



---- DANS CE NOUVEAU NUMERO DE VOTRE GAZETTA ----

**NOUVEAU : LE COIN DES INTEGRALISTES !!**

**CIRCUIT DES REMPARTS EN SEPTEMBRE : EXCEPTIONNEL !!**

## Le mot du Président...



Le printemps est une période qui plait à nos belles Intégrales qui, telles des fleurs printanières, sortent de leur garage, sont dépoussiérées par leur propriétaire tout heureux à l'idée des sorties se profilent à l'horizon...

Et le programme est chargé, puisque nous avons en eu ce début de 2010 un enchaînement de sorties jamais connu à la Scuderia : DeltaCevennes, DeltArdèche, la première sortie de notre nouvelle antenne Languedoc...le calendrier est là pour témoigner du dynamisme de nos activités...

La tombola que nous avons organisée sur le forum a un succès inattendu ; il faut dire que gagner un voyage en Corse pour la DeltonaCorsica pour 8 euro, cela tente bon nombre d'entre vous...

Autre chose aussi : la Prochaine Edition de votre Gazetta vous fera part des résultats du questionnaire de satisfaction envoyé en début d'année...laissons-nous encore un peu de temps afin d'avoir un peu plus de réponses de votre part !!

L'été arrive...je vous souhaite par avance de très bonnes vacances !!

Bref, de quoi réjouir le président de ce valeureux club.....

**Salutations Integralistes**

**Marco, votre dévoué Président**

## LE SOMMAIRE...

Edito	page 2
Les news de votre association	page 3
Les sorties du trimestre	page 4
Gazetta Storica : Lancia et Fiat : destins croisés, partie III	page 6
Le calendrier des sorties	page 8
Le Coin des Integralistes	page 9
Prochainement dans votre gazette	page 11

**La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°27**, 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 du numéro 27 : Bastien Perbost (l'adhérent du trimestre), Bastien Adam (Testé pour vous...), Maxime Fontaine (résumé DeltArdèche), Marco Ferrara (résumé DeltaCevennes), Olivier Astier.(autres articles).

1<sup>ère</sup> de couverture : Régine et Cédric Jacky en plein effort au « 20.ADAC Ostalb Rallye » en avril 2010

## ... Les news ...



### Le circuit ?

C'est un parcours de 1279 m qui n'a pas changé depuis sa création en 1939, si ce n'est que les bottes de paille et les légères girondines de châtaignier ont fait place aux doubles rails de sécurité et au grillage de protection. Couru sur le même tracé qu'autrefois, ce circuit est devenu un lieu historique réunissant aujourd'hui les voitures qui ont construit son mythe ... Il est avec les circuits de Monaco et de Pau, l'un des derniers survivants des circuits de vitesse en ville

### Qu'est-ce qui se passe à Angoulême ?

Il s'agit simplement d'une manifestation grandiose vouée entièrement à l'auto de collection : concours d'élégance, sorties dans la campagne environnante, grand-prix historique sur le circuit tracé dans les rues d'Angoulême.

Environ 800 voitures inscrites en 2009 : Ferrari, Bugatti, Alfa Romeo qui fêtera les 80 ans de la marque, des autos de rallye (205 T16, Renault 5 Turbo...) qui feront le spectacle, courses de monoplaces avec des F1 historiques...

Et au milieu de tout ça quelques voitures de la SLI qui auront la chance d'être exposées. En 2010, la Scuderia Lancia Integrale a la chance unique de participer à cette manifestation, l'une des plus grands événements européens dédiés à l'automobile ancienne. Le nombre de participants sera forcément limité, mais vous pouvez d'ores et déjà contacter

**Bernard Brissaud (tel 06.23.09.09.42)**

qui vous décrira les modalités de cette participation.

### Le programme ?

Arrivée le vendredi 17 septembre à Cognac. Vous dormez à l'hôtel. Samedi 18 septembre : Rallye touristique avec passage des villages du coin (environ 200 kms) avec environ 400 autos anciennes et sportives. Pique-nique le midi et rendez-vous à Angoulême pour la clôture du rallye. Attention, le rallye passe dans tous les journaux et à la télévision, il y a donc un monde fou pour regarder passer les voitures !! Le samedi soir resto ensemble et hôtel...

Dimanche : rendez-vous tôt à Angoulême pour ranger les autos. Exposition toute la journée des voitures. Pendant ce temps il y a des courses impressionnantes sur le circuit qui est tracé intégralement en ville. Fin de la manifestation le dimanche 18 septembre en soirée.

Le prix du WE complet sera tiré au maximum vers le bas, selon les habitudes SLI. Le plus cher sera les chambres. Renseignements et inscriptions auprès de Bernard Brissaud.

**Infos sur <http://www.circuit-des-remparts.com/>**

**Bienvenue à nos nouveaux adhérents !!!**

**Ils se sont inscrits à la SLI durant ce trimestre...**

Romain Gilbertas (66 Perpignan)  
 Frédéric Benoit (13 La Ciotat)  
 Damien Coudert (26 Montélimar)  
 Sébastien Davilma (83 Six-Fours-Les-Plages)  
 Pierre-Ludovic Bordiga (49 La Plaine)

Jean-François Thibaudin (45 Orléans)  
 Gérard Arthaud (42 Noirétable)  
 Romain Croux (34 Agde) : pseudo : Appo  
 Albert Stieber (67 Munchausen) :  
 pseudo : albert

## Les sorties du trimestre

### AVIGNON MOTOR SHOW 2010 : VIVA MARTINI !!

Peu risqué diront certains. Magnifique, diront les autres...en tout cas, pour cette édition 2010, la Scuderia Lancia Integrale s'en tient aux valeurs sûres du sponsor bleu-blanc-rouge qui a fait la gloire des Integrale à leur période faste. Ces couleurs ont encore une fois attiré le plus grand nombre au comptoir de la scuderia, où le café a coulé à flots durant 3 jours...

#### Toujours autant de monde dans les allées...

Ce salon a un succès grandissant avec 40000 visiteurs cette année. C'est important pour notre association d'y figurer en bonne place, et c'est ce que nous faisons depuis la création du club. D'autant plus important que sa fréquentation approche celle de Rétromobile, salon parisien de référence dans le domaine de l'automobile ancienne. Avignon Motor Show peut faire l'objet d'une excellente ballade familiale, avec ses expositions de motos, de camions anciens et décorés, de machines agricoles en tout genre...et bien évidemment d'autos anciennes et récentes en tout genre. Merci à Franck, Eric et Pierre pour avoir prêté leur auto !!



#### Besoin de main d'œuvre

Chaque année, nous avons besoin de bras et de jambes pour monter et démonter le stand qui nous sert d'écrin pour ces 3 jours. Si vous êtes intéressés et disponibles, surtout n'hésitez pas à proposer votre aide....les personnes qui donnent un coup de main peuvent obtenir des entrées gratuites pour le salon.

### DELTA CEVENNES 2010 : DU TRES TRES HAUT DE GAMME...

Comme chaque année depuis trois ans, Pierre et Mireille Guillaume nous concoctent de bien belles sorties dans le pays cévenol. Pour cette année, nous étions loin de penser que notre couple de Saint-Privat nous avait réservé du très très haut de gamme...



Evo gialla, propriétaire JR. Teyssier



Evo Martini 5, propriétaire P. Guillaume



La très belle 156GTA de Kikounou !!

#### Cette année, un parcours inédit...

Les endroits que nous avons visités étaient plus beaux les uns que les autres ! les Gorges du Tarn, le cœur du massif des Cévennes, le Viaduc de Millau, la Lozère... Un pur bonheur que seules les sorties au volant de nos belles intégrales peuvent nous apporter ! A tout cela, vous ajoutez des menus gastronomiques, biologiques et essentiellement issus du terroir cévenol... et vous obtenez tous les ingrédients pour passer un week-end formidable et inoubliable !! Encore grand grand merci à Pierre et Mimi !!! Spécial grand merci à tout ceux qui ont participé pour leur bonne humeur et leur gentillesse !

## Les sorties du trimestre

### DELTA RDECHE 2010 : PAS DE GLAÇONS, SVP...

Une dizaine d'équipages avaient pris rendez-vous ce samedi matin afin de participer à cette édition 2010 du Deltardèche. En plus du soleil, de nouvelles têtes sont arrivées ce qui prouve que l'integrale continue à passionner les amateurs ! Merci à Gérard, qui était en attente d'aller chercher son evo et qui nous a donné du fil à retordre avec sa Porsche, et à Damien et Olivier d'être venus, en espérant vous revoir lors de prochaines sorties. Merci également à Franck de nous avoir accompagné avec son Speedster.



**Votre Delta : vous l'aimez comment ?  
SAIGNANTE !!!!**



**Nos amis de Montauban, qui ont effectué  
le plus gros kilométrage...merci pour votre  
bonne humeur !!!**



**Le dimanche : la montée vers le village de  
Saint-Montan, point final de la sortie.**

Après le déjeuner où notre altesse présidentielle nous avait rejoints, le plat de résistance avec au menu Le Moulinon-Antraigues, ainsi que Burzet-Burzet...Beaucoup de kms (promis, l'an prochain, je vous réduirai le parcours), mais quel bonheur de rouler sur ces routes symboliques ! La neige n'était jamais loin en altitude...avec le soleil printanier que nous a offert la météo, nous nous sommes régalez. Arrivée tardive à l'auberge, nous étions ravis de prendre un peu de repos, notamment Danielle, la co-équipière de Gérard, pour qui les routes ardéchoises étaient bien accidentées.

Découverte du massif du Tanargue le dimanche sous escorte d'une M3 E30 locale qui n'avait rien à envier à nos Delta... Descente sur la vallée du Rhône via la superbe route des gorges de l'Ardèche où nous avons croisé un club Alfa Romeo auquel est également Jean-Régis, et ce sans touristes ni camping-cars ; on s'est vraiment fait plaisir tant au niveau des autos que des yeux !

Un dernier repas sous les arbres dans le magnifique village de Saint Montant, et le weekend touchait à sa fin ! Merci à tous les participants, ainsi qu'à David pour m'avoir aidé à préparer la journée du Dimanche.

Dernier point : pourquoi les glaçons ?? Renseignez-vous auprès de Marco..... ☺

### PREMIERE SORTIE DE LA SLI LANGUEDOC...

Mais ce ne sera pas la dernière...!! Nouveaux adhérents, Bastien, Romain et Pierre prennent en main la SLI Languedoc, qui a organisé cette première ballade en pays héraultais...pour se convaincre de la bonne ambiance qui a régné lors de cette sortie, il suffit de lire les posts sur le forum de la SLI ! Merci à Pierre pour le barbecue. Le premier dimanche de chaque mois, la SLI Languedoc va organiser un rassemblement. Renseignez-vous sur le forum.



**Dans le rétro, l'Evo Madras de  
la famille Ferrand. Magnifique !**



**Alfa Roméo GTV, propriétaire Jean-Régis**



**Belle brochette de voitures, sauce SLI...  
Belle réussite pour cette sortie !**

## Gazzetta Storica

### LANCIA ET FIAT : DESTINS CROISES, PARTIE II

#### L'influence du patriarche

Né en 1881 à Folbello (To), Vincenzo Lancia est le cadet de quatre garçons d'une famille aisée dont le père possède une entreprise dans le secteur de l'industrie alimentaire. Il fait des études de droit avec une spécialité en jurisprudence, spécialité qu'il délaisse pour dévoiler rapidement sa passion pour la mécanique et les moteurs. Il veut faire carrière dans l'automobile, secteur industriel novateur et passionnant dans ce XX<sup>e</sup> siècle qui fait la part belle au progrès technique.

Il devient mécanicien dans la nouvelle usine de Giovanni Battista Ceirano qui venait d'être créée à Turin et qui fabriquait dans un premier temps des bicyclettes, puis réalise un prototype d'automobile. Cette automobile suscita la curiosité des spécialistes dès sa présentation. Pour sa fabrication en série, Ceirano conclut un accord industriel qui conduit à la création de Fiat qui achète l'entreprise Ceirano avec les brevets, installations industrielles et garde les salariés, ce qui fait que Vincenzo Lancia devient salarié de Fiat !

Voilà donc notre Vincenzo salarié dans la société FIAT qui, déjà à l'époque, était le plus important constructeur d'automobiles du pays. Après une première période passée au département essais et mise au point, le jeune Vincenzo Lancia démontre des qualités comme pilote de course. Il débute ainsi dans une nouvelle voie et est désigné pilote de l'écurie Fiat dans les courses locales, il offre à Fiat sa première victoire de son histoire dans la course Turin Sassi-Superga en 1902.



D'un caractère entier, le jeune Lancia est un pilote très volontaire et rapide, voire un peu trop exubérant dans sa manière de piloter, ce qui le conduit parfois à la faute. Il obtient sa notoriété grâce aux records de vitesse sur un tour et à ses nombreuses victoires. Sa carrière de pilote se poursuit, toujours chez Fiat, jusqu'en 1908, soit deux ans après la création de sa propre marque de voitures, Lancia. Les récits de cette époque font état d'un chef d'entreprise très exigeant et méticuleux alors qu'il était tout le contraire en famille. Il était défini par les siens comme un homme jovial, bon vivant et d'excellente compagnie, amateur de musique, en particulier de Richard Wagner.

En 1906, il réussit à transformer ses rêves en réalité. Il devient chef d'entreprise et crée une société pour la construction de voitures automobiles avec la collaboration d'un de ses amis et collègue de Fiat, Claudio Fogolin. Ils fondent tous les deux, à Turin, la société industrielle qui porte toujours son nom : Lancia.



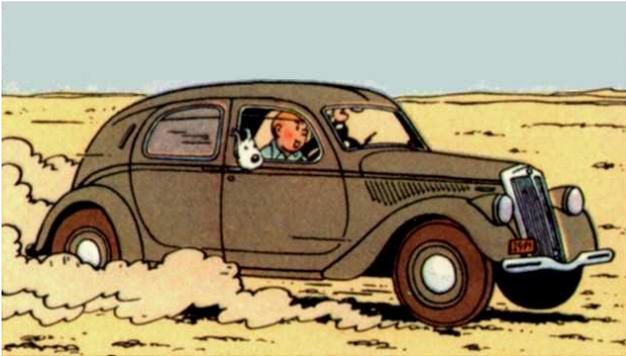
Aprilia modèle 1949, cylindrée 1500

#### Vincenzo Lancia démissionne de la FIAT

L'histoire raconte que sa démission de la société du sénateur Giovanni Agnelli se soit bien passé, sans traumatisme ni conflit. Ceci explique qu'il soit resté pilote de Fiat pendant encore deux années après son départ. Certains affirment même que la famille Agnelli et Fiat aient aidé le jeune Lancia à ses débuts pour son insertion dans le monde industriel.

Le jeune Lancia met toute son énergie dans le développement de sa société Lancia, il sera même le pilote d'essai de ses nouveaux modèles. Il renoncera, au début, à sa propre vie privée ; il épousera Adèle Miglietti, sa secrétaire, seulement en 1922, à l'âge de 41 ans, avec

qui il aura trois enfants : Anna Maria, Gianni et Eleonora. Il restera à tout jamais lié au monde des courses automobiles. Il aidera grandement à la réalisation de l'Autodrome national de Monza, piste réputée et connue dans le monde entier et qui encore de nos jours accueille parmi tant d'autres, le Grand Prix d'Italie de Formule 1, et dont il posa la première pierre en 1922. Vincenzo Lancia meurt le 15 février 1937, à seulement 55 ans, victime d'une attaque cardiaque foudroyante. Il ne verra pas la première Aprilia sortir des chaînes de montage de son usine le 24 février, et encore moins fêter le succès de ce modèle.



*Tintin au volant d'une Aprilia dans « Le Crabe aux Pinces d'Or »*

aérodynamique, avec un moteur à chambres hémisphériques qui permet un rendement thermodynamique élevé et les 4 roues indépendantes. Toutes ces nouveautés allaient voir le jour en première mondiale sur une voiture Lancia.

Les ventes de la Lancia Augusta sont florissantes et engendrent une activité très soutenue durant les années 1934, 1935 et 1936 en monopolisant quasiment 85% de la capacité de production de l'usine. Vincenzo Lancia retrouvait enfin avec ce modèle les fastes et la reconnaissance de ses productions qu'il avait conquis au niveau international avec la Lancia Lambda. Mais, c'est lors des phases de gros succès que l'on juge le bon entrepreneur lorsqu'au lieu de se reposer sur ses lauriers, il met en chantier un projet plus ambitieux. C'est ce que décida Vincenzo Lancia en concevant une voiture encore plus révolutionnaire, un produit anti-conventionnel qui marquera son époque. L'idée révolutionnaire c'est le projet d'une carrosserie autoporteuse qui sera, en réalité la 1<sup>ère</sup> au monde sur une automobile fermée et

## **L'Aprilia : trente ans d'avance !!**

Ce projet, cher à Vincenzo Lancia, avait plus de 30 ans d'avance sur ce qui deviendra, à la fin des années 60 le standard de la voiture type. Si bien que lorsque l'on a la possibilité, rare, de conduire une Lancia Aprilia, on retrouve les mêmes sensations que sur une voiture de la fin des années 60. La seule évolution qui a suivi, c'est la généralisation de la traction avant. Pour être complet sur cette époque, il faut citer le projet breveté par Lancia, d'une voiture à la disposition particulière. Le conducteur était au centre de la banquette avant avec deux passagers à gauche et à droite, le quatrième étant à l'arrière. Ce projet fut jugé trop peu conventionnel et n'aura pas de suite.

C'est à l'automne 1934 que Vincenzo Lancia convoque son staff dirigeant (les ingénieurs Manlio Gracco et Giuseppe Baggi, respectivement directeur général et directeur technique) et tout le bureau d'études, pour leur remettre son cahier des charges et leur confier l'étude et la mise au point d'une voiture "classique" mais aérodynamique (un aspect de la technique encore très peu connu à l'époque), d'une cylindrée un peu supérieure aux 1200 cm<sup>3</sup> de la Lancia Augusta.

## **La redoutable concurrente : la FIAT 1500**

La Fiat 1500 berline sera sa plus redoutable concurrente sur de nombreux marchés. En Italie bien sûr, où Lancia est en compétition avec Alfa Roméo et ses voitures sportives, c'est la Fiat 1500 et son moteur à 6 cylindres qui fait le plus gros des ventes. Sortie moins d'un an avant la Lancia, en fin d'année 1935, la Fiat 1500 a une ligne aussi très aérodynamique et particulièrement réussie qui plaît beaucoup. Sa mécanique est de premier choix avec son 6 cylindres en ligne et ses soupapes en tête, développant 45 HP. Son châssis est tubulaire avec des suspensions avant indépendantes. Plus lourde que la Lancia Aprilia, la Fiat 1500 a une vitesse maximale un peu inférieure et elle consomme un peu plus, mais son prix est moins élevé : 21.500 Lires contre 26.600 en 1937 et 1.305.000 contre 1.790.000 en 1948.



*La moderne Fiat 1500 a eu un grand succès en Italie*

Les deux modèles, Lancia Aprilia et Fiat 1500, seront commercialisés jusqu'au printemps 1950, date à laquelle les deux marques les remplaceront par la Lancia Aurelia et la Fiat 1400. La Fiat 1500 sera produite en 47.000 exemplaires tandis que la Lancia Aprilia atteindra les 28.000 La Fiat 1500 a été une voiture de standing élevé, fabriquée par le constructeur italien Fiat entre les années 1935 et 1950. Le projet reposait sur un concept très novateur pour l'époque, l'aérodynamisme. Fiat disposait déjà d'un tunnel de mesures grandeur nature.

Présentée au Salon International de Milan le 9 novembre 1935 elle défraie la chronique du moment avec une ligne révolutionnaire, mise au point dans ce qui restera la première soufflerie. Cette même ligne sera ensuite reprise sur les Fiat 1100 et Fiat 2800. Équipée d'un moteur 6 cylindres en long de 1493 cm<sup>3</sup> développant 45 cv, à soupapes en tête. Ce



# La Gazzetta della Scuderia

Juillet à septembre 2010 – numéro 27

moteur restera longtemps parmi les plus petits 6 cylindres au monde. Elle disposait également pour la première fois d'une suspension avant à roues indépendantes. En 1939, peu avant le début de la guerre, Fiat présente une version à peine retouchée, la seconde série, Fiat 1500B, qui verra augmenter la puissance de ses freins. Elle sera fabriquée en 9906 exemplaires.

En 1940, en pleine guerre, Fiat présente la troisième série 1500C qui voit sa ligne retouchée, avec une calandre plus imposante, dans la même lignée que celle de la Fiat 1100. En 1948, Fiat présente la quatrième et dernière évolution de la 1500, la Fiat 1500D qui voit la puissance de son moteur passer de 45 à 47 cv, une nouvelle direction et de nouvelles suspensions avant.

Le feuilleton « Destins croisés Fiat et Lancia » a de bons échos. Aussi, vos prochaines Gazzetta continueront l'Histoire de ces 2 marques automobiles parfois concurrentes, parfois partenaires...

## LE CALENDRIER 2010 MIS A JOUR

### NOUVEAU !!

**Tous les premiers dimanches du mois : la SLI Languedoc organise un rassemblement (journée ou demi-journée) dans la région de Montpellier : Renseignez-vous sur le forum !**

**Dimanche 14 juillet : DeltAlsace** (organisateur Maxime Fontaine). La sortie sera organisée si un nombre suffisant de participants se manifestent. Se renseigner directement sur le forum.

**Dimanche 29 août : DeltaDrome** (organisateur Maxime Fontaine) : de retour dans son pays, notre vice-président nous prépare une journée sur les routes du Vercors et de la Drôme Provençale. Se renseigner directement sur le forum.

**Du vendredi 17 au dimanche 19 septembre** : la Scuderia est invitée à une des plus grandes manifestations de véhicules anciens et de compétition en Europe sur le **Circuit des Remparts d'Angoulême**... nous pourrons exposer nos autos au sein même de la manifestation, et profiter de tous les événements qui s'y déroulent, notamment les courses de véhicules historiques... Les personnes intéressés peuvent s'adresser directement à Bernard Brissaud sur le forum (pseudo : bernard) ou Marco (tel 06.60.14.38.94). Voir également dans cette Gazzetta le descriptif de la manifestation !!!

**Du mercredi 22 au lundi 27 septembre matin : Deltona Corsica** (organisateur Marco Ferrara) : la classique des classiques, by SLI. Notre Président nous cuisine un parcours tortueux sur les routes du sud de l'île de Beauté. Le bulletin d'inscription a été envoyé à tous les participants le 25 mai 2010. Quelques places encore disponibles.....

**N'oubliez pas de régler le solde de votre engagement : voir le bulletin joint, envoyé à tous les inscrits...**

**Dimanche 10 octobre : montée historique « Var et Virages » dans le Haut-Var** (organisateurs Marco Ferrara et Jean-Baptiste Bain). Montée historique sur route fermée. Epreuve de Régularité.

**Samedi 23 et dimanche 24 octobre : DeltAlpes** est une des sorties des plus prisées du calendrier. A faire au moins une fois dans sa vie d'intégraliste.

**Dimanche 21 novembre : DeltaVerdon** ouverte à tous (organisateurs Franck Auletta et Olivier Astier). Très prisée avec ses 26 équipages en 2009, avec un plateau composé de Jaguar E, de Ferrari, ou encore d'Alpine... Cette sortie est l'occasion rêvée de rencontrer d'autres clubs de voitures anciennes, ainsi que des particuliers, toutes marques confondues. Un parcours totalement nouveau encore cette année. Sortie réservée à... tout le monde !!

**Assemblée Générale Annuelle de l'Association : elle est décalée à la fin de l'année. Infos et convocations avec la Gazzetta d'octobre.**

## Le Coin des Integralistes

**NOUVELLE RUBRIQUE : TESTE POUR VOUS...**



Testé une auto insolite ?



Testé une GT de caractère ??



Testé une légende du rallye ??

Votre Gazzetta teste une nouvelle rubrique, qui permet aux lecteurs de faire part de leurs impressions au volant d'une auto : ça s'appellera « Testé pour vous »... si vous avez conduit une auto hors du commun, si vous avez possédé une auto que vous avez adoré, envoyez un mail à Olivier ([olivier.astier@live.fr](mailto:olivier.astier@live.fr)) qui le fera figurer dans une prochaine Gazzetta !! Important : merci de faire figurer quelques caractéristiques importantes de l'auto, et de proposer des comparaisons par rapport à l'Integrale. L'article de Bastien est un bel exemple de ce qui peut intéresser les adhérents de la SLI... alors merci Bastien Adam (Bastien88 sur le forum) et bonne lecture...

### Bastien a conduit une Mazda RX7...

Ayant eu la joie de posséder ce modèle pendant quelques mois, voici un article sur la Mazda RX7, type FD. Découverte pour beaucoup (dont moi) par les films « Fast & Furious », la RX7 m'a séduit par son look, ses performances et surtout son moteur atypique, tout ça pour un budget plutôt serré au regard des prestations offertes. Après m'être beaucoup renseigné sur internet, je décide de sauter le pas en aout 2009 et m'offre ma première sportive à 4 roues, les premiers kilomètres a son bord sont un régal, et cela perdurera jusqu'à la vente ! Deux raisons a cela : un moteur sensationnel et une tenue de route exemplaire.



L'intérieur de la RX7 : tout en courbes...



Témoin de l'époque du bio design, la RX7 offre un profil harmonieux et élégant



Vue du moteur rotatif. La RX7 est équipée d'un birotor et de 2 turbos

Donc venons en au cœur de la bête: le moteur est un birotor, suralimenté par deux turbos gérés en mode séquentiel : un « petit » turbo souffle dès 2000 tr/min, le deuxième venant le seconder a partir de 4500tr/min, ce qui donne environ 250ch, tout ça sur les seules roues arrières, pour une première sportive c'est plus tôt intéressant !

La sensation de poussée est brutale sur les 3 premiers rapports (le 0 à 100 km/h est donné pour 5,4 secondes), et lorsque le deuxième turbo entre en action, on sent un « deuxième effet kisscool » qui met la banane et nous propulse encore plus fort. En terme de sensations pures, la voiture est toutefois moins « brute de décoffrage » et légèrement plus aseptisée qu'une delta (ce qui n'est pas difficile il faut l'avouer) la voiture étant plus une GT sport qu'une sportive pure et dure.

Toujours au niveau des comparaisons, on remarque qu'entre une delta Evo de 93 et la RX7 (qui date de 93 également), il y a une énorme différence de design ! Quand la delta impose ses formes massives et carrées, la RX7 fait la part belle aux galbes harmonieux et aux belles courbes ! Pour avoir eu la RX7 en même temps que la 16V dans le garage, la différence d'époque de conception est flagrante !

En terme de tenue de route, La rx7 fait preuve d'une agilité impressionnante, que ce soit sur une petite route de montagne ou sur circuit (testé et approuvé !) le poids est tout de même conséquent (1,3T) mais la répartition des masses a fait l'objet de toute l'attention des ingénieurs Mazda, et on obtient un très bon châssis, équilibré grâce au moteur rotatif ! Les freins sont largement suffisants pour une utilisation routière, et on peut même aller tâter du circuit sans trop de craintes.

Au niveau du confort à bord, la RX7 est une vraie GT, avec les équipements standards pour une voiture de ce type (à l'époque) : toit ouvrant électrique, climatisation, régulateur de vitesse, sellerie cuir, airbag,... La clim étant vraiment indispensable en été au vu de la chaleur dégagée par le moteur. (Le tunnel de boîte est chaud au toucher lorsque la voiture est à température)

La seule ombre à ce tableau idyllique, c'est bien sur la consommation de la bête ! 14L/100km en vitesse stabilisée, beaucoup plus en chatouillant la pédale de droite ! A noter également la difficulté pour les grands gabarits comme moi de s'extraire du véhicule.

En conclusion, j'ai adoré cette voiture, le fait de posséder un objet rare et beau, proposant une solution différente (extravagante ??) au moteur à piston standard, tout en étant efficace.

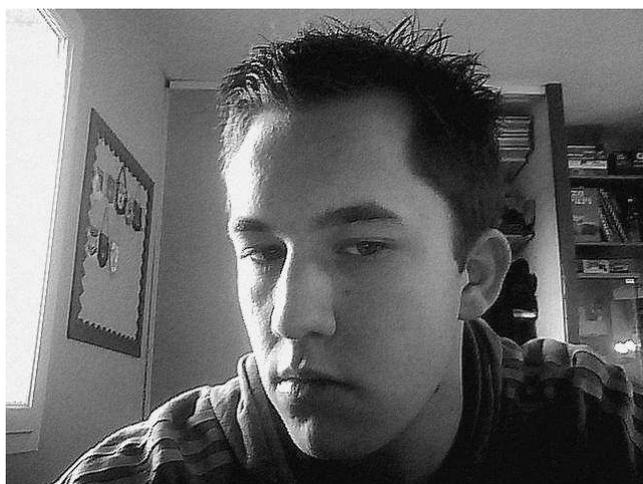
## Le Coin des Integralistes

### L'ADHERENT DU TRIMESTRE... BASTIEN PERBOST, CO-FONDATEUR DE LA SLI LANGUEDOC

Salut les SListes, alors moi c'est Bastien, co-responsable de l'Antenne Languedoc Roussillon, 18 ans le 31 Juillet, j'habite à Aubais, petit village Gardois situé à environ 20 Km de Nîmes. Je suis actuellement lycéen en 1ère Année de Bac Pro MECA AUTO au lycée de La Salle d'Alès. J'ai comme passion le Sport Auto, les véhicules anciens (Italiens de préférence), la musique, les filles et ... les Intégrales bien sur !

Je suis un fan de l'Intégrale car ... je ne me souviens pas d'où est venu cet amour pour cette belle Italienne. Par contre, ce dont je me souviens, c'est la première rencontre avec l'une d'entre elles. C'était en Ardèche, lors des vacances d'été il y a une dizaine d'année, chez mes Grand-Parents qui tiennent un garage-station-service, où je venais pour me faire quatre sous en faisant le plein des voitures. C'était un jour comme les autres jusqu'au moment où une magnifique EVO Martini arrive et se positionne pour faire le plein. A ce moment, j'ai dit à ma grand mère qui était à côté de moi : "Celle-la, c'est moi qui la sert !" Je m'en souviens comme si c'était hier.

En ce qui concerne la SLI, je l'ai connu grâce à un ami que nous avons tous ou presque tous en commun, pas par Facebook, mais par Internet. Cet ami, c'est Google, je faisais des recherches sur l'Intégrale, et je suis tombé



sur ce super site et forum. Au début, je venais admirer les superbes Delta de chaque membre, et ensuite, j'ai décidé de sauter le pas et de m'inscrire sur le forum pour apprendre à connaître cette superbe auto, ce que je ne regrette pas. Mes meilleurs moments vécu à la SLI, sont ma "nomination" en tant que Co-Responsable de l'Antenne Languedoc-Roussillon avec Pierre et ma première sortie, qui était DeltaGard, où je me suis régalé. La SLI est un super club, il n'y a rien à changer car il y a un très bon staff qui est motivé et passionné. Merci à vous et continuez comme ça, on se régale grâce à vous !

Comme dit plus haut, j'adore les voitures anciennes, et Italiennes plus particulièrement. Nous cherchons en ce moment, avec mon père, une Fiat Uno Turbo I.E. ou pourquoi pas une Fiat Ritmo Abarth à "retaper" pour lui donner une seconde jeunesse. J'aime aussi, les Autobianchi A112, les anciennes Alfa et Lancia etc. Mais mon coup de cœur reste la Ferrari F40...

**Votre adhésion à la Scuderia Lancia Integrale vous permet de bénéficier de prix réduits sur des pièces détachées. Vous avez la possibilité de commander vos pièces sur la boutique en ligne de la Scuderia Lancia Integrale, en passant par le site SLI, où vous trouverez le lien direct vers le catalogue des pièces.**

**Sinon, contacter directement Eric Maltese (Storic Italia tel 06.09.43.55.93 ou 06.99.31.22.23).**

**Réductions SLI uniquement sur présentation de votre carte SLI à jour**

### MISE A JOUR DE LA BOUTIQUE EN LIGNE



The screenshot shows a web browser window with the URL <http://storicitalia.votreboutiquepro.com/>. The page features the 'STORIC ITALIA' logo and the Lancia/Alfa Romeo 'HF' logo. A central message in red text reads: 'Ce service pièces détachées est exclusivement réservé aux adhérents De la scuderia lancia integrale. Afin de valider toute commande veuillez nous communiquer Votre numéro de carte d'adhésion en cours de validité. Dans les cas où celle-ci serait En attente de renouvellement ou lors d'une nouvelle inscription nous nous réserverons le Droit de contacter le service adhésion du club. Aucune commande ne sera plus validée en Dehors de ces conditions, ceci représentant un attrait supplémentaire d'adhésion au club. Mesdames messieurs, merci de votre compréhension. Questo servizio di parti ricambi e esclusivamente dedicato ai soci della scuderia lancia integrale. Per poter accettare gli ordini si prega di informarci sul vostro numero di socio in corso di validità. Nel caso in cui vi troverete in corso di una nuova iscrizione ci riserveremo il diritto di contattare il reparto iscrizioni del club. Nessuna ordine sarà valida fuori di queste condizioni, questi vantaggi d'ordine rapresenta un motivo supplementare per iscrirci al club. Signori e signore, grazie per la vostra comprensione.'



## *Le prochain numéro paraît le 1er octobre 2010...*

- ▶ Le résumé de votre été à la SLI,
- ▶ Le résumé de la sortie DeltaDrôme du 29 août,
- ▶ Le calendrier des sorties de 2010 mis à jour,
- ▶ Lancia et Fiat : destins croisés, partie III,
- ▶ Bientôt l'Assemblée Générale Annuelle 2010,
- ▶ Le dépouillement du questionnaire,
- ▶ Le Coin des Integralistes,
- ▶ La Page Mécanique du Forum : ...la courroie de distribution, partie II

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](mailto:scuderia-lancia-integrale-france@wanadoo.fr) ou sur le forum directement par MP à « Olivier »



Partenaires de la Scuderia Lancia Integrale