



# La Lettera

du LANCIA CLUB FRANCE

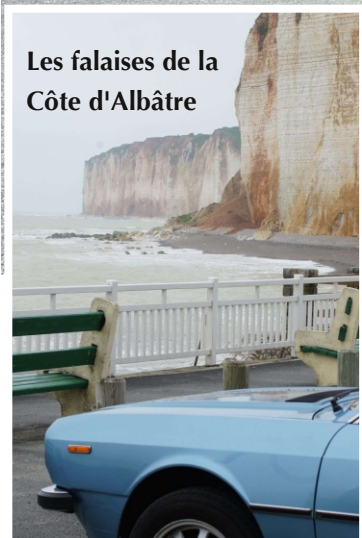
Juin-Juillet 2013 - C13

## L'heure de la sortie !

Fort Liberia -  
Villefranche de Conflent



Les falaises de la  
Côte d'Albâtre



Château de Chalabre - Rallye du Roussillon

Rallye de Haute-Normandie



**Sortie :**

*Le 1<sup>er</sup> rallye  
du Roussillon*

**Dans le rétro :**

*Sportive B20 !*

**Une femme et sa Lancia :**

*Martine Montaigne*



# EDITO

## Descendre, Apprendre...

*Les Pyrénées sont loin de Paris, aussi peut-on prendre son temps pour rejoindre le rallye de Gérard Cassagnes ; ainsi découvre-t-on des routes auxquelles on n'aurait pas pensé.*

*Je vous conseille donc de vous rendre à Rodez puis de suivre l'itinéraire suivant : Réquista - Lacaune (vous pourrez acheter un jambon), Saint-Pons de Thomières puis direction Narbonne.*

*Sur la carte c'est tout droit mais vous aurez les bras tordus par les virages, les yeux écarquillés par les paysages et enfin vous aurez oublié un moment la civilisation moderne - il n'est pas rare de parcourir 15 km sans croiser une autre voiture aujourd'hui, le vivre est même inquiétant ...*

*Le rallye du Roussillon, relaté ici par Stéphane Mayet, peut vous enseigner aussi un peu de vocabulaire local... Je pense au verbe « empéguer » et à ses déclinaisons qui semblent d'usage quand un barillet de Neiman refuse tout service.*

*Les rallyes du Lancia Club France ont donc d'éminentes vertus géographiques et pédagogiques dont il faut profiter pour tenter de se coucher un peu plus intelligent chaque soir.*

Daniel Pottier

## SORTIE

### Un rallye tournoyant !

2

**L**e samedi 11 mai, à Alet-les-Bains, aux alentours de 9h30, le rallye du Roussillon concocté par notre dynamique Gérard a débuté dans la fraîcheur et le charme matinal du Parc de l'Hostellerie de l'Évêché.

Pas moins de trente de nos anciennes Lancia s'étaient donné le mot pour honorer de leur présence le rassemblement, résultat du travail passionné et méthodique de notre cher organisateur. Tous modèles et séries confondus : Belna, Aprilia, Aurelia, Appia, Flaminia, Flavia, Fulvia, Beta, Delta, Thesis (et même une Ypsilon dernier cru) s'élancent fièrement, tour à tour, sur les routes sinueuses de la haute vallée de l'Aude afin de gagner l'étape de la journée dans les Pyrénées Orientales.

Le fameux défilé de la Pierre Lys, après Quillan, est approché haut le pied et compas dans l'œil à travers les pittoresques gorges étroites. Nos Lancia s'ébrouent, les kilomètres, les virages s'enchaînent... le panorama est superbe ! Ce parcours est digne d'une spéciale de l'épopée glorieuse des Intégrales que même les moins sportives ont abordé avec brio (pour ne pas nommer la gracieuse petite Italienne bleue de 1936...).

En direction d'Axat-Font Romeu, ce sont ensuite les Gorges de Saint-Georges, des virages en lacets et l'ascension vers les Angles puis le plateau de Formiguières jalonné de pistes de ski de fond. Redescendant enfin vers La Llagone et arrivant à Mont-Louis, les participants ont pu se rassasier en déjeunant au Clos Cerdan avec, en guise de dessert, des remparts de choux « façon Vauban ».

Après cette petite pause gastronomique, toutes les Lancia sont parties au quart de tour excepté la Zagato rouge de notre



La citadelle de Mont-Louis

régional de l'étape qui inquiéta momentanément l'assistance suite à un petit problème de canon de serrure du Neiman. Un problème de « canon » à la citadelle de Mont-Louis ? Inconcevable ! Pendant que solution se trouvait à ce petit contre-temps, l'ensemble des Lancistes allaient rejoindre l'étape suivante, en passant devant le Pont suspendu Cassagne de 1909 (classé au patrimoine des monuments historiques), par une descente effrénée vers Fontpedrouse, Olette et Serdinya qui les mènerait jusqu'à Villefranche de Conflent.

Ayant franchi le passage à niveau de la gare d'attache du « petit train jaune », nous nous retrouvons devant les remparts de cette autre ville fortifiée construite par Vauban où un dynamique commerçant, Monsieur Méné, a investi in extremis le parking municipal qu'il surveillait jalousement en nous attendant.

Les Italiennes garées devant les fortifications de Villefranche de Conflent, nous avons pu musarder dans les ruelles médiévales, nous rafraîchir au Café du Canigou et, pour certains sportifs, gravir la centaine de marches du Fort Libéria en un temps record !

La suite de notre périple nous a fait passer par Prades, Ille-sur-Têt de la



Le Pont Cassagnes

célèbre Vénus (souvenir littéraire mériméen au « Cave *amantem* » mémorable), où, faute de voir de la fumée, nous avons aperçu des cheminées de calcaire dans un paysage à la route s'élevant dans les garrigues et autorisant, en panoramique, une vue des Pyrénées, de la mer et du massif des Corbières. Le parcours se déroulait dans le maquis, sur de petites routes tortueuses ayant des airs de Corse, passant par les villages de Cassagnes (nom très usité, omniprésent dans la région, un peu comme Gérard), de La Tour de France et prenant la direction de Maury pour une halte méritée à la Cave Majoral où il a été possible de déguster certains breuvages locaux très appréciés.



Le temps filant à toute allure, comme les voitures, nous devions déjà reprendre le chemin de l'Hostellerie de l'Évêché afin de ne pas trop contrarier Madame Limouzy qui avait préparé bien des réjouissances pour nous

« requinquer » après cette longue journée. L'inquiétude passée devant le retard de deux Aurelia à l'heure du dîner, nous avons pu festoyer, comme à l'accoutumée. A la fin du repas, Monsieur Limouzy a présenté un petit chef-d'œuvre : une forêt noire chantilly-fraise décorée d'une magnifique Lancia Stratos fidèlement reproduite avec notre emblème turinoise favorite en traits croquants de chocolat !

Notre président prit alors la parole pour remettre à Gérard une superbe planche de BD de Jidéhem (1977) représentant la

célébrissime auto dessinée par Marcello Gandini. L'organisateur du 1<sup>er</sup> rallye du Roussillon était touché par cette délicate attention. Le lendemain matin, après une douce nuit bercée par le clapotis des flots de l'Aude, nous avons pris la direction d'Esperaza, Rouvenac, Villefort pour arriver au Château de Chalabre où nous espérait un maître d'armes réincarné en chevalier du Moyen-Âge, prêt à nous dispenser quelques leçons d'histoire et de chevalerie. Dès l'arrivée de nos destriers au château, ceux-ci ont été garés selon une disposition savamment pensée et composée par le chef d'orchestre du stationnement que nous connaissons tous.

Quelques instants plus tard, nous étions tous en salle d'armes pour une magistrale démonstration de maniement d'épée à une et à deux mains. Un rappel ludique et humoristique de la chronologie historique a ravi les plus grands et les plus petits jusqu'au moment où il a fallu participer activement et manier arbalètes et épées ou porter casque, pour certains d'entre-nous. Il ne manquait que la « *lancia* » !

Encore un lieu original intéressant à découvrir mais il était déjà temps de revenir à Alet-les-Bains pour le repas de fin de rallye où se mêlaient, une dernière fois, l'émotion du plaisir lanciste partagé lors de ce trop court week-end et l'envie de se retrouver l'année prochaine.

Encore un grand merci à vous tous d'être venus des quatre coins de France et d'ailleurs, toute notre affection et notre reconnaissance à Jackie et à Gérard !

*Lanciamente a Tutti e andiamo ... in macchina !*

Marilyne Raynal et Stéphane Mayet

### DERNIERE MINUTE : LA FIN D'UNE LANCIA TRES AIMEE

*Nous avons appris avec grande tristesse, par la voix de Stéphane Mayet, que la Fulvia coupé de Jackie et Gérard Cassagnes avait été accidentée de façon irrémédiable au retour du rallye des Alpes. Si nous nous réjouissons que Jackie et Gérard soient saufs, nous leur adressons nos plus chaleureuses pensées connaissant l'affection particulière qui les liaient à ce véhicule de famille.*

## DANS LE RETRO Sportive B20 !

*Claude Pibarot nous propose de revenir sur les exploits sportifs de l'Aurelia B20 dans les années 1950.*

**1951 Mille Miglia.** Le coupé B20 2L 70 cv a été présenté fin mars au Salon de Turin. 26 sont déjà engagés dans la catégorie 2000 « Voitures rapides » de cette épreuve internationale qui compte 325 partants. Mais suite au rapport favorable de l'ingénieur De Virgilio sur les B 21 ayant participé au Tour de Sicile au début du mois d'avril, 4 sont préparés par l'usine, passant à 83 cv et 170 km/h.

La pluie tombera sur la plus grande partie de l'épreuve. En chemise blanche-cravate Bracco-Maglioli finissent 2<sup>e</sup> au classement général à la moyenne de 118,74 km/h, quelques 20 min après la Ferrari 4 100 cc, 240 cv de Villosesi. Sur les routes détrempées, celui-ci n'a pu profiter de la puissance de sa berlinette Vignale et a fait une bonne partie du parcours en 4<sup>e</sup>, boîte de vitesses bloquée. Son handicap, les Michelin X et les conditions atmosphériques ont peut-être aidé les B20. Il y en a 3 parmi les 7 premières voitures à l'arrivée. L'exploit de Bracco marque ces 18<sup>e</sup> Mille Miglia et la B20 figure parmi les

réussites des années 1950. Grâce à l'enthousiasme de Gianni Lancia, l'usine se lancera dans la compétition, ce qu'elle n'avait plus fait depuis la Lambda.

**1951 Le Mans.** Le pilote et le journaliste Lurani et Bracco s'y rendent par la route, dans la B20 gagnante des Mille Miglia, équipée entretemps d'un 2<sup>e</sup> carburateur. Une mise au point rapide et un changement de pneus ont suffi pour s'aligner au départ. Ils sont 12<sup>e</sup> absolus, remportent leur catégorie à 132,8 km/h de moyenne sur 3172 km contre 150,46 pour la Jaguar XK120C 3,5L victorieuse avec seulement 5 à 6 min d'arrêt au stand ! Et ce n'était pas une voiture de sport ! Charles Faroux dira de l'Aurelia qu'elle incarne le véritable esprit du Mans car on peut se rendre avec au théâtre puis sur la piste !

**1952 Tour de Sicile.** C'est la première sortie des B20 d'usine avec 106 cv à 5500 t/mn. Après quelques problèmes de tenue de route sous la pluie (il a fallu mettre 50 kilos de lest dans le coffre).



Trois voitures arrivent derrière le vainqueur Marzotto et sa Ferrari.

**Mille Miglia.** Même circuit qu'en 1951, 30 B20 2L 2e série sont au départ. Sept sont des voitures d'usine à carrosserie en aluminium, sans coffre arrière et avec un pavillon abaissé. Les amortisseurs arrière sont réglables depuis le tableau de bord pour une bonne tenue de route, que le réservoir soit plein ou vide. Elles affrontent les Ferrari 166, Alfa 1900 Sprint et Siata 8V. Toujours sous la pluie Luigi Fagioli, 54 ans, terminera 3<sup>e</sup> en 12h40' devant la Mercedes 300 SL de son rival Caracciola. Il y a 4 Aurelia d'usine en tête de leur catégorie. Malheureusement peu après, le grand Fagioli, victime d'un grave accident aux essais de Monaco, décèdera après une longue agonie.

**Le Mans.** Valenzano-Ippocampo remportent leur catégorie à plus de 139 de moyenne et sont 9<sup>e</sup> au général. Pour Vittorio Jano, le directeur technique Lancia, dans cette épreuve les voitures sont soumises à trois fois plus d'efforts qu'aux Mille Miglia.

**Targa Florio.** Petit circuit de 576 km. En panne d'essence à quelques mètres de l'arrivée Bonetto passe la ligne en vainqueur avec son démarreur, suivi de deux autres Aurelia !

**1953 Tour de Sicile.** C'est l'apparition de la 2500 GT. L'usine prépare six spéciales "Da Corsa", caisse acier de série mais pavillon abaissé et vitres latérales coulissantes en plexiglas. Les moteurs donnent jusqu'à 133cv avec trois carburateurs. En tête devant les Ferrari, Taruffi tombe en panne d'essence ! Valenzano et Prodi seront 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>.

**Liège-Rome-Liège.** « Le marathon de la route », plus de

5 000 km à travers les plus fameux cols des Alpes. Victoire du pilote belge Johnny Claes qui doit conduire 36 heures d'affilée, son copilote étant tombé malade. Les autres Lancia maison sont 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup>. Le lendemain l'importateur belge commandera deux cents 2500 GT !

La saison se termine avec trois premières places à la Stella Alpina.

**En 1955,** Claes, avec Lucien Bianchi, feront encore partie, sur B20, des 3 premiers non pénalisés au Liège-Rome-Liège, terminant avec un pare-brise cassé et transis de froid. L'usine se concentre alors sur ses modèles sport de 3L mais pendant quelques années encore, des pilotes privés obtiendront encore de belles victoires tels Villoresi-Basadonna au Rallye de l'Acropole en 1958.

C'est une belle fin de carrière pour une voiture exceptionnelle qu'avaient apprécié des pilotes comme Behra, Fangio ou Villoresi. Gino Valenzano, le pilote gentleman de l'usine qui participa aux épreuves les plus importantes de 1951 à 1954, dira de la B20 qu'elle avait toutes les qualités voulues sans qu'aucune ne soit majeure. Elle pouvait s'adapter à chaque parcours et vaincre quand personne ne s'y attendait. Son défaut : les freins, insuffisants surtout sur la 2500 qui pesait 1100 kilos. Le moteur 2000 était lui d'un équilibre exceptionnel et pouvait supporter de dépasser les 6000 tours maxi autorisés. En revanche le 2500, à la course plus longue, risquait le bris de soupape en passant 5500 tours. Un désagrément que n'a pas connu l'Alfa-Romeo 1900, l'éternelle rivale.

## 4 MINI MINI MINI...

### Face à la crise, le modélisme « fabbricato in Italia » a toujours la cote !

*Nous l'écrivions dans un précédent numéro de la Lettera, le monde de la miniature est en crise. Malgré tout, les artisans italiens tirent leur épingle du jeu, avec des modèles originaux, et ce qui ne gâte rien, de grande qualité, Racing 43 et surtout Brianza pour ne citer qu'eux, nous gratifient de petits bijoux, certes onéreux, mais tellement tentants !*

Laura et Andrea Brianza perpétuent une tradition initiée par leur père, il y a quelques décennies : créer et fabriquer des modèles artisanaux "fabbricato in Italia".



L'Astura type 233C, châssis 33/5271, illustre à merveille notre propos. Ce coupé a été dessiné en 1935 par la carrosserie Castagna pour Bruno et Vittorio Mussolini, frères du dictateur. Conçu sur la base du châssis « corto », d'où l'appellation "C", cette merveille mécanique et esthétique était propulsée par un V8 de 2972 de cylindrée et forte de 82CV. Initialement, cette Astura participa à deux épreuves, les 24 heures de

Pescara et à la Targa Abruzzo, au sein de la "Scuderia Parioli". Elle démontra des qualités évidentes mais la carrière sportive de cette Lancia en resta là. La belle ne participa plus qu'à des "Concours d'Élégance" aux mains de Vittorio.

Aujourd'hui, elle est la propriété de monsieur Caldini. La miniature restitue à merveille la beauté et l'équilibre aérodynamique de cette machine. Détails fouillés, pièces rapportées en photo-découpe, calandre et roues tout en filigrane font de cette Astura sans doute la plus réussie des Astura au 1/43<sup>e</sup>.

**Aprilia Cabriolet Graber 1941.** Le conflit mondial n'a pas marqué un coup d'arrêt brutal à toute création automobile. En témoigne



l'Aprilia Cabriolet fabriquée en 1941. Il est vrai que la neutralité, toute relative, de la Suisse, a facilité les choses. C'est à la carrosserie Graber, située à

Wichtrach dans le canton de Berne, que l'on doit ce cabriolet. Hermann Graber a créé son entreprise en 1925 à l'âge de 21 ans et si l'on peut vanter les qualités de créativité des carrossiers italiens, notre Bernois a plutôt une réputation d'austérité, voire de simplicité toute helvétique. D'un autre côté, cette Aprilia ne manque pas de charme et sa "neutralité" lui confère un attrait, voire une séduction toute particulière.

Notre ami Andrea a su reproduire avec talent, la robe élancée et fluide du modèle original. Autre qualité remarquable de cette miniature, son habitacle fidèlement reproduit dans une couleur fauve de bon aloi.

On pourra répéter à l'envi les détails rapportés, qui font de cette Aprilia un must.

Patrick Martinez



## UNE FEMME ET SA LANCIA

**Martine Montaigne**

*Ou comment passer des Lancia modernes aux Lancia anciennes.  
Histoire d'une transmission filiale.*

**La Lettera :** Pourquoi Lancia ?

**Martine Montaigne :** J'ai connu Lancia dans les années 80 : une Delta 1300.

Un ami, à la côte cassée, en était le propriétaire et je l'ai ramené à Paris avec cette voiture. Elle était Blu Lancia et l'intérieur, avec son velours à petits pois gris et blanc, m'a séduite. Nous devions changer de voiture. Mon mari et moi roulions en Renault à l'époque, nous sommes allés voir le concessionnaire Lancia malgré le fait qu'il considérait que les Italiennes étaient peu fiables.

**La Lettera :** Quelle a été ta première Lancia et qu'est-elle devenue ?

**Martine :** Coup de foudre pour une Thema 2L Turbo de 1989. Nous avons eu beaucoup d'atomes crochus avec cette voiture gris orage avec un intérieur en alcantara beige. Je me suis bien amusée avec, énormément de route d'où des vidanges fréquentes, ce qui m'a permis d'essayer en tant que véhicules de courtoisie Y10, Thema 8.32, Dedra 1L Turbo, très sympa sur les routes de campagne ! On a gardé la Thema 5 ans, en parcourant 185 000 km. Nous nous en sommes séparés avec une petite larme...

**La Lettera :** En as-tu eu d'autres ?

**Martine :** Nous avons provisoirement abandonné la marque en restant dans le groupe avec des Alfa 145 et 147, pour ensuite acquérir une Lybra break 2,4 L JTD avec laquelle nous avons parcouru 200 000 km. Avec malgré tout des problèmes de toit ouvrant. Ensuite, une Thesis 2,4 JTD de 175cv Blu Canaletto avec un intérieur cuir beige (sur lequel je glissais un peu d'ailleurs) mais trop grande pour la ville ! Elle est cependant restée dans le club puisque c'est notre ami André Degueldre qui l'a reprise. Et enfin, une Delta III 1,9 diesel 120cv grise intérieur beige clair...

Côté anciennes, une Fulvia coupé Rosso Corsa de 1975 (3<sup>e</sup> série), achetée à l'origine par mon fils Benoît en 2004, qui était intéressé par les voitures anciennes. Suite à une mutation professionnelle, il l'a laissée à la campagne tout en nous disant qu'il existait un club Lancia sympa. Et nous avons effectué notre premier rallye annuel à Cognac en 2006. Elle a nécessité beaucoup de soins pour la remettre en forme et j'ai

rencontré d'autres personnes d'autres horizons. J'ai trouvé cela très sympa et ça nous a obligés à sortir.

**La Lettera :** Quelle est pour toi la plus Lancia de toutes et pourquoi ?

**Martine :** L'Aurelia B20. Même si la technique n'est pas trop mon fort, j'apprécie sa mécanique en avance sur son temps et sa ligne extrêmement belle et aboutie. On me dit Lancia, je pense tout de suite Aurelia.

**La Lettera :** Un souvenir « autour » du club ?

**Martine :** Les rallyes avec Cassagnes<sup>1</sup>, en particulier le rallye annuel dans le Vercors en 2007, avec le "cirque" pour le rangement des voitures dans le pré derrière l'hôtel. C'était extraordinaire à voir et à vivre. Si tu te mettais un centimètre à droite ou à gauche de l'emplacement prévu, tu te faisais engueuler : je riais comme une folle !

**La Lettera :** Partages-tu ta passion avec tes proches ?

**Martine :** Je partage ma passion avec mon fils, qui habite Londres et qui a en ce moment une BMW Z1. Mon mari participe, mais pour lui une voiture est un moyen de transport avant tout. J'espère que mes petits-enfants auront le virus !

**La Lettera :** Enfin l'ultime question, celle qui fâche... quelle est pour toi la « véritable Lancia™©® » et pourquoi ?

**Martine :** Fulvia 2<sup>e</sup> série, car après, c'est la gestion Fiat.

*Propos recueillis par Emilio L.*

*1. A ce propos, l'interviewer partage la peine de Gérard.*

*2. Martine, as-tu changé le ressort de rappel de la BV ??*



### La Haute-Normandie sous le vent

Le 9 juin, 17 équipages ont bravé le vent de la Manche pour s'élancer sur de magnifiques routes alternant les plateaux des falaises de la côte d'Albâtre et les petits virolets pour descendre le long des plages... Un déjeuner avec vue panoramique sur la mer et un après-midi terminé à la Maison des Arts et Traditions normands, pommiers en fleurs et vaches de série, de quoi réchauffer un dimanche de rallye par la convivialité de ses participants. Un grand merci à Gilles Bourdon pour un parcours sans faute et une organisation léchée !

*Orianne Hurstel*



## Cékoidon ?!

Quelle est cette voiture ? Une Lancia, évidemment, mais laquelle ? Un indice : 1<sup>re</sup> victoire d'une Lancia en compétition. Envoyez vos réponses à : [lettera@lanciaclubfrance.com](mailto:lettera@lanciaclubfrance.com)  
La réponse au prochain numéro !



*Merci à Patrick Martinez de nous avoir proposé cette rubrique ludique et sympathique !*



### 20-22 SEPTEMBRE RALLYE ANNUEL BAGNOLES DE L'ORNE RESERVATION

Le département de l'Orne est renommé pour ses nombreux châteaux, ses vergers de pommiers et ses élevages équins. Notre itinéraire nous conduira évidemment dans les Alpes mancelles proches.

**Samedi après-midi** : spectacle équestre de chevaux de trait.

**Dimanche** : visite du château de Carrouges et déjeuner sur place -

<http://www.carrouges.fr/chateau-visite-guidee.html>

**Tarif** : pour un équipage de deux, il sera compris entre 570 € et 600 € pour 2 nuits d'hôtel, 2 dîners et déjeuners, le spectacle équestre et les plaques.

**Hôtel** : Le Béryl\*\*\* - <http://www.hotel-bagnoles.com/>

NOM, PRENOM :

NB PERS :

LANCIA :

A retourner à Daniel Pottier : 15 rue des Innocents - 75001 Paris

ou courriel : [sferic-pottier@wanadoo.fr](mailto:sferic-pottier@wanadoo.fr)

### 8-10 NOVEMBRE SALON EPOQU'AUTO 2013 PRE-RESERVATION

Comme chaque année, Yves Marmonier organise des moments conviviaux autour d'Epoqu'Auto.

**Billets d'entrée** au tarif club de 8 €, après-midi "entre femmes" sous l'égide de Christiane et Annie, et évidemment dîner le samedi soir.



Pour toute info, pour réserver vos billets et le dîner :

Yves Marmonier

98 Rue Bugeaud - 69006 Lyon

04 78 52 44 36

A noter donc dans vos tablettes !

## PETITES ANNONCES

### Ventes

Bernard Fabre (LCF 775) vend :

- Fulvia Sport Zagato 1,3 de 1969. Propriétaire depuis 1974.

- Fulvia Sport Zagato 1,6 de 1972. Les deux véhicules sont en super état. Ils ont été restaurés récemment.

06 43 65 05 62 ou [b.fabre@hotmail.com](mailto:b.fabre@hotmail.com)



### *La Lettera*

tous les 2 mois,

5 fois par an

(pause estivale oblige)...

et plus si affinités !

Directeur de la publication,

éditorialiste : Daniel Pottier

[sferic-pottier@wanadoo.fr](mailto:sferic-pottier@wanadoo.fr)

Rédactrice en chef :

Orianne Hurstel

[lettera@lanciaclubfrance.com](mailto:lettera@lanciaclubfrance.com)

Petites annonces :

Serge Croizier

[serge.croizier@orange.fr](mailto:serge.croizier@orange.fr)

**Retrouvez tous ces événements et bien plus**

**sur notre site internet :**  
[www.lanciaclubfrance.com](http://www.lanciaclubfrance.com)

**et sur notre page Facebook :**  
[www.facebook.com/LanciaClubFrance](http://www.facebook.com/LanciaClubFrance)