La Gazetta della Scuderia

Avril à juin 2014 – numéro 42

La SLI au 25e salon d'Avignon

La Gazetta della Scuderia

Avril à juin 2014 – numéro 42

L'édito du Président…

2014, année de la disparition programmée de Lancia, c'est écrit… au moins dans les projets du groupe Fiat, car bientôt les Lancia ne seront distribuées qu'en Italie. Nous portons en nous la flamme lanciste, mais parfois il faut reconnaître que nous aimerions bien que des Lancia « toutes neuves » nous accompagnent sur nos sorties, comme c'est le cas avec d'autres marques !

Mais loin de nous l'envie de nous plaindre. Car nous sommes les porteurs de la flamme !! Italegends sera encore bientôt une nouvelle preuve de la passion et de la ferveur que nous avons en nous !!

Marco, votre dévoué Président

SOMMAIRE…

Edito **page 2**

Avignon Motor Show 2014 **page 3**

DeltaCevennes, Gazetta Mécanique **page 4**

Italegends 2014 : inscrivez-vous… **page 5**

Gazetta Storica : Trois jours en Stratos ! **page 6**

Calendrier des sorties **page 9**

La Nouvelle Boutique Scuderia, by VizTaPub **page 10**

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°42 : le magazine trimestriel d'informations de la Scuderia Lancia Integrale
SCUDERIA LANCIA INTEGRALE, association loi 1901 41, rue d'Isly 13005 MARSEILLE Téléphone 06.60.14.38.94

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

Ont participé à la rédaction de ce numéro 42 : Marco Ferrara et Testé pour vous (La Page Mécanique et DeltaCevennes), Olivier Astier (autres articles).

1ère de couverture :). Le salon « Avignon Motor Show » en mars 2014 : un alignement parfait de Delta rouges….

Avignon Motor Festival 2014

Le centenaire de Maserati se fete en Avignon

Un anniversaire qui aurait mérité bien des feux d'artifice, tant les voitures de la marque au trident sont remarquables. Mais un centenaire … L'Avignon Motor Festival, c'est 50 000 m2 d'exposition dont 27 500 m2 couverts en 12 halls. 380 exposants dont 140 clubs, 2400 véhicules de collection 39000 visiteurs dont au moins la moitié auront attrapé un gros rhume…car il a beaucoup plus cette année…

Il y a dix ans lorsque nous nous y sommes rendus pour la première fois, le salon n'avait pas encore le rayonnement qu'il a aujourd'hui. Il a depuis quelques années une portée au-delà de notre pays. Non content d'être une des plus grandes bourses de pièces détachées et miniatures en France, ce salon est vraiment un rendez-vous incontournable pour notre club, qui cette année a eu un succès fou avec un stand XXL, de 4 voitures, ce qui est exceptionnel, tant la demande est grande chaque année. Et chaque année, la SLI renouvelle les voitures exposées. Normal quand on a l'objectif d'être le plus grand club français Lancia Delta Integrale. Normal…

Le stand SLI avec de droite à gauche un modèle 4WD (propriétaire Jean-Vincent Cammellini), un modèle 8V (propriétaire Bertrand Hérail), un modèle 16V (propriétaire Arnaud Roudil), et une Evo (propriétaire Rémi Martin).
Sur la photo, le stand le jeudi après-midi, alors que le salon est encore fermé.

Tout au long du week-end, les fans de la belle intégrale passent et repassent, et il est vrai que nous prenons du plaisir à renseigner les promeneurs, même si c'est plutôt fatigant. Le plus grand plaisir c'est quand les adhérents viennent passer une journée ou plus, sur ce stand avec nous. Il faut reconnaître que nombre de clubs envient notre emplacement dans le Hall L. Cette année est particulière car nous gérons 2 stands : le stand SLI habituel, et également le stand Italegends visité abondamment tout au long de ces 3 journées. La Delta 16V nous est prêtée par Arnaud de Storic Italia !

Ce deuxième stand a permis de faire connaître la manifestation que nous organisons à Alès en juin. Nous avons grandement été aidés par la belle Stratos de Jean-Marc qui attire les amateurs comme des mouches…

DeltaCevennes 2014

Les lendemains de fêtes sont toujours compliqués à gérer, c'est encore le cas de cette sortie !! Ce week-end entre Cévennes et Ardèche en passant par un petit bout de Lozère a été organisée de main de maître par Mireille et Pierre, et par Claude leur assistant stagiaire !!.. C'est difficile de reprendre le travail alors que les bruits de nos Intégrales bourdonnent encore dans nos têtes, et que les éclats de rires des amis qui nous ont accompagnés pendant deux jours sont encore présents le lundi matin…

Pour cette sortie ce fut pire tellement nous nous sommes régalés ! C'était le grand jeu. Des routes magnifiques, un hôtel et des restaurants 4 étoiles, bref... le top du top !

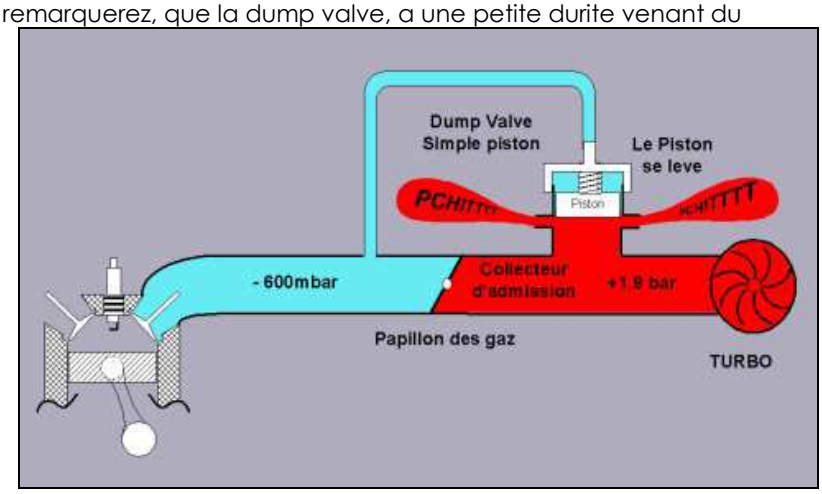
14 Delta ont répondu présent pour cette première sortie officielle du calendrier 2014 ! vivement le 11 mai pour que nous nous retrouvions à nouveau !! Profitez de quelques photos pour vous faire regretter de ne pas être venus.

La Gazetta Mecanica !!

La « Dump Valve », destinée aux moteurs turbocompressés…

Cet accessoire est exclusivement employé pour les moteurs turbo et plus particulièrement ceux fonctionnant avec un papillon des gaz (forte dépression). L'objectif est de maintenir la pression du turbo lors des changements de rapport, car lorsque le papillon se referme la pression du turbo augmente fortement dans les conduits en amont et se répercute sous forme de coup de bélier sur la turbine du compresseur, la freinant fortement et rapidement ! La dump valve est un système qui crée une fuite dans ce circuit pour faire tourner le turbo de manière dite en "roue libre" sur son inertie. Cela a pour effet de ralentir la chute de pression et ainsi lors de l'embrayage du rapport suivant le turbo redémarre à une vitesse de rotation plus haute que s'il n'y avait pas de dump. Son fonctionnement ce caractérise par un soufflement très fort comme un pneu qui éclate pour les versions libre et pour celle a recirculation, aucun bruit.

Les principaux critères caractérisant une dump valve, sont sa valeur de dépression a pleine ouverture, la section de passage totale. Pour la valeur de dépression, vous remarquerez, que la dump valve, a une petite durite venant du collecteur d'admission du moteur, celle-ci a pour fonction de communiquer la dépression moteur (papillon fermé) a la chambre du ressort de la dump. Comme cette chambre offre une section (P/S=F) plus importante que celle qui est opposé à la pression du turbo, ça force F de succion sera plus importante, donc on calibre le ressort non pas par rapport à la pression dans les durites venant du turbo, mais par rapport à la dépression du moteur. Ainsi lorsque le moteur tourne à plein charge, avec turbo à 1 bar, et que l'on change de rapport on crée une très forte dépression dans le collecteur, ce qui ouvre instantanément la dump-valve.



La section de passage doit être en rapport a la cylindrée du moteur et à la pression du turbo. ainsi si vous avez une forte cylindrée (>2L) et que vous soufflez assez fort (>1 bar), vous devez vous équipé impérativement d'une dump a piston (plus fiable) a gros débit, car sinon la fuite créée ne sera pas assez forte pour empêcher la forte chute de suralimentation et surtout la brutale répercussion du retour de pression sur la roue du compresseur de turbo. L'organe dump valve est donc déterminant dans toute bonne optimisation, pour fiabiliser l'investissement fait sur un gros turbocompresseur.

ITALEGENDS JUIN 2014
APPEL A L'AIDE !!

Italegends sera une manifestation monstre !! déjà plus de 100 voitures inscrites, et beaucoup de travail !! Aussi nous aurons besoin de vous, adhérents SLI et autres bénévoles, pour venir nous aider !! assistance au parking des voitures, accueil des participants… vous ne nous aiderez que quelques heures, et profiterez de l'évènement.

INFOS ET RESERVATIONS : 06.58.43.17.61
ou 06.60.14.38.94 (pour les adhérents SLI)

Gazetta Storica

La Gazetta della Scuderia

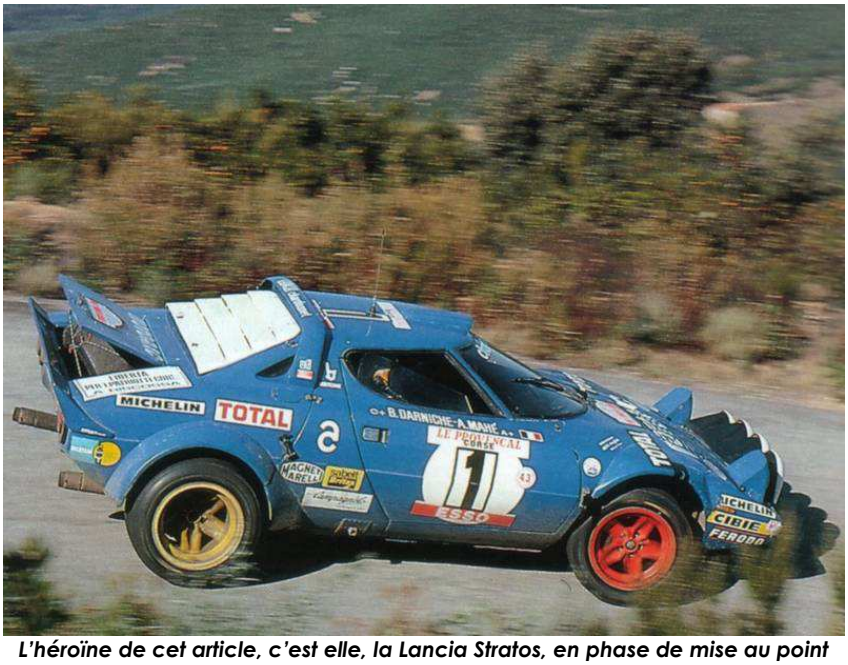
Avril à juin 2014 – numéro 42

Trois jours en Stratos… (partie 1)

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

D'après le récit de Pierre Pagani, journaliste à « Echappement »…

Minuit, doucement, nous quittons la ville endormie. Pour ne pas l'éveiller, Darniche n'appuie qu'à peine sur l'accélérateur. A 2000 tours en cinquième, la Stratos ne fait pas plus de bruit qu'un chat. On n'entend que le léger crépitement des clous sur le goudron. Bientôt la ville n'est qu'un îlot désert au fond d'une vallée. Les premières traces de verglas apparaissent au détour d'un pont, puis à mesure que nous prenons de l'altitude, de la neige sur les sapins, sur les talus et bientôt sur la route. Nous roulons doucement, sans hâte : nous avons toute la nuit devant nous. Une petite clairière en pleine montagne : les piles de pneus cloutés sont déjà là avec les crics rouleurs et les croix. Une grosse lampe de 1000 watt alimentée par un compresseur éclaire un petit carré de neige tassée où Darniche arrête la Stratos. André Chardonnet, en costume et cravate malgré le froid très vif, est venu exprès de Paris. La course, pour lui, ce n'est pas seulement un moyen d'améliorer l'image de marque des Lancia en France. C'est aussi une passion.



L'héroïne de cet article, c'est elle, la Lancia Stratos, en phase de mise au point par Bernard Darniche

Nous avons tourné toute la journée sur un circuit. Les mécaniciens n'ont pas cessé de changer des roues : pourtant personne ne donne de signe de lassitude ou d'énervement. La pipe entre les dents, Jacques Levacher dirige calmement les opérations. Il fait moins cinq degrés et le ciel est plein d'étoiles…

Retour en arrière : la Stratos est née en 1973 et a multiplié les succès depuis sa 1e victoire au Tour de France 1973, avec Sandro Munari, enlevant notamment 3 titres mondiaux en rallye : 1974, 75 et 76. Cette année, la Stratos bleue de l'importateur français André Chardonnet a collectionné une série de succès au bout desquels Bernard Darniche a remporté les titres de Champion de France et d'Europe On a parfois reproché à Darniche la facilité de certaines de ses victoires. Est-ce de sa faute si aucune voiture et si aucun et si aucun pilote n'étaient de taille à rivaliser sérieusement avec la Stratos ? Cette voiture fabuleuse de course a redonné aux rallyes français une dimension spectaculaire. En 1977, elle n'aura plus la partie aussi facile avec l'Alpine A310 V6 en face d'elle, et aussi face aux Porsche…Quel privilège de suivre Bernard Darniche et toute l'équipe d'essais Chardonnet pendant 3 jours d'essais sur circuit, puis sur la terre et sur la neige.

Darniche râle comme un voleur sous sa toque en fourrure qu'il ôte bientôt, pour enfiler sa cagoule, son casque et sa combinaison : ça va vite une Stratos, on ne badine pas avec la sécurité ! Il a froid et il trouve que les choses traînent un peu. Pourtant, il est parfaitement conscient de l'importance de ces séances d'essais. En 1976, il a remporté 10 victoires et 2 titres, mais comme on dit, il ne faut jamais s'endormir sur ses lauriers et en 1977, il devra faire face à l'Alpine de Fréquelin et à une ou deux Carrera bien conduites. La Lancia Stratos est certainement la meilleure voiture de rallye au monde mais le sera-t-elle encore en 1977 ?

Le poids de la robustesse

Beaucoup de choses, en apparence, rapprochent la Stratos de l'Alpine V6 proto qui se dresse sur sa route : elles ont sensiblement le même poids (960 kg), presque la même puissance (260/270 cv)), et la même architecture de moteur (6 cylindres en V). En y regardant de plus près, les différences sont importantes. L'Alpine V6 est comme la 911 : une voiture conçue d'abord pour la route, et adaptée à la compétition et au rallye, alors que la Stratos, c'est tout l'inverse : c'est un pur bolide de course, conçu pour la course. La voiture est en forme de coin. Elle est très basse, ultra courte et sans aucun porte-à-faux. Tout l'ensemble moteur et boîte est disposé en avant des roues arrière. La structure est d'une grande simplicité : une cellule monocoque en tôle (l'habitacle), prolongée vers l'avant par 2 bras qui maintiennent la roue de secours, le radiateur d'eau et la suspension, et vers l'arrière par un berceau en robuste tube carré, qui maintient

le moteur-boîte, et les 2 gros éléments de suspension. Le capot arrière, comme le capot avant, est d'une seule pièce. Les réservoirs d'essence, dans un souci d'équilibre, sont placés dans les flancs. La Stratos est une voiture lourde (celle de Darniche accuse 960 kg) mais bien équilibrée : 40% du poids sur l'avant, 60% sur l'arrière, notamment par rapport à l'Alpine V6 sa concurrente qui a 67 % du poids sur l'arrière. L'objectif est tout-de-même de gagner 70 kg pour atteindre le poids limite d'homologation de 890 kg. Mais de toute façons, elle restera lourde : elle a été conçue pour endurer les épreuves les plus dures ce qui explique qu'elle soit aussi à l'aise qu'à l'East African Safari, qu'au Tour de Corse !! tout est surdimensionné, de la suspension aux longerons, en passant par les pignons de la boite de vitesses. Le moteur est lui aussi d'une extraordinaire fiabilité : à titre indicatif, le vilebrequin et les bielles sont exactement ceux qui équipent le moteur de la version « Silhouette », c'est-à-dire qu'ils sont faits pour supporter plus de 500 chevaux…

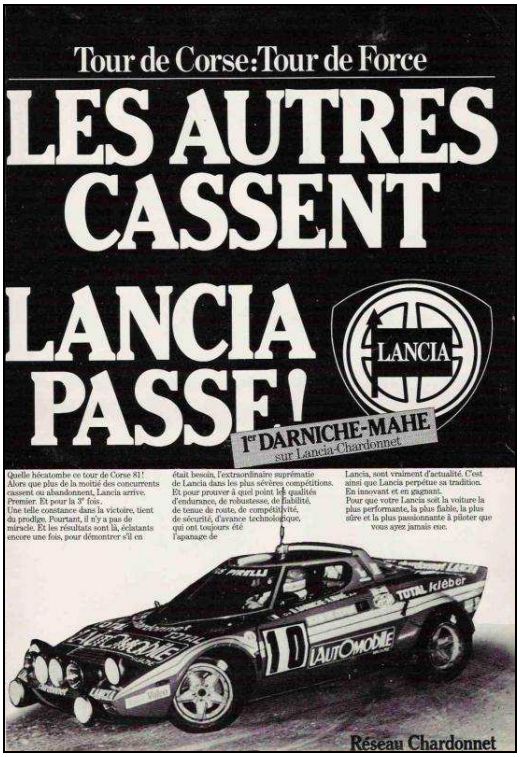
Mise Au Point sur les routes d'Ardèche, en vue de préparer le Monte Carlo, en configuration neige.

Bataille de cylindrées : 2,5 litres contre 2,9 litres

Le moteur de Darniche est préparé en Italie par Maglioli. Il comporte une culasse normale à 2 soupapes par cylindre, contrairement aux autres voitures de l'usine qui ont-elles 4 soupapes par cylindre. Maglioli ne croit pas aux 24 soupapes : selon lui, c'est trop fragile et surtout trop pointu : les Stratos qui en sont équipées ont une petite vingtaine de chevaux supplémentaires mais c'est au détriment de la plage d'utilisation qui est plus réduite. D'ailleurs, Munari est contraint d'utiliser une boite dont l'étagement ne laisse que 500 tours par minute entre deux rapports, alors que la boite de Darniche laisse 800 tours entre deux rapports.

Avec 260 chevaux, le moteur de Darniche est légèrement moins puissant que le V6 de l'Alpine de Fréquelin (270 cv) qui a l'avantage d'une cylindrée plus importante : 2,9 litres contre 2,4 litres à la Stratos. Il a aussi 70 cv de moins que le moteur des Porsche Carrera 911 de 3 litres et 330 cv, comme celle qu'utilisait Béguin au rallye du Var. Mais les possibilités d'acroitre la puissance des Stratos ne manquent pas : si la solution 24 soupapes n'a pas l'agrément de Maglioli, il reste l'injection (le champion d'Italie, Tony, a couru toute la saison avec un V6 injection), et le turbo sur lequel on travaille ferme en Italie…sans compter sur les recettes personnelles qu'André Chardonnet se garde sous le coude : l'importateur Lancia est un fin technicien et n'oublions pas qu'il est aussi l'importateur des pistons Mahle.

Quitte pour la peur…



« Après le Rallye du Var remporté par l'Alpine de Fréquelin, j'avais fait un court essai sur la Stratos de Darniche sur les petites routes de montagne autour de Sainte-Maxime. D'abord, j'étais monté à coté de Bernard. J'avais beau me souvenir d'un Monte-Carlo 1972 que j'avais fait comme navigateur de Jean-Claude Andruet, ce qui exige, croyez-moi, une certaine dose de sang-froid : dans la Stratos, j'étais paralysé. ».

« Ca allait incroyablement vite au point que je ne parvenais plus à déchiffrer le paysage : j'avais beau me forcer à regarder les pieds et les mains que Bernard agitait à un rythme incroyable sur le volant et sur les pédales, je ne comprenais pas. Je parvenais juste à observer qu'il s'aidait de la boite à vitesses pour freiner encore plus fort et que cette dernière devait être très solide pour supporter un tel traitement. Nous ne glissions presque pas tant l'adhérence des gros pneus Michelin était grande et c'est peut-être ce qui était le plus impressionnant : de franches glissades qu'on peut accentuer ou diminuer en contrebraquant plus ou moins auraient été plus rassurantes que cette conduite extrême sur un fil d'équilibre : j'avais l'impression que la moindre erreur de pilotage se paierait comptant par un voyage dans le décor. Le moteur prenait 8000 tours par minute avec une rage bestiale, accompagné par le sifflement caractéristique de la boite de vitesses. Pour le Var, la Stratos de Darniche avait été équipée des rapports les plus courts : 160 km/h seulement à fond de cinquième vitesses mais quelles accélérations ! », Pierre Pagani est visiblement enchanté de cette séance d'essais dans la Stratos… ! Bizarrement, on se sent tout de suite bien à l'aise dans cette Stratos, à son volant et devant son tableau de bord où tout est arrondi : le toit, le pare-brise, les portières…Les baquets sont juste recouverts d'une toile ignifugée

Entre les 2 baquets, sous l'extincteur, est fixée une grosse paire de ciseaux : lorsque Pregliasco a eu son accident en Italie, son navigateur n'a pu défaire sa boucle de ceinture de sécurité, et est mort brûlé dans la Stratos. La visibilité vers l'avant est totale. 2 ou trois tours, il n'est est pas du tout de même concernant la visibilité arrière et trois-quarts arrière…
Puis, il prend le volant de ce fabuleux jouet sur une route sinueuse très typée rallye : il faut beaucoup de doigté pour maintenir la diva en glissade car lorsqu'on enfonce l'accélérateur d'une Stratos, il se passe toujours quelque chose ! D'autant plus qu'elle est équipée d'un différentiel autobloquant à 60% et que son empattement est très court. (2,18 m). Un peu plus loin, il faut freiner pour une épingle droite en montée qu'il faut bien enrouler en inscrivant la voiture avec franchise : il faut toute la finesse d'un Darniche pour accélérer tôt à cet endroit sans partir à l'équerre à l'entrée ni sous-virer à la sortie. Suit une série de longs appuis où l'on peut apprécier la presque totale absence de roulis de la Lancia, son équilibre et son extraordinaire motricité. Avec un peu d'adresse, on peut glisser en toute quiétude…peut-on trouver des défauts à cette Stratos ? La direction de 2 tours et demi de butée à butée : elle est d'une grande précision. La boite : elle a l'air incassable. Les freins ? Puissants, endurants, irréprochables. Le moteur ? Souple, puissant, ultra solide mais limité avec ses 70 cv de moins qu'une Carrera. Deuxième partie de cette aventure dans une prochaine Gazetta…

L'équipe Chardonnet pose au grand complet devant la voiture de test.

Le Calendrier des Sorties 2014

11 mai : sortie avec le club STORIC ITALIA, en Provence

Jean-Marc organise sa 1e sortie !!! Bulletin joint, à remplir au plus vite…

7 et 8 juin 2014 : ITALEGENDS (contact : Marco Ferrara)

Week-end du 14 juillet 2014 : DeltaVerdon (contact : Olivier Astier et Jean-Baptiste Bain)

Cette année, pourquoi ne pas aller voir le feu d'artifice dans le Verdon ?? Allez c'est parti !!
Une journée ou un week-end détente dans le Verdon, avec tongs aux pieds et serviettes autour du cou…
Ca va bien se passer…un bon repas à l'ombre…et pourquoi pas une partie de pétanque ??
Budget environ 100 à 120 euro par équipage SLI, pour une sortie d'une journée.

10 au 15 septembre 2014 : DeltonaCorsica (contact : Marco Ferrara et Cédric Benoit)

Les choses sérieuses reprennent en septembre, avec cette désormais classique sortie sur 4 jours.
Les inscriptions seront ouvertes, afin de bénéficier des meilleurs tarifs pour les hôtels et la traversée.
Budget environ 700 euro par équipage SLI. Inscrivez-vous rapidement !!

11 et 12 octobre 2014 : DeltaBaronnies (contact : Marco Ferrara et Jean-Marc Rolland) *

Sortie complètement nouvelle : Jean-Marc organise une sortie dans « Les Baronnies », une région qu'il affectionne, et qu'il nous fera découvrir à travers ses magnifiques routes très typées « rallye ».
Préparez vos Integrales, c'est une première !! Le road-book sera aux petits oignons.
Budget environ 200 à 220 euro pour un équipage SLI

8 et 9 novembre 2014 : DeltAlpes (contact : Lucas Berva)

Une sortie dans le Pays de Laragne, avec un vrai raod-book d'un vrai Rallye : voilà ce que nous propose Lucas.
Une belle sortie en cette fin d'année, avec un gros road-book ambitieux.
Budget environ 200 à 220 euro pour un équipage SLI

Les sorties marquées d'un * sont réservées aux Delta.
Les personnes n'adhérant pas à la SLI sont les bienvenues, mais ne bénéficient pas du tarif « prix coutant » des adhérents SLI.

La Boutique VIZTAPUB pour Scuderia Lancia Integrale

http://scuderia-lancia-integrale.votreboutiquepro.com

Créée il y a quelques mois, VizTaPub est une société de personnalisation d'objets, vêtements, stickers, banderoles, panneaux etc pour tous (particuliers, professionnels, clubs associations, CE etc). VizTaPub travaille à distance et envoie vos commandes dans toute l'Europe sans problème.

ViztaPub est partenaire de nombreux clubs et manifestations (SLI, Team Race17, 205 GTI Club de France, Le Circuit des Remparts d'Angoulême, Italegends etc..)

Bernard Brissaud a créé cette société, et en tant que passionné du monde mécanique, se tourne plutôt vers les clubs et les associations et réalise leurs goodies mais également et surtout leurs autocollants club ou les stickers spécifiques aux marques ou modèles qu'il devient difficile voir impossible à trouver pour certains.

L'équipement s'enrichit de semaine en semaine afin de pouvoir répondre à toutes les demandes sans passer par d'autres prestataires et vous garantir une qualité de fabrication et l'utilisation de produits FRANÇAIS tant que cela est possible. VizTaPub réalise actuellement des impressions grand format en qualité photo sur de très nombreux supports, le marquage sur objets ou sur vêtements, la broderie, les autocollants imprimés et/ou découpés toutes tailles et également tous les travaux d'imprimerie.

Allez voir l'adresse ci-dessus, accessible depuis le site de la Scuderia, et profitez des tarifs « adhérent » Scuderia Lancia Integrale…

De nombreux objets personnalisables, pour certains sur commande, et pour d'autres en stock.

Panoplie d'autocollants Martini

Porte-Clef Scuderia
Support cuir

Mug Martini Racing SLI

Tee-shirt Scuderia Lancia Integrale
Disponible aussi en blanc

Briquet acier inox Martini Racing SLI

Le classique Blouson Martini
Indispensable !!

VizTaPub.fr
PERSONALISATION D'OBJETS, VETEMENTS, STICKERS..
STORIC ITALIA
ASTEC