard agitaient à une incroyable



Stratos Chardonnet en préparation du « Rallye des 4 régions » en Italie en 1976.

vitesse, je ne comprenais pas. Je parvenais juste à observer qu'il utilisait la boîte de vitesses pour freiner plus fort encore et que la boîte devait être solide pour encaisser de telles sollicitations. Nous ne glissions pas tant l'adhérence des Michelin est bonne, et c'est peut-être ce qui est le plus impressionnant : de franches et belles glissades auraient été peut-être encore plus rassurantes que cette conduite extrême sur un étroit fil d'équilibre. J'avais l'impression que la moindre faute du pilote nous enverrait dans le décor où je ne voyais qu'arbres et ravins.

Le moindre bout de ligne droite suffisait à nous projeter à 8000 tours/minute à une incroyable vitesse. Dans l'Var, la voiture est équipée avec ses rapports de boîte les plus courts, 160 km/h seulement au maxi, mais avec quelle rapidité... Bientôt j'ai compris que cette impression d'être emporté dans un monde de

A L'INTERIEUR D'UN ŒUF...

Curieux habitacle que celui de la Stratos : tout y est arrondi : le toit, le tableau de bord, le pare-brise, les portières...on a vraiment l'impression d'être à l'intérieur d'un œuf. La visibilité avant est totale. 2 ou 3 tours suffisent à m'apprendre le circuit que j'ai déjà observé tout-à-l'heure à côté de Darniche. Le passage le plus beau est un passage de courbes en 4^e où le pied peut être maintenu à fond sur l'accélérateur, non sans mordre sur le bas-côté herbeux de temps en temps. Au milieu du dernier droit, on prend 8000 en 4^e et on passe la 5^e pour attaquer la ligne droite à plus de 200 km/h. Le temps de distinguer Levacher qui, imperturbable avec sa pipe et sa toque en fourrure, me fait signe que les meilleures choses ont une fin... je dois rentrer aux stands....

Quelles sensations cette voiture exceptionnelle... finalement, qu'est-ce qui m'a plu dans cette voiture ? L'arrière qui a envie de passer devant l'avant de la voiture, de longues glissades faciles à contrôler, le moteur qui, bien que moins puissant que ses rivales directes Porsche 911 (3 litres pour 300 ch) et Alpine A310 (2,9 litres pour 270 ch), suffit à les dominer, tant la voiture est agile. La tenue de route est idéale, et il me semble qu'elle s'accommoderait de pneus plus larges, mais ma proposition auprès des metteurs au point de Lancia Chardonnet n'a pas d'écho positif.



Pourtant, sans vouloir contrarier Pierre Pagani, rien ne ressemble vraiment à un œuf dans le cockpit de la Stratos...

Sur la terre : le lendemain, nous prenons une autre Stratos, celle-ci équipée pour la terre : suspension « Afrique » à grand débattement, roues plus fines et crampons optimisés. Toujours des pneus Michelin. J'effectue comme convenu quelques tours de cette piste d'essais au volant de la voiture dans cette configuration. Bien sûr en si peu de temps, je n'ai pas la possibilité d'atteindre les temps de Darniche, mais je peux me rendre compte que la voiture est très très pointue à conduire : avec l'autobloquant, le moindre coup d'accélérateur tend à faire partir la voiture en survirage ou en sousvirage... très déroutant ! c'est là que doser prend tout son sens... Darniche est vraiment un funambule sur la terre : il faut beaucoup de dextérité pour accélérer tôt en virage et partir à l'équerre sans souvirer à la sortie du virage... < plus difficile qu'en Integrale !! >, je comprends tout le sens des mots « doser » et « anticiper » en pilotage.



Et je n'avais encore pas tout vu. Si sur circuit il me semblait encore possible de « presque » égaler les performances de Darniche, sur terre je changeais vite d'avis et n'imaginai plus maintenant rivaliser avec lui, malgré mes petites notions de pilotage. C'est en allant sur la neige que j'ai mesuré toute la différence entre un amateur et un professionnel : elle est bien sûr très grande. Le but est de tester les clous type Monte Carlo : 200 clous pyramidaux au lieu des classiques 600 ou 800 comme d'habitude. Inutile de préciser que les grosses autos, avec si peu de clous sur la neige, sont sur des œufs. Et comment fait-il pour aller si vite ? Bernard Darniche met la voiture en travers très longtemps avant le virage, et franchit le virage en pleine accélération en glissade des 4 roues. S'il entre trop vite, il décélère mais pas trop, de telle façon que le travers reste suspendu un instant. Un court instant de répis avant de repartir comme une fusée à travers les arbres. Le compte-tours passe sans arrêt de 5000 à 8000 tours/minute. Avec les clous pyramidaux, la voiture perd énormément de motricité, et passera bien moins vite : spectacle garanti en haut du Turini.

Toute la forêt était illuminée par un clair de lune exceptionnel et les sapins couverts de neige me semblaient plus dangereux tant le spectacle de cette route blanche s'insinuant à toute allure sous le capot de la Stratos était féérique. Au col, nous avons voulu convaincre M. Chardonnet de faire un tour à côté de Darniche dans son auto : il a plaisanté : j'ai fait ça dans le temps, maintenant j'ai plus l'âge. La nuit d'essais a continué, et nous avons essayé d'autres pneus, nous sommes même sortis sans mal, dans un petit gauche. Puis nous sommes allés dormir quelques heures seulement car à 9 heures le lendemain matin nous étions déjà sur la piste.

Tout a une fin, même les plus beaux reportages. Avant de plier bagage, nous sommes allés mesurer les accélérations de la Stratos. Auparavant, un mécanicien italien est allé changer un pignon de boîte en avec lequel la Stratos peut tirer 210 km/h à 8000 tr/minute. N'oublions pas pour relever les résultats que le moteur a trois longues journées d'essais, et qu'il a déjà parcouru trois rallyes et tout cela sans révisions. Les résultats sont les suivants : 13 secondes et 1 dixième au 400 mètres DA, et 25 secondes au 1000.

Le tableau ci-après détaille les performances comparées des trois modèles destinés à gagner le championnat mondial en 1976....

	Position, architecture moteur	Poids total à vide	Cylindrée	Puissance DIN	Accélérations 0 à 400 m	Accélérations 0 à 1000 m
Lancia Stratos Chardonne	V6 Ferrari central arrière transversal	960 kg	2418	260	13 s	24s9
Alpine 310 proto	V6 Renault PRV Position arrière	970 kg	2849	270	/	24s9
Porsche Carrera groupe 4	Flat 6 Porte à faux arrière	990 kg	2992	330	12s6	23s2

L'Adhérent du trimestre...

**Ou plutôt le couple d'adhérents !! Laurence et Freddy
L'hommage émouvant d'un ami...**

Freddy Palermo, un des tous premiers membres du club, est un passionné de voitures italiennes, un amoureux de tout ce qui touche à l'Italie, lui-même avec des origines italiennes. Il possède quelques véhicules, italiens bien sûr, dont pour moi la plus belle sa delta evo 1 aux couleurs martini, une magnifique alfa 75 turbo evo et bien d'autres plus belles les unes que les autres. Cette passion, il la tient depuis très longtemps, sans doute transmise par son père Alfred.



Il y a quelques années, je ne le connaissais pas encore, un accident de chasse allait bouleverser sa vie, mais heureusement grâce à sa force de caractère, à sa famille et sa femme il s'en est sorti, et a pris le taureau par les cornes pour se reconstruire. Aujourd'hui il vit tous les moments à fond au travers de ses différentes passions, les voitures, la pêche, toujours la chasse, faire du tourisme pour découvrir de nouveaux lieux, faire la fête avec sa famille et ses amis, et vivre des moments intenses avec sa femme et ses enfants. Freddy est un bon vivant, il est toujours à fond dans tout ce qu'il entreprend, que se soit pour le plaisir ou pour le travail, pour lui la maçonnerie et la menuiserie n'ont pas de secrets et son imagination n'a pas de limite. Il aime aussi passer du temps dans son jardin, à faire son potager, faire des plantations diverses...



Freddy est un homme qui a le cœur sur la main, toujours prêt à rendre service, son plaisir c'est faire plaisir. Il n'hésitera pas à faire des kilomètres pour vous aider si le besoin s'en fait sentir. La preuve, une anecdote, lors d'une sortie avec le club Scuderia Lancia Integrale et Storic Italia dans le Verdon en 2008, on se connaissait depuis pas très longtemps, et ce jour-là pourtant une amitié allait naître et grandir. Le matin sur la route, une panne sur ma voiture est survenue alors que l'on n'était pas loin du lieu de pique-nique. On continua tant bien que mal à rejoindre tous les véhicules pour manger. Au moment du départ, pour moi la sortie était terminée et Freddy se proposa de me suivre jusqu'à chez moi au cas où j'aurais un problème. Il me suivit donc jusqu'à la maison alors qu'il aurait pu continuer sa sortie, et surtout que c'était à l'opposé de chez lui. Il nous offrit même les champignons qu'il avait ramassés au moment du pique-nique. Depuis, nos deux familles passent de nombreux moments ensemble avec toujours ce plaisir de se retrouver entre amis pour faire la fête. Quand on se retrouve, on a toujours l'impression d'être en congés.

Freddy est toujours là pour sa famille, son frère Gilbert et sa sœur Cassandra, ainsi que ses parents. Laurence sa femme, elle aussi est une fervente passionnée pour ces voitures et prend un grand plaisir quand elle se met au volant d'une superbe delta 16S d'un rouge magnifique qu'elle a menait d'ailleurs à Italegends. Une reine de la cuisine italienne, épaulé par un Freddy fin gourmet, à tous les deux vous mangez des plats plus succulents les uns que les autres. Les pizzas sont divines, la soupe de poissons mérite un trois étoiles, les pâtes en sauce un vrai régal, la paella une pure merveille, et j'en passe car on pourrait en faire un livre MDR. Lolo aussi est quelqu'un qui aime faire plaisir et qui s'est ce que c'est que l'amitié, et d'ailleurs le courant est passé de suite avec Valerie ma femme et moi même.



Les enfants, que dire, comme le père, la relève est bien là, leurs yeux pétillent de passion à la vue des voitures italiennes, et s'amuse d'imiter le bruit de la dump valve en courant comme s'ils se trouvaient au volant d'une delta. Eux aussi sont toujours impatients de retrouver notre fille pour s'amuser comme des petits fous. Ce qui nous a fait nous rejoindre, au départ, c'est cette passion pour la Delta, maintenant c'est le plaisir de se retrouver. Voilà, en résumé ce que je pouvais écrire sur Freddy, mon ami, et sa petite famille.

PS : on attend la prochaine voiture, une Dacia je crois dit Valérie...

Signé Benco and co (Patrick Paillat...)

LA PROCHAINE GAZETTA VOUS FERA DECOUVRIR :

LE RESUME DES DERNIERES SORTIES DE 2014

(DELTABARONNIES, DELTALPES)

LA PAGE MECANIQUE

LES NEWS SUITE A L'ASSEMBLEE GENERALE 2014

ITALEGENDS 2015 : LES PREPARATIFS COMMENCENT !!

