



La Gazzetta della Scuderia

Janvier à mars 2009 – numéro 21



LES SORTIES DE L'AUTOMNE 2008 : DELTAVAR, DELTALPES, DELTAVERDON

L'ESSENTIEL DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2008





La Gazzetta della Scuderia

Janvier à mars 2009 – numéro 21

Edito, le mot du Président...

Le quatrième trimestre de 2008 n'a finalement pas ressemblé au reste de l'année, c'est tant mieux !! Il a été riche en événements et en sorties : tout d'abord DeltAlpes qui au mois d'octobre a été la sortie du renouveau, après plusieurs sorties avortées. Puis DeltaVerdon en novembre, qui nous permis de profiter du soleil et de belles routes pittoresques en pensant à notre pote Bertrand...

Enfin, novembre a été l'occasion de nous réunir pour notre assemblée générale annuelle. Votre Gazzetta en résume les principaux points à retenir. Le compte-rendu est diffusé par courrier ; vous y trouverez le bilan 2008 et tous les projets prévus pour 2009 !!

En attendant de vous embrasser tous, je vous adresse au nom du bureau de la FSLI, tous mes vœux de bonheur et de parfaite santé pour cette année qui commence...

*J'ajoute en cette fin d'année que notre légendaire vice-président (et webmaster de notre site mondialement connu) **BERNARD BRISSAUD**, a décidé de prendre un peu de repos et de laisser ses postes vacants...Maxime Fontaine a été élu au poste de vice-président, et la gestion du site déléguée à une entreprise spécialisée ...L'équipe de la SLI tient à rendre hommage à celui sans qui la Scuderia ne serait jamais devenue si populaire....notre Bernard interplanétaire.... qui n'a jamais compté les heures de travail pour nos belles pages web et forum et qui a encore moins compté les kilomètres pour participer à nos cotés aux plus belles manifestations dans le sud !*

C'est pourquoi notre belle histoire d'amour passionné ne pouvait pas se finir ainsi... nous lui avons fort justement proposé le poste de président d'honneur qu'il a accepté avec émotion...MERCI MONSIEUR LE PRESIDENT POUR TOUT CE QUE TU AS FAIT !

Marco, votre dévoué Président...

Vos remarques sont les bienvenues sur le forum
www.scuderia-lancia-integrale.com



La Gazzetta della Scuderia

Janvier à mars 2009 – numéro 21

Sommaire

Edito	Page 2
Les News de la Fédération	Page 4
La page Mécanique : circuit électrique d'alimentation	Page 6
L'actualité des clubs fédérés « Scuderia Lancia Integrale »	Page 10
Actus Abarth : La Fiat 500 Abarth	Page 14
Gazzetta Storica : la Lancia Stratos	Page 15
Clin d'oeil	Page 17
Les petites annonces :	Page 18
La boutique de la fédération	Page 18
Prochainement dans votre gazette	Page 20

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°21.
Le magazine trimestriel d'informations de la **Fédération Scuderia Lancia Integrale**

FEDERATION SCUDERIA LANCIA INTEGRALE, association loi 1901
41, rue d'Isly
13005 MARSEILLE
Téléphone 06.60.14.38.94

Mel : contact@scuderia-lancia-integrale.com site web : www.scuderia-lancia-integrale.com

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

Ont participé à la rédaction du numéro 21 : Jessica et Christian Sanchis (DeltAlpes 2008),
Marco Ferrara (DeltaVar 2008), Olivier Astier (autres articles).

1^{ère} de couverture : la superbe Delta Evo rosso de Cédric Gondolo, lors de la sortie DeltaVerdon le 8 octobre 2008

Les news de la fédération

L'ASSEMBLEE GENERALE 2008 : LES POINTS A RETENIR

L'Assemblée Générale Annuelle 2008 de la Fédération Scuderia Lancia Integrale s'est tenue le 16 Novembre 2008 à Chatillon St Jean dans la Drôme Provençale.

Le compte-rendu...

Un compte-rendu complet et détaillé des échanges est diffusé à chaque adhérent avec votre gazetta, et les points principaux sont donnés ci-après. Les sujets abordés ont été variés, à la hauteur de l'actualité de notre association, qui a vécu une année 2008 plutôt difficile : présentation du bilan financier de l'association pour l'année 2008, perspectives 2009, point sur les adhésions, point sur les Affiliations de Clubs, viabilité de la Fédération, dissolution du bureau actuel, élection du bureau proposé par le président, calendrier prévisionnel 2009 des sorties, club par club, dépouillement du questionnaire de satisfaction, diffusion de la « Gazzetta della Scuderia », politique de la fédération sur la gestion des réparations mécaniques au garage du club et de la vente de pièces détachées, modification des Statuts Actuels de l'Association pour intégrer les évolutions d'Organisation.

!!! Le calendrier 2009 de la Scuderia Lancia Integrale !!! A se procurer absolument !!!

A commander directement sur le site en envoyant un Message Personnel à Cédric Bouscarle « ced »...
Ce calendrier sur papier glacé de très belle qualité comporte des photos superbes des sorties 2008.
Les calendriers sont disponibles en quantités limitées.



L'année 2008 se termine sur les chapeaux de roues, avec plusieurs sorties appréciées, ce qui contraste avec les sorties malheureusement écourtées du début d'année.

Les adhésions...

Concernant les adhésions au club, 40 adhérents sur 55 ne sont pas à jour de leur cotisation, ce qui est fortement préjudiciable pour les comptes du club. Des relances sont effectuées, mais encore bon nombre de personnes ne semblent pas se sentir concernées par ce point vital pour la survie d'une association. Un point sera fait en fin d'année. Les retardataires recevront un 2^e courrier de relance. A partir du 01/01/2009, les adhésions seront gérées au trimestre afin de faciliter la bonne gestion.

Les pièces détachées...

Concernant la gestion des pièces détachées, le projet de partenariat avec Storic Italia prend forme, et sera opérationnel en janvier ou février 2009. Nous ne gèrerons plus de boutique. Un lien direct vers Storic Italia sera mis sur le site et sur le forum. La boutique de Storic Italia indiquera directement à côté du prix public le prix club. Ce dernier ayant été légèrement majoré pour nos frais de gestion et nos besoins de trésorerie. Service uniquement dédié aux adhérents. Les modalités pratiques se mettent en place et demandent un travail important aux membres du bureau. L'objectif est que les adhérents puissent trouver toutes les pièces dont ils ont besoin, au meilleur prix.

Les anciennes et les nouvelles têtes...

Les deux présidents d'honneurs Fernand Guglietta et Michel Hayet ne sont pas reconduits. Le bureau actuel, élu à l'assemblée générale 2007, est dissous par le Président, pour être remplacé par le nouveau *bureau 2008* :

- Président d'Honneur : Bernard BRISSAUD
- Président : Marco FERRARA
- Vice-Président : Maxime FONTAINE
- Trésorière Principale : Valérie D'AVASCIO
- Trésorier spécifique « pièces détachées » : Bernard CLUTH
- Responsable pièces détachées : Marco FERRARA
- Secrétaire & rédacteur en chef de la Gazzetta della Scuderia : Olivier ASTIER
- Secrétaire & responsable adhésions: Franck AULETTA
- Responsable Marketing : Cédric BOUSCARLE
- Responsable section 2WD : David FERRAND

Bernard Brissaud, notre ancien président adjoint et responsable des sites et du forum, a formulé le souhait de quitter ses fonctions. Il transfèrera au fur & à mesure les éléments pour gérer le site et administrer le forum.

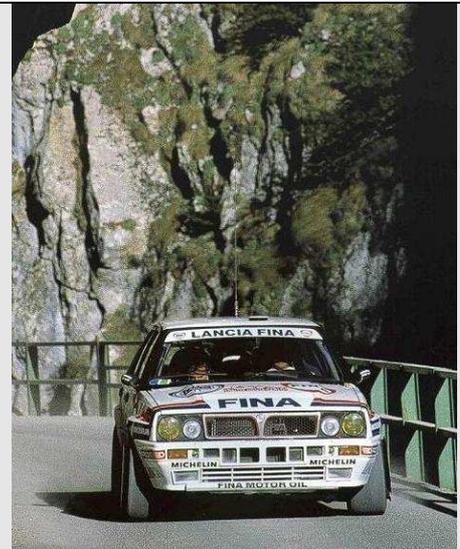
L'évènement SLI en 2009 La SLI fait son « Monte-Carlo » !!! 3 jours entre sport et histoire...

*La SLI organise son Monte Carlo historique en avril 2009...
un plaisir pour tous les intégralistes...*

*Venez fêter les 20 ans de la Delta HF Integrale 16V, au cours
d'un week-end de 3 jours sur les traces de Juha Kankkunen ou
Miki Biasion...*

*La SLI vous invite à parcourir les routes de l'Ardèche, du Vercors,
des Alpes et de l'arrière pays niçois, bref...de refaire le mythique
Monte Carlo que parcouraient nos belles Integrales...l'ambiance
SLI en plus !!*

*Votre prochaine Gazette vous informera plus en détails des
modalités d'inscription, des formules qui vous sont proposées.*



Bruno Saby au volant de la 16V aux couleurs de Fina, dans la spéciale de Saint-Jean en Royans 1990

Les sorties 2009...

Un calendrier prévisionnel des sorties 2009 est établi, avec des dates pouvant être modifiées évidemment. Le mieux est de vous renseigner sur le site du club, ou directement auprès de votre relais (voir les coordonnées de votre « relais SLI » dans la Gazzetta Della Scuderia n°20) :

- 28 février et 1^{er} mars 2009 : Deltaprovence (nouvelle sortie !!)
- 11 au 13 avril 2009 : sortie nationale sur le thème du Rallye Monte-Carlo
- 21 mai 2009 : DeltaCévennes
- 11 au 15 juin 2009 : Deltona Corsica
- 11 et 12 juillet 2009: DeltAlsace
- 19 et 20 septembre 2009 : DeltaSavoie
- 17 et 18 octobre : DeltArdèche
- 5 novembre 2008 : DeltaVerdon

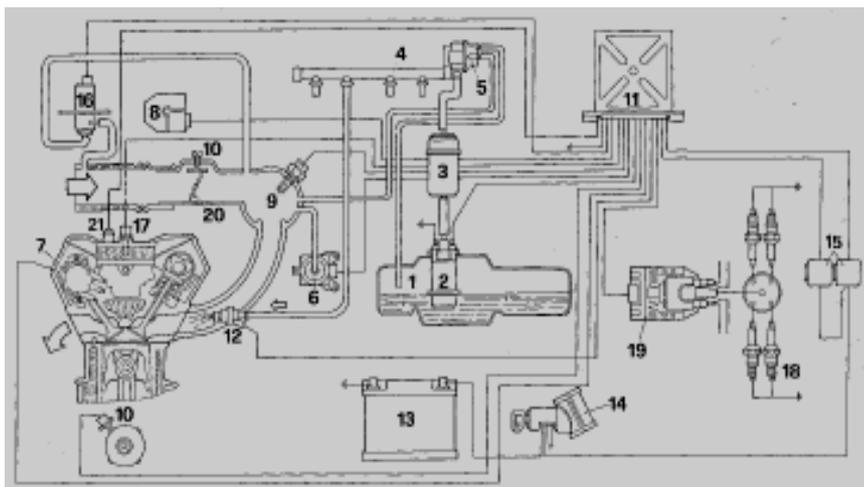
Le Président fait remarquer que l'accent est mis sur la sortie nationale qui a pour thème le Monte-Carlo, et qui mobilisera des adhérents pour son organisation. Le club participera avec l'Italian car Club à une manifestation en juillet organisée par le Gonfaron Auto Passion, ainsi qu'à des événements organisés avec d'autres clubs.

La page mécanique

LE CIRCUIT ELECTRIQUE DE L'ALIMENTATION

Il est constitué essentiellement d'une centrale électronique (11), à laquelle sont raccordés les éléments suivants :

- Capteur de position papillon (8),
- Sonde de température d'air (9),
- Quatre injecteurs (12),
- Capteur de pression absolue de l'air aspiré au moteur (6),
- Pompe électrique de carburant (2),
- Capteur de régime moteur et de PMH (10),
- Capteur de phase d'injection (7), situé dans le distributeur HT,
- Sonde de température du liquide de refroidissement moteur,
- Bobine d'allumage avec module de puissance (19),
- Deux relais de commande injection-allumage (15),
- Batterie (13),
- Réservoir de carburant (1),
- Filtre à carburant (3),
- Collecteur à carburant (4),
- Régulateur de pression de carburant (5),
- Distributeur haute tension, avec capteur de phase d'injection (7),
- Capteur de position papillon (8),
- Sonde de température de l'air aspiré (9),



- Centrale électronique de commande d'IAW (11),
- Batterie et contacteur de clé (13 et 14),
- Electrovalve VAE d'air additionnel de régulation automatique du ralenti moteur (16),
- Sonde de température du liquide de refroidissement moteur (17),
- Bougies d'allumage (18),
- Papillon (20),
- Capteur de cliquetis (21) que l'on trouve uniquement sur les 4WD HF Turbo uniquement).

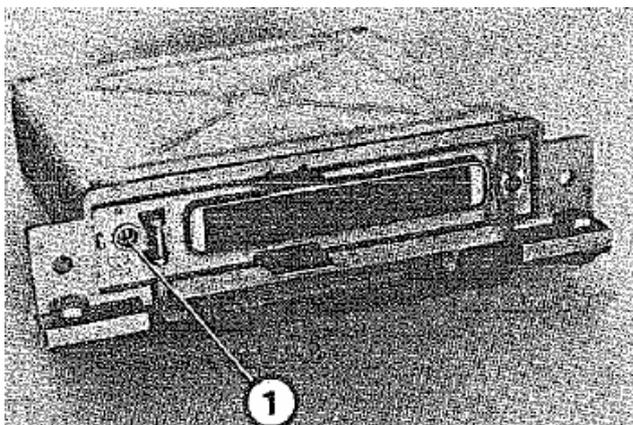
La centrale électronique

La centrale du dispositif d'IAW est une unité de contrôle électronique, du type numérique à microprocesseur. Elle contrôle les paramètres suivants, concernant l'alimentation et l'allumage du moteur :

- La quantité de carburant fournie à chaque cylindre, de façon séquentielle (1-3-4-2), en une seule fois ;
- Le débit de la phase d'injection par rapport à l'aspiration de chaque cylindre ;
- L'avance à l'allumage.

Pour calculer ces paramètres, la centrale utilise les signaux d'entrée suivants :

- La pression absolue à l'intérieur du collecteur d'admission,
- La température de l'air aspiré,
- La température du liquide de refroidissement,
- Le nombre de tours du moteur,
- La position de chaque couple de cylindres par rapport au Point Mort Haut et au calage de la distribution,
- La position d'ouverture ou de fermeture du papillon.



Centrale électronique : (1) désigne la vis de réglage du pourcentage de CO, incorporé à la centrale.

La centrale pilote le fonctionnement du bloc de puissance d'allumage et la durée d'ouverture séquentielle et phasée de chaque injecteur.

En plus de ces paramètres, la centrale gère les stratégies suivantes :

- a) cut-off : dispositif qui coupe l'alimentation de carburant au moteur lors des phases de décélération du moteur. Ce dispositif a un régime d'intervention de cut-off fixe, tandis que le régime de reprise de l'injection est variable et s'effectue à moteur chaud à des régimes de plus de 1100 tr/minute, et moteur froid à des régimes de plus de 1800 tr/minute avec papillon fermé. L'injection est rétablie aux régimes inférieurs.
- b) A papillon avec ouverture supérieure à 30°, c'est-à-dire dans des conditions de puissance maximum, afin d'exploiter le plus possible la vitesse maximum de propagation de la flamme pendant la combustion, le

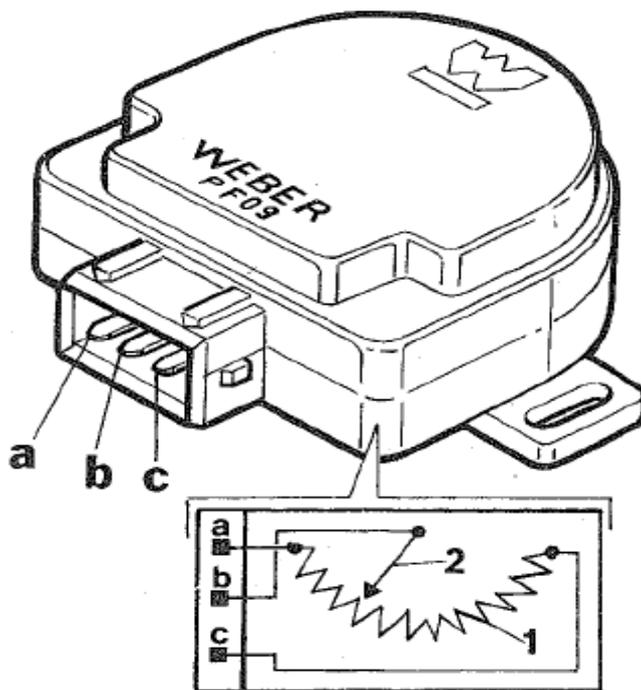
titre du mélange est opportunément enrichi,

- c) lors des accélérations, la quantité d'essence injectée doit être sensiblement supérieure au rapport stœchiométrique eu égard au fonctionnement à régime régulier. La condition d'accélération est reconnue par la centrale sur la base d'une rapide variation de l'angle d'ouverture du papillon, que le capteur correspondant relève lorsqu'on accélère rapidement,
- d) en phase de démarrage à froid, le titre du mélange est enrichi de façon inversement proportionnelle à la température du liquide de refroidissement. En outre, dans cette condition, le nombre de tours augmente (ralenti accéléré) du fait que la centrale fait intervenir l'électrovalve VAE de régulation automatique du régime de ralenti.

Important : le réglage du pourcentage de CO à l'échappement s'effectue au moyen d'une vis située dans la centrale électronique et protégée par un bouchon d'invulnérabilité. Cette vis est à manœuvrer avec soin, pour ne pas la dégrader et ainsi mettre hors d'usage de réglage de CO incorporé, ce qui entrainerait le remplacement complet de la centrale électronique.

Capteur de position papillon

Il est constitué d'un potentiomètre dont la partie mobile est commandée directement par l'axe du papillon. Pendant le fonctionnement, la centrale électronique alimente le potentiomètre avec une tension de 5 volt appliquée aux bornes de « a » et de « c ». Sur la borne « b », on enregistre une tension inversement proportionnelle à la position d'ouverture du papillon. En fonction de la tension envoyée par la borne « b », la centrale identifie la condition d'ouverture du papillon et rectifie opportunément le titre du mélange. A papillon fermé, un signal électrique avec une tension de 0,5 volt parvient à la centrale : celle-ci identifie les conditions de ralenti et de coupure de l'alimentation en décélération (cut-off) en les identifiant grâce au nombre de tours du moteur. Pour des ouvertures de papillon de plus de 30°, un signal de tension de 3,3 volt revient à la centrale pour augmenter progressivement jusqu'à atteindre une tension d'alimentation de 5 volt environ lorsque la papillon atteint l'ouverture maximum de 80°. Lorsque le papillon atteint des ouvertures de plus de 30°, la centrale applique une stratégie d'enrichissement progressif, en pilotant les injecteurs pendant un temps plus long de celui nécessaire pour obtenir le rapport stœchiométrique essence-air. Cette stratégie est déterminée également en fonction du signal de dépression du moteur.



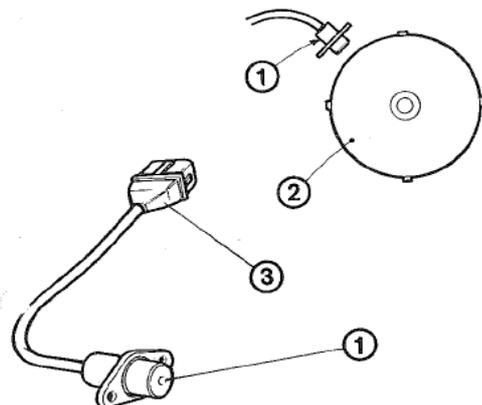
Sonde de température d'air

La sonde relève la température de l'air dans le collecteur d'admission au moyen d'une thermistance de type CTN (coefficient de température négatif), ce qui signifie que la résistance de la thermistance diminue au fur et à mesure que la température augmente. Le signal électrique obtenu parvient à la centrale électronique où, avec le signal de pression du collecteur, il est utilisé pour le calcul de la densité de l'air.

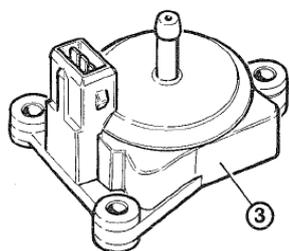
Capteur de régime et de Point Mort Haut

- 1- capteur ou impulseur magnétique
- 2- poulie de vilebrequin à 4 dents
- 3- connecteur de branchement à la centrale électronique

Ce capteur (1) est du type à réluctance variable faisant face à la poulie (2) calée sur le vilebrequin. Cette poulie présente 4 dents espacées de 90° entre elles ; le passage de chaque dent sous le capteur détermine dans celui-ci une variation du flux et par conséquent un signal électrique alternatif. La fréquence de ce signal permet à la centrale électronique de commande de saisir l'information du nombre de tours du moteur et la position de point mort haut des couples de cylindres 1-4 et 2-3 du fait que les 2 dents sont à 180° l'une de l'autre. Chaque dent de point mort haut de la poulie fait face au capteur exactement au point mort haut de chaque couple de cylindres.



Capteur de pression absolue



Le capteur de pression absolue est un transducteur relié par un tuyau en caoutchouc au collecteur d'admission et fournit un signal de tension proportionnel à la pression absolue de l'air. Le capteur est alimenté par la centrale électronique de commande et fournit l'information concernant la pression absolue de l'air dans le collecteur d'admission.

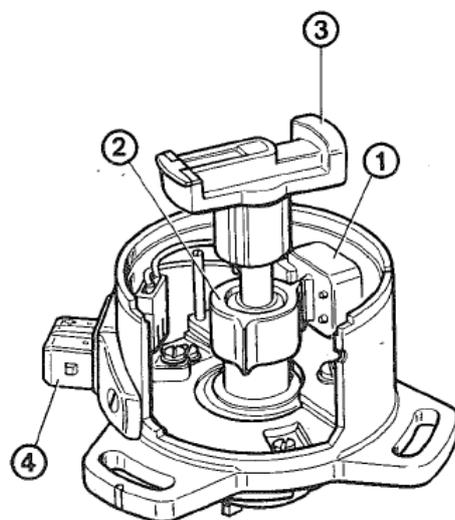
Cette information est utilisée en même temps que la mesure de la température de l'air et du rendement volumétrique correspondant à la vitesse de fonctionnement du moteur, pour le calcul de la densité de l'air.

Le distributeur haute tension avec capteur de phase d'injection

Le capteur (1) du type à réluctance variable fait face à une came (2) munie de 2 dents à 90° l'une de l'autre, située sur l'axe de commande du distributeur. Le passage de chaque dent devant le capteur produit un signal électrique alternatif dans l'enroulement du capteur, signal qui est envoyé à la centrale. La superposition des signaux du capteur de phase et du capteur de régime en une seule carte mémorisée dans la centrale, permet à celle-ci d'identifier la phase de chaque cylindre pour le pilotage des injections avec le pilotage approprié (cylindre 1, 3, 4, 2).

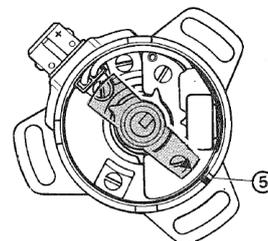
Un doigt avec résistance incorporée de 1000 ohms répartit les étincelles aux 4 bougies. C'est la seule partie du distributeur avec la tête appartenant au circuit d'allumage.

Si le distributeur, et par conséquent le capteur de phase, était monté décalé par rapport au calage correct, la centrale ne pourrait plus piloter l'injection, car elle ne serait plus en mesure de reconnaître la phase du moteur dans la cartographie enregistrée dans sa mémoire.

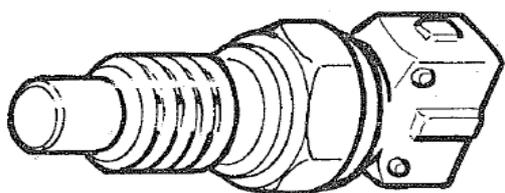


Distributeur avec doigt et corps positionné pour le calage correct avec moteur en position PMH

- 1- capteur de phase ou impulseur magnétique,
- 2- came à 2 dents,
- 3- doigt haute tension,
- 4- connexion pour branchement à la centrale,
- 5- encoche-repère avec la ligne médiane du doigt haute tension pour le calage du distributeur (ci-contre).

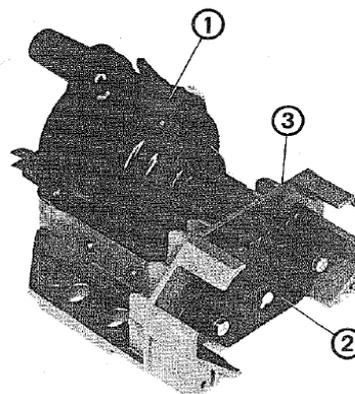


Sonde de température du liquide de refroidissement du moteur



Sonde de t° de liquide de refroidissement

Cette sonde est constituée d'une thermistance CTN « Coefficient de Température Négatif » qui relève la température du liquide de refroidissement moteur près du thermostat. Le signal électrique obtenu parvient à la centrale électronique où il est utilisé pour effectuer la correction du titre du mélange.



Bobine d'allumage, module de puissance et radiateur, formant le bloc de puissance

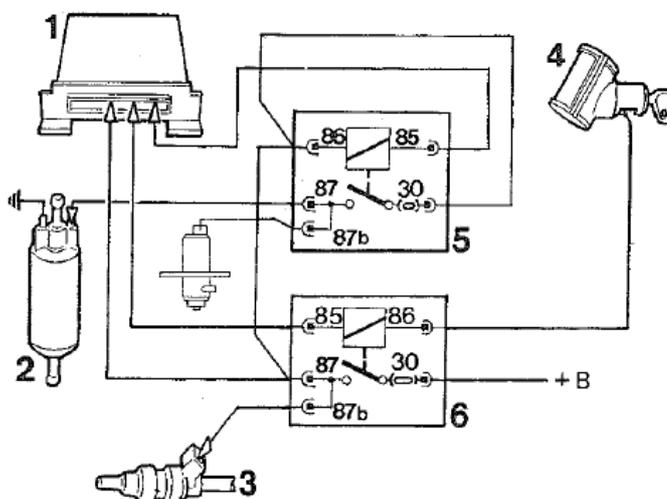
Bloc de puissance d'allumage (bobine + module de puissance + radiateur de dissipation de la chaleur)

L'allumage utilisé est du type à décharge inductive. Le bloc utilisé est constitué d'une bobine d'allumage (1 sur le dessin ci-dessus) et d'un module (2). Ce dernier reçoit la commande de coupure du courant de la centrale électronique, qui choisit l'avance à l'allumage appropriée le module de puissance assure une charge de la bobine à énergie constante, quelles que soient les conditions de charge de la batterie. Le bloc est équipé d'un radiateur permettant la dissipation de la chaleur.

Relais

Le dispositif d'allumage IAW Weber est protégé par 2 relais. Le branchement à la masse des relais est réalisé dans la centrale électronique avec une protection contre l'inversion de polarité. Le relais (5) alimente la pompe électrique de carburant et l'électrovalve VAE, tandis que le 2^e relais (6) alimente les injecteurs, la centrale et le relais de commande de la pompe électrique.

- 1- centrale électronique
- 2- pompe électrique de carburant
- 3- injecteur
- 4- contacteur à clef
- 5- 1^{er} relais
- 6- 2^e relais



L'actualité des clubs fédérés

DELTAVERDON 2008, SOUVENIR BERTRAND HERAIL

Pour sa deuxième année d'existence, cette sortie sur la journée du 8 novembre a réuni 27 équipages, un record pour l'année 2008. DeltaVerdon est la sortie de l'année organisée par la Scuderia ouverte à tous les amoureux de mécanique : les marques Fiat, Renault, Ferrari, Audi, Alfa Roméo, Subaru, Lancia biensûr, y étaient représentées. Pour la bonne cause, puisque la somme versée par les participants (soit plus de 400 euro), profitera à la famille de notre regretté ami « sliste » Bertrand.



Le village d'Aiguines



La Ferrari 328 GTS de Mireille et Pierre Guillaume



Renault 5 Alpine

Le club Storic Italia s'est joint à nous cette année, ainsi que d'autres particuliers, familiers du forum, mais non membres de notre club ; c'est-là le principe de DeltaVerdon. Après un café autour duquel les participants font connaissance, la troupe s'élance vers les bois de Rians en prenant la belle et sinueuse route de Pourrières, chacun à son rythme !! Puis la direction de Ginasservis et Vinon-sur-Verdon au travers les forêts de chênes, où nous rejoignons 6 autres participants, notamment les Alpains et Varois. Une petite pause café nous permet de profiter du franc soleil qui inonde cette matinée de samedi, et après une semaine où les nuages et la pluie ont occupé le ciel. Une fois tout le monde réuni, les premiers s'élancent vers Gréoux-les-Bains.



Delta 16V, propriétaire Olivier Astier



Ferrari 328 GTS, propriétaire Pierre Guillaume

En route vers le Verdon sauvage...

Une fois le village de Vinon traversé, les choses sérieuses commencent : les virages se succèdent à n'en plus finir sur la route étroite qui finit en vertigineuse descente vers Esparron-de-Verdon. Les Gorges, très encombrées de camping-cars en été, sont ce samedi matin très calmes, et les lapins du bois de Quinson réveillés par les « pschiiit » et les « vraouuum » ont certainement apprécié le spectacle. Le road-book nous fait contourner le Lac

de Ste-Croix, et nous emmène vers le village de Moustiers-Ste-Marie, où les mécaniques prennent une nouvelle pause. Derniers kilomètres dans un col, où les 27 équipages peuvent pique-niquer face au soleil. C'est l'occasion de faire plus ample connaissance avec des participants qui ne connaissent notre association qu'au travers du site et du forum, et qui effectuent pour la première fois une sortie en club. C'est ainsi le cas de Mickaël, qui n'a pas hésité à venir de Seine-et-Marne (77) spécialement pour cette sortie !! Chapeau bas...

D'autres participants, membres de Gonfaron Auto Passion (voir Renault 5 Turbo ci-contre) ou encore de Storic Italia, apprécient l'ambiance des sorties en club, et nous informent de projets futurs, dans lesquels la SLI serait impliquée...à suivre dans les prochains épisodes de votre gazette...



Renault 5 Maxi Turbo...superbe !!



Dans les virages à la sortie du village de Moustiers-Ste-Marie.

Sur la digestion, les participants franchissent le col dominant la vallée de Jabron au pied du village de Trigance, avec ses collines parfumées, parfait endroit pour une partie de boules...mais non, pas aujourd'hui, car la route est encore longue. La descente sinueuse vers le Pont sur l'Artuby, spot préféré des sauteurs à l'élastique, offre son lot de dangereuses feuilles glissantes, et nous ramène finalement vers le village d'Aiguines, par les balcons de la Mescla, rive sud des Gorges du Verdon.

Un rassemblement en fin d'après-midi permet d'admirer les paysages magnifiques d'automne qu'offre le Verdon sauvage.

Fin de parcours dispersée

Au chapitre des réjouissances mécaniques, signalons tout particulièrement la mésaventure de Mireille et Pierre Guillaume, qui les a conduits à passer une soirée romantique en bordure de départementale, avec un retour en dépanneuse. Mais cela n'a pas entamé leur passion pour la voiture italienne...bravo !!



Fiat 131 « Volumetrico », propriétaire Eric Maltese



Delta 4WD : propriétaire Marco Ferrara

Belle édition de DeltaVerdon que cette édition 2008. En cette fin de saison, la SLI montre qu'il est possible d'organiser une sortie conviviale, où l'on profite de sa passion automobile.

Une sortie que Bertrand aurait appréciée...

L'actualité des clubs fédérés

DELTALPES 2008 : DESORMAIS UNE CLASSIQUE...

Cette année, Jessica et Christian Sanchis ont mis en place un nouveau DeltAlpes. La classique est revisitée, avec un nouveau parcours, concocté par Christian. « Tout a commencé samedi matin 9h15 (pour ceux qui étaient en avance !!!). Lucas et son papa nous attendaient déjà (Evo noire). Ensuite sont arrivés Jean-Louis et toute la petite famille (Evo dealers), Bernard et son co-pilote de choc (Evo rouge) puis Nadine et Alain (Evo bordeaux), Remy et son copilote (Evo Verde York) et Brice (Evo noire). Puis enfin Max et sa femme (Evo gianalla ginestra) qui avait emmené 2 autostoppeurs qui eux avaient malheureusement laissé leur 16v en route, et Christian avec son Evo Verde Derby. La folle équipe étant réunie, nous sommes partis faire la première partie du matin par des Spéciales du MonteCarlo ».



Delta 8V « réplia Saby » de Jess



Delta Evo de Bernard Cluth

« Malheureusement dès le samedi matin, une première panne est apparue sur l'Evo Derby de Christian, qui a du laisser sa voiture et a donc requisitionné ma voiture. Nous sommes arrivés au restaurant à embrun ou nous avons très bien mangé. Et où Claude et sa femme nous ont rejoint (Evo Martini 5). Ensuite nous sommes repartis par St-Clément ou nous avons du dire au revoir à Lucas qui devait repartir... L'après-midi du samedi a permis au groupe de parcourir les routes vers Vars pour rejoindre Le Lauzet. Dimanche matin, après une soirée « festive », en route vers le col d'Allos, Digne-Les-Bains par le col du Corobin. Arrivés au restaurant où nous avons encore bien mangé...et déjà le week end fini... Super week end et super souvenirs....

*Merci à Christian
pour l'organisation
de Deltalpes 2008,*

*Merci à Jess,
notre reporter d'un jour
pour le photoreportage...*



L'actualité des clubs fédérés

DELTA VAR 2008 : UNE PREMIERE, UNE REUSSITE !!

Les participants de DeltAlpes 2008 se sont tellement amusés, que l'idée d'organiser une 2ème édition en fin d'année est née dans l'esprit de Cédric, Ludo et Bernard. Et c'est parti pour DeltaVAR 2008 !! Notre Président Marco Ferrara nous présente cette sortie entre neige et soleil !



Road-book somptueux...

Ces passionnés se sont employés à faire un beau road-book mêlant paysages typiques et routes plaisantes pour une belle sortie façon « Scuderia ». Le rendez vous était fixé à 9 heures au Muy, où pas moins de 19 équipages étaient présents, pour deux jours de pur bonheur intégraliste. Nous avons arpenté les plus belles routes de l'arrière pays varois pour déjeuner dans le petit village de Moustiers-Ste-Marie.

L'après-midi du samedi, nous avons continué notre escapade dans les Alpes de Haute-Provence sur les routes sinueuses des Gorges du Verdon jusqu'au petit village de Soleilhas ou quelques flocons de neige commençaient à tomber... Après un bon repas au coin du feu nous sommes tous partis dans nos chambrées pour un repos bien mérité !

Le lendemain matin, après quelques réparations de fortune sur quelques unes de nos intégrales nous reprîmes la route pour retourner dans le pays varois, en direction du village du Muy, où nous sommes arrivés en fin de matinée. C'est le cœur gros que nous prîmes le dernier déjeuner ensemble... en nous promettant de refaire une belle sortie très bientôt

Un grand merci à Bernard Cluth, Cédric Bouscarle et Ludovic Boeuf pour leurs somptueux road-book...et surtout pour le magnifique gîte d'étape de Soleilhas ou nous avons passé une délicieuse nuit !!



Actualités Abarth

POT DE YAOURT SURVOLTE



Autodrome de Monza : sur une partie du circuit qui n'est plus utilisée, avec leur capot relevé à l'arrière, les Fiat 600 « Abarth » sont à la fête dans les années 60...performances modestes, mais sensations de taille !!

La Fiat 500 Abarth évoque un souvenir ému à ceux qui se souviennent de la sonorité caverneuse qui dans les années 60 et 70 s'échappait du capot arrière de la petite voiture (500 et 600 Abarth) une fois passée dans les mains du « sorcier ». Ce préparateur d'origine autrichienne est à la marque Fiat ce que Gordini est pour Renault. La mayonnaise transformée en moutarde !! Carlo Abarth construisit sa renommée en assaisonnant les petites Fiat 500, 600, puis 850. Plus tard, les Autobianchi furent modifiées « Abarth » pour ainsi permettre à leurs conducteurs de gagner des spéciales de rallyes, pour briller sur les circuits, ou encore frimer en ville...Avec la sortie de la Cinquecento, et le succès récent qu'on lui connaît, il était logique que Fiat sorte la signature Abarth de l'oubli, tout comme Mini l'a fait avec Cooper.



Lancée en septembre 2008, la version ultra sportive de la 500 ne comporte pas d'accessoire tuning, ni de couleurs exubérantes. Seulement un petit scorpion sur ses flancs. Les retouches extérieures se limitent à quelques prises d'air supplémentaires, une sortie d'échappement double et virile, un discret becquet arrière et d'élégantes jantes de 16 pouces. Rien qui ne dénature la 500 et sa bonne bouille. Fidèle à la réputation de « Mozart du pot d'échappement », la petite bombe revendique son appartenance à la famille des sportives italiennes. Sa dégaîne un peu boulotte, dans l'air du temps, est à prendre au sérieux lorsqu'on ouvre le capot moteur. On y découvre un moteur essence 1,4 litre turbocompressé de 135 chevaux qui ne manque pas de cœur à l'ouvrage. Très vivant, ce moteur bien servi par une boîte de vitesses 5 rapports (dont la commande manque apparemment selon les premiers essais de précision), répond à la moindre sollicitation de l'accélérateur. L'ESP contribue à ce petit bolide de coller à la route qui pèse tout de même 1035 kilos. Mais là n'est pas l'essentiel ; la petite Abarth parcourt le 0 à 100 km/h en 7,9 secondes. La fermeté des suspensions la dessert en ville, tant elles sont dures. Assurément, la puce préfère les petites routes sinueuses de montagne pour exprimer son caractère sportif. La consommation, raisonnable en usage courant (environ 6,5 litres/100km), grimpe si le conducteur utilise l'overboost, actionné par un bouton sur le tableau de bord, permettant un apport momentané de puissance, avec un affermissement de la direction. A l'intérieur, la 500 Abarth ne se refuse rien. Ni un tableau de bord amélioré par rapport au modèle de base, ni des beaux sièges baquets, ni ses 7 airbags, et ni la climatisation en série. L'acheteur, lui, ne doit pas refuser de se délester de... 18500 euros. L'ensemble est réussi et remet Abarth en piste après une longue traversée du désert.

Gazzetta Storica...

STRATOS : LA VOITURE EXTRA-TERRESTRE

Les épreuves de Rallye internationales ont jusque là été courues et remportées par des voitures de série, performantes, mais développées avant tout pour la vente. Personne n'avait jamais imaginé produire une voiture dans le but unique de l'employer en compétition. Les règles du rallye d'alors ont été édictées pour que 500 voitures au minimum soient produites pour permettre l'homologation et la participation dans des rallyes internationaux. Les concepteurs de la Lancia Stratos ont été au bout du raisonnement du législateur et ont ainsi créé la première "homologation spéciale", c'est-à-dire une voiture entièrement conçue pour gagner des rallyes, qui serait aussi produite en version civile ; « stradale », comme disent nos amis italiens... Cesare Fiorio, bien avant d'être un des heureux bienfaiteurs de la Delta, était déjà parmi les génies qui ont conçu la Stratos. Certains diront qu'il a tout simplement inventé la première « vraie » voiture de rallye.

Autopsie d'une extra-terrestre...

Le châssis : La Stratos est composée d'une cellule centrale monocoque en acier sur laquelle vient se greffer à l'avant deux poutres qui portent les suspensions et les trains roulants et, à l'arrière, une cage en tubes rectangulaires sur laquelle sont fixés le bloc moteur et l'ensemble suspension/train. Cette disposition permet de centrer les masses au milieu de la voiture et la cage en tubes permet une rigidité et une accessibilité maximale pour toutes les interventions. De plus, cela permettait de moduler la configuration de la voiture en fonction du profil de l'épreuve à venir car une large gamme de réglages ont été prévus dès la conception de la voiture.

La coque : La Stratos est recouverte d'une "peau" en fibre de verre qui va de la pointe du museau où se cachent les optiques, jusqu'au bout du bequet arrière. La coque et les panneaux de fibre de verre étaient fabriqués dans les ateliers Bertone, dans la banlieue de Turin, puis assemblés aux autres parties dans les ateliers Lancia. Il faut tout d'abord dire que Lancia, et donc FIAT, vers la fin des années 60, ont besoin de victoires sportives. Le rachat de LANCIA et la prise de participation chez FERRARI ont fortement ébranlé le groupe FIAT. Aussi les dirigeants de LANCIA confient-ils le projet à Cesare Fiorio, jeune pilote retraité mais déjà responsable Lancia des Rallyes.



Le catalogue Lancia 1971 présente la Stratos HF en version « Stradale ».



Sandro Munari au Monte Carlo 1974

Le moteur : elle possédait dans le prototype initial un moteur Lancia V4 1,6 l en position centrale arrière dans un châssis monocoque et tubulaire en acier avec un habillage en fibre de verre pour les portières et les capots avant et arrière. Toute la partie arrière, suspensions et moteur est complètement découvrable pour une accessibilité maximale. L'aérodynamique a été particulièrement soignée avec un nez très plongeant et très pointu où sont logés les phares escamotables, le tout surmonté d'une verrière hémisphérique. Le moteur présenté à Turin en 1971 est trop juste en puissance pour

les ambitions de la voiture. Parallèlement, Enzo Ferrari ne désire plus continuer à produire la Dino 246 sous son nom car elle est équipée d'un moteur ne correspondant pas à la culture de la marque (les célèbres V12). Le moteur équipant cette voiture, un V6 2,4litres 12 soupapes a été dessiné par le propre fils d'Enzo Ferrari, Dino Ferrari, prématurément décédé en 1956.



C'est sous les couleurs « vert-blanc-rouge » d'Alitalia que la mythique Stratos est la mieux connue...

Le projet « Stratos » voit le jour

Fiorio démontre aux responsables de Lancia qu'il faut construire un véhicule spécifique pour se lancer dans le Championnat International des rallyes, sans partir d'un modèle existant. Il crée ainsi un précédent en faisant construire une voiture pour la faire concourir et non pour la vendre ! Pour Lancia, le problème était d'arriver à construire ce modèle à un nombre suffisant d'exemplaire (500 pour l'homologation) sans générer des coûts exorbitants, c'est à dire sans créer une chaîne de montage spécifique et, d'autre part, sans dédier une équipe de techniciens pour effectuer les montages manuellement. Ils résolurent ce problème en sous traitant la construction du châssis et de la carrosserie en fibre de verre chez le concepteur du modèle, Bertone. L'assemblage final sera assuré chez Lancia. Fiorio travaille avec Bertone sur la maquette avec nombre d'ingénieurs et une nouvelle maquette, roulante celle-ci, fut présentée au public à Turin en novembre 1971 : c'est la Stratos HF.

Le palmarès d'une diva...

Durant l'année 1972, de nombreux essais sont effectués et l'auto est engagée dans certains rallyes du championnat du monde. A l'automne 1972 un exemplaire de la Stratos fut engagé au Tour de Corse aux mains de Sandro Munari mais un bris de suspension força l'équipe à revoir sa copie. Mais le potentiel pour gagner est bel et bien là. En avril 1973, au Rallye d'Espagne, Sandro Munari emmène la Lancia Stratos vers sa première victoire, il en remportera au total 13 ! Il réédite cet exploit au Tour Auto en septembre 1973. Vers la fin de l'année débute la production régulière de la voiture dans les ateliers Bertone. En 1974 la Stratos et la Fulvia, sœurs ennemies, concourent cote à cote et la Fulvia emporte le titre. Elles permettent à Lancia d'emporter le Championnat International des Marques en se partageant 10 victoires.

En 1975, la Stratos fut la seule représentante officielle de Lancia. Elle courait sous les couleurs Alitalia, en groupe 4. En janvier, Sandro Munari emporta la 1ère de ses trois victoires successives au Monte Carlo. Suivirent 5 autres victoires durant la saison, dont le rallye de Suède et le San Remo. En 1976, elle emporta 7 rallyes dont le Monte Carlo, le San Remo et le Tour de Corse. Le titre ne pouvait lui échapper plus longtemps. L'ère Bernard Darniche débutait alors... Il gagna 33 rallyes à son volant. En 1977 Lancia décida de mettre fin à la carrière internationale de la Stratos au profit de la FIAT 131 préparée par Abarth. Ceci ne l'empêcha pas de remporter de nombreux rallyes, dont le Monte Carlo. 1977 fut la dernière année où l'on vit la Stratos porter sa magnifique livrée vert-blanc-rouge Alitalia. La Lancia Stratos est alors remplacée par la Fiat 131 Abarth dans le programme officiel du groupe Fiat, mais pas dans le cœur des lancistes, qui voient en elle, encore aujourd'hui, une voiture exceptionnelle. En 1978 les équipes sportives Fiat et Lancia fusionnent. La Fiat 131 et la belle Stratos est reléguée par conséquent à certaines épreuves pour lesquelles la 131 n'est pas prête. En 1979 il n'y a plus de Stratos officielle, mais grâce à B. Darniche et l'équipe Chardonnet, la Stratos emporte une 4ème fois le Rallye Monte Carlo.



Aux couleurs du team Chardonnet

En 1982, avec l'avènement du groupe B, la Lancia Stratos voit expirer son homologation et ses rêves de couronnes. La belle est condamnée aux musées...à côté de sa sœur ainée la Fulvia.

Clin d'oeil...

La SLI participera à cet évènement national, organisé par nos amis du club varois « Gonfaron Auto Passion ». Cette année, Lancia sera mis à l'honneur pour cette grande fête de l'automobile ancienne, et les intégralistes seront bien entendu mis à contribution...

La prochaine Gazzetta Della Scuderia vous donnera plus d'infos...



GONFARON AUTOLÉGENDE



Bourse-Exposition

Pièces anciennes
Exposition autos
Espace Clubs






7 juin 2009 Gonfaron (Var)





Salon du VH

Pièces compétition
Espace préparation
Véhicules Historiques
de Compétition







parking anciennes, restauration, animations , espace enfants



www.gonfaronautopassion.com



La boutique de la fédération

En attendant la toute nouvelle boutique de la **SCUDERIA LANCIA INTEGRALE**, vous pouvez continuer à commander vos pièces à cette adresse :

<http://www.storic-italia.com/catalog/>

Avec votre bon de commande, n'oubliez pas de joindre une photocopie de votre carte d'adhérent en cours de validité pour avoir 20% de réduction sur tout le stock !

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

Les petites annonces

La FSLI ne pourra être tenue en aucun cas responsable des annonces présentes sur le site. Le vendeur assume l'entière responsabilité de ce qu'il met en vente.

Les annonces ci-dessous sont postées sur le site de la SLI entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre 2008.

Annonce n° : 1705 Date de l'annonce : 04/10/2008
Nom ou pseudo : PELLEGRINO E-mail : pellegrino.paul@wanadoo.fr
Annonce vends delta hf integrale 8s, bon etat, nbreuses pieces de rechange, urgent cause divorce 6500€ tel 0699315275

Annonce n° : 1724 Date de l'annonce : 13/11/2008
Nom ou pseudo : Freevipier E-mail : fmorin_72@yahoo.com **Annnonce** : Vends Lancia Delta Evo 1 Rouge, 74000km, 2ème main, carnet entretien Lancia + factures, état irréprochable, dort garage et sort uniquement Week-End, entièrement origine sauf silencieux (homologué)changé par ancien propriétaire, 4 pneus + 4 amortisseurs neufs

Annonce n° : 1714 Date de l'annonce : 15/10/2008 Nom ou pseudo : jp E-mail : isabelle.dubail@orange.fr **Annnonce** vds pieces mecaniqes carrosserie interieure coque avec cg lancia delta integrale 8s 1988 capot 16s jtes 16 borbet envoi possible telephone 06 64 61 54 06

Annonce n° : 1718 Date de l'annonce : 23/10/2008 Nom ou pseudo : delta21 E-mail : lanciadelta21@hotmail.fr **Annnonce** rech delta a carbu 2litre 16v turbo 3000 euro max

Annonce n° : 1724 Date de l'annonce : 13/11/2008 Nom ou pseudo : Freevipier E-mail : fmorin_72@yahoo.com **Annnonce** Vends Lancia Delta Evo 1 Rouge, 74000km, 2ème main, carnet entretien Lancia + factures, état irréprochable, dort garage et sort uniquement Week-End, entièrement origine sauf silencieux (homologué)changé par ancien propriétaire, 4 pneus + 4 amortisseurs neufs

Annonce n° : 1706 Date de l'annonce : 04/10/2008 Nom ou pseudo : touco E-mail : gazara.andorra@wanadoo.fr **Annnonce** : vds lancia hf turbo 1989 noire 181000 km turbo change distribution change + nombreuse pieces prix 2000 euros a deb tel 0685897441

Annonce n° : 1712 Date de l'annonce : 13/10/2008 Nom ou pseudo : raymond E-mail : raymondbeaunol@free.fr **Annnonce** : je recherche un compteur pour lacia hf evo 92/94.

Annonce n° : 1717 Date de l'annonce : 23/10/2008 Nom ou pseudo : SORTAMBOSC E-mail : sortambosc@aol.com **Annnonce** : vends lancia monte carlo 1981 type137AS 100000KM 2L freins neufs interieur neuf ct ok tres bon etat couleur rouge serie 2 PRIX 11000 euros tel 0673875658

Annonce n° : 1723 Date de l'annonce : 12/11/2008 Nom ou pseudo : nounours01 E-mail : nounsours@free.fr **Annnonce** vends lancia delta HF integrale de 09/1990 donc modele 1991, 108000 km d origine, nombreuses pieces changees, vend cause place, photos sur demande par mail, pour toute autre quetion me telephoner. Tel 0663234646



La Gazzetta della Scuderia

Janvier à mars 2009 – numéro 21

Dans les prochains numéros de votre Gazzetta...

Le numéro 22 paraît le 1^{er} avril 2009...

Le résumé des sorties du début d'année

La Gazzetta vous détaille tout ce que vous devez savoir sur le Monte Carlo Historique que nous sommes en train d'organiser

*Le dépouillement du grand questionnaire envoyé à tous les adhérents :
Vos questions, nos réponses*

La saga des pilotes français sur Lancia : Bernard Darniche

Et toujours les rubriques classiques qui font le succès de votre gazette : les sorties et évènements du club, la page mécanique, l'adhérent du mois, les clins d'œil, les annonces, la boutique...

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 :
contact@scuderia-lancia-integrale.com ou
scuderia-lancia-integrale-france@wanadoo.fr ou
sur le forum directement par MP à « Olivier »

Les partenaires de la Fédération Scuderia Lancia Integrale :



AutosItal.com

HAYET SPORT AUTO