# Le calendrier des Sorties 2015
# Dossier Spécial "Turbo"

# Bientôt Avignon Motor Show !!
# DeltaCarlo 2015 approche !!

La Gazetta della Scuderia
*Janvier à Mars 2015 – numéro 45*

*L'édito…*

*2015 année ambitieuse… une de plus en fait !!*

*Avec une participation à Italegends, un parcours en Corse de 4 jours incluant une montée historique, une sortie DeltaCarlo de 4 jours reprenant 10 étapes spéciales du Rallye Monte Carlo, une sortie dans le sud-ouest….la Scuderia n'a pas froid aux yeux encore une fois en 2015…*

*Le calendrier des sorties est détaillé plus loin dans les pages de votre Gazetta… que je vous invite à parcourir avec plaisir !!*

*Je vous souhaite au nom du Bureau de l'Association, une excellente année 2015… et vous retrouverai avec plaisir sur des routes sinueuses sur lesquelles nous partagerons un plaisir… intégral !!*

**Marco, Président de la Scuderia Lancia Integrale…**

**SOMMAIRE…**

Edito page 2
Calendrier des sorties page 3
La Page Mécanique : dossier spécial turbocompresseur page 4
A nos copilotes page 5
Testé pour vous page 7
Le Gazetta Quizzzz page 8

***La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°45*** : 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 45 : Cédric Benoit (Testé pour vous),
Marco Ferrara (Dossier « Turbo »), Jean-Marc Rolland (A nos copilotes), Olivier Astier (autres articles).

***1ère de couverture :*** Bientôt Italegends…

# Le calendrier 2015…

**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.**

## DELTALPILLES (14 et 15 février)

**Ballade à travers la région des Alpilles, afin de permettre à votre Integrale de se dégourdir les roues sous un soleil hivernal. Bulletin d'inscription joint à la présente Gazetta.**
**Contact Freddy Palermo tel 06.07.78.71.28**

## AVIGNON MOTOR FESTIVAL (20 au 22 mars, Parc des Expositions d'Avignon)

**Installation de notre stand dès le jeudi 19. Le vendredi, samedi et dimanche sont consacrés aux expositions de nos autos. Venez représenter votre club, et profitez des différentes expositions et animations du festival. Contact Marco Ferrara (tel 06.60.14.38.94)**

## DELTACARLO (7 au 10 mai)

**Départ jeudi matin de Vals-Les-Bains en Ardèche, arrivée dimanche à Monaco…**
**Voilà de quoi revivre les sensations du Monte-Carlo des 90's !! Quatre jours de roulage, dix étapes spéciales parcourues en Ardèche, Vercors, Alpes et Alpes Maritimes : Burzet, Lachamp-Raphaël, la Fayolle, Vercors, Col de Rousset, Rosans, l'Epine, La Bollène, Turini…**
**Ces noms ne vous évoquent-ils pas de grands moments du sport automobile ?**
**Organisateur Marco Ferrara (tel 06.60.14.38.94)**

## DELTALARAGNE (4 et 5 juillet)

**Parcours sur les étapes spéciales du Rallye Laragnais.**
**Cette sortie dont le road-book a été construit en 2012, aura bien lieu…en 2015 !!**
**Organisateur Lucas (tel 06.87.55.14.16)**

## DELTONACORSICA (9 au 14 septembre) et COURSE DE COTE HISTORIQUE DE MONTEMAGGIORE

**La SLI est inscrite à la course de côte historique de Montemaggiorre dans le nord de l'Île de Beauté. En participant à ce séjour avec nous, vous pouvez faire partie des 15 équipages inscrits !!**
**Organisateur Marco Ferrara (tel 06.60.14.38.94)**

## DELTA11 (16 et 17 octobre)

**Cette sortie se déroulera avec le club AlfaSudPassion, et Storic Italia, autour du pays Narbonnais.**
**Organisateur Olivier (tel 06.64.90.66.55)**

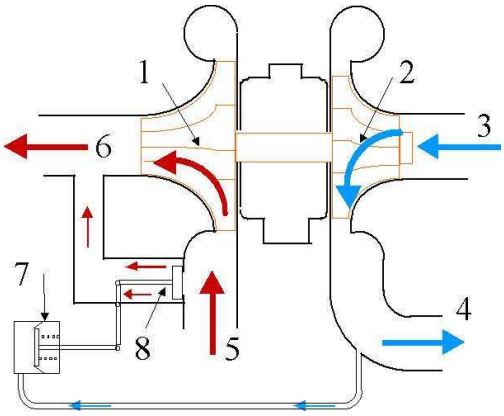
## ASSEMBLEE GENERALE

**Début décembre - Date et lieu à déterminer**

# La Page Mécanique
# Dossier Spécial Turbo

**Votre Gazetta vous détaille le fonctionnement de cet organe essentiel dans la performance de votre Integrale…cet exposé est effectué sur plusieurs épisodes de la Gazetta tout au long de l'année 2015.**

**Le Principe de la suralimentation :**



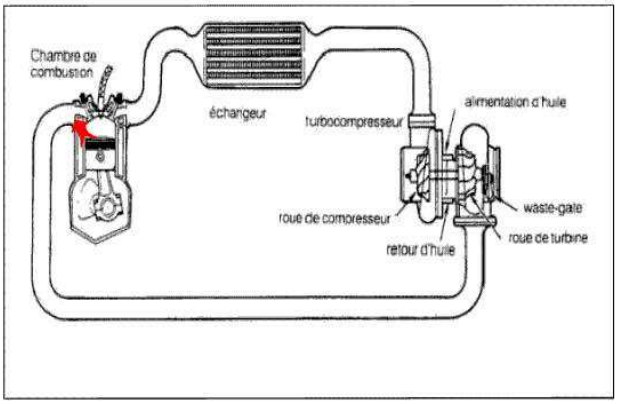

Les gaz d'échappement sont récupérés par le collecteur et envoyés dans le carter échappement. Ces gaz vont être dirigés de façon à entraîner en rotation la turbine. Cette rotation, transmise à la roue par un axe, provoque l'aspiration de l'air. La mise en pression se fait dans le carter admission par transformation en pression de la vitesse de l'air générée par la rotation, de ce fait l'air d'admission est comprimé. Vu les grandes vitesses de rotation obtenues avec les turbos actuels ; de plus en plus petits, donc de plus en plus rapides ; le système des roulements a été très vite abandonné, au profit du système **paliers hydrauliques**. Les premiers turbos tournaient jusqu'à 40.000 tr/min. (~660 tr/s) alors que ceux actuellement en circulation atteignent pratiquement les 250.000 tr/min. (~4.200 tr/s)

**Sur le dessin ci-dessus : 1/ Turbine 2/ Roue de compression 3/ Entrée d'air filtré 4/ Sortie d'air comprimé 5/ Entrée des gaz d'échappement 6/ Sortie des gaz d'échappement 7/ Soupape de régulation 8/ Clapet de régulation**

Si tous les gaz échappement entraînaient en rotation la turbine, on obtiendrait beaucoup plus de pression en sortie que ne pourrait le supporter les moteurs. Aussi les constructeurs de turbo ont prévus un système de régulation pour dévier une partie de ces gaz lorsque la pression nominale est atteinte. La soupape (7) possède une prise de pression à la sortie du carter compresseur. Elle va plus ou moins ouvrir le clapet (8) en fonction de cette pression, les gaz vont donc s'évacuer par le conduit ainsi ouvert plutôt que d'entraîner la turbine. Ce conduit fait généralement partie du carter échappement. La soupape est fixée dans la plupart des cas sur le carter compresseur.

Il existe deux types d'échangeurs : air/air ou air/eau. L'échangeur est un radiateur de refroidissement de l'air d'admission.

Lorsque l'air d'admission du moteur est comprimé, sa température s'élève. L'air chaud occupe un plus grand volume que l'air froid, ce qui réduit " l'effet turbo ". En faisant passer l'air ainsi comprimé dans un échangeur, sa température est réduite de 60 °C avant de rentrer dans le moteur. Ceci permet d'introduire plus d'air dans les cylindres.




Chaque composant sera détaillé dans les prochains numéros de votre Gazetta, ceci afin de vous permettre de comprendre les phénomènes engagés dans ces systèmes de suralimentation.

# A nos copilotes…

**Par Jean-Marc …**

Si la possession d'une voiture passion, ainsi que sa conduite et ce qui s'y rattache est plus attribuée aux hommes, et si pour l'orthographe dans la construction grammaticale, c'est le genre masculin qui est retenu pour les accords, je choisirais toutefois le féminin pour les décrire. Elles restent majoritaires dans cette fonction lors de nos sorties. Je veux parler de celles qui nous accompagnent tout au long de nos belles balades. Les «ILS» éventuels ne m'en tiendront pas rigueur.

Il est toutefois regrettable que dans le secteur de la compétition, celui des rallyes, les copilotes sont généralement les grands(es) inconnu(es). Partie négligeable du trio que sont la voiture, son pilote, et celui/celle qui pourtant reste indispensable au résultat, le/la copilote.

Alors par ces quelques lignes, apportons leurs la place qu'elles méritent largement. Conjointes ou amies, dans tous les cas, celles qui occupent la place à la droite du conducteur restent essentielles. Pour la 1ére des choses, la lecture du road-book, et annoncer ainsi au conducteur la route à emprunter tout au long du parcours. Bien que généralement, de par le plaisir de rouler ensemble, la grosse majorité suit la voiture de tête. Mais elles restent toujours vigilantes et rapides à apporter les corrections si nécessaire. Le plaisir de converser lorsque le rythme et moins soutenu. Relever un site, un point de vue qui au passage méritera un petit coup d'œil. Être certainement là un peu aussi pour tempérer les excès éventuels de celui qui appuie sur la pédale d'accélérateur ou prend quelques libertés vis à vis du code de la route. Il est clairement établi que d'un véhicule roulant, c'est le conducteur qui reste toujours le point faible. Dans ce qui fût appelé la place du mort à une époque où les niveaux de sécurité et de réglementation n'étaient pas ceux que l'on connaît aujourd'hui, elles prennent place dans le confortable siège et s'installent sans arrière-pensée.

Allez, arrêtons de dramatiser, nous roulons pour le plaisir, toujours conscient des risques et les quelques incidents survenus à l'occasion de nos sorties restent très rares et toujours sans gravité, et bien évidemment jamais de par la faute de la copilote.

Aussi apprécions à sa juste valeur, la confiance absolue qu'elles nous apportent. Les moments de plaisirs partagés quand la vitesse s'accélère sont à mettre en opposition toutefois aux moments de peur ressentie selon les situations. Elles restent spectatrices et totalement tributaire du conducteur. Nous avons tous connus ces brefs moments d'angoisse en tant que passager lorsque la vitesse est vive, ou l'on ne maîtrise rien, et ou quelquefois la réaction du conducteur se fait à l'opposé de ce que l'on aurait fait si l'on avait été au volant. J'aurais freiné pour laisser passer l'autre véhicule alors que bon sang, il accélère.

La notion de vitesse n'étant pas perçue de la même façon pour tout le monde et à plus forte raison pour celle
celle qui reste la passagère, c'est le mal-être qui va dominer tout au long du voyage selon les personnes. Et si le mal au cœur survient, cela devient alors un calvaire. Il y a aussi bien-sûr celles qui restent imperturbables quel que soient les circonstances

Restons réalistes, de toute façon, toutes celles qui nous accompagnent en redemandent toujours et encore, que du bonheur. Tout le monde y trouve son compte. Le contraire n'est pas envisageable. Naturellement le couple pilote copilote reste indissociable dans tous les cas. Union conjugale, copinage oblige, mais aussi par affinités, par soucis certainement de ne pas s'imposer auprès d'autres conducteurs, par respect à celui qui a proposé la place convoitée.
Et si occasionnellement une copilote est imposée, c'est toujours avec grand plaisir qu'elle est invitée à prendre place à nos côtés. Le club et ses membres étant une grande famille.

Choix volontaire ou contraint de chaque équipage, on pourra peut-être regretter que l'échange des rôles dans la voiture reste exceptionnel. Loin de moi la notion de priorité qui pourrait se poser auprès des conducteurs pour cette éventualité. Et pour finir, cerise sur le gâteau, de part toutes leurs qualités dont les conducteurs respectifs bénéficient, c'est tout le monde qui profitent de leurs charmes. Merci mesdames, et vive les copilotes.

# Testé pour vous !!

## Ma 106 XS, par Cédric notre super vice-président…

Ma première voiture, je l'ai eu à l'an de grâce 2000, 15 jours avant de passer mon permis, j'avais donc tout juste, 18 ans, et je me déplaçais à l'époque en moto. Qui dit première voiture, dit petit prix, dit petite voiture économique, mais je voulais quand même quelque chose d'un peu sportif, mon choix se porte donc sur une Peugeot 106 XS 1.4 de 75ch de 1993.

La mienne est blanche avec le liséré rouge des XSI qui rappelle les 205 GTI de la bonne époque. Elle y reprend d'ailleurs, le bouclier avant spécifique de la XSI ainsi que son intérieur et le volant 3 branches. Elle avait tout juste 100 000 kms menait par une mamie de l'Aude, je la paye 25000F à l'époque… Le moteur le 1.4 essence TU bien connu de la marque est réputé très fiable, il faisait déjà le bonheur de la 205 XS (85ch) de l'époque. Cela reste un petit moteur, fiable, assez de couple pour faire de la ville et suffisamment de puissance pour pouvoir faire un petit peu de route à un rythme convenable. Les accélérations sont plutôt linéaires, franches mais sans grandes sensations, on arrive cependant à accrocher un bon 180 en vitesse de pointe.

Au niveau de la tenue de route, il faut savoir que le châssis est modifié par rapport à une 106 normale, légèrement rabaissée avec une taille de pneus spécifique à ce modèle, donc on se trouvait vraiment pile poil entre une 106 basique et une XSI sans avoir la rudesse d'une Rallye. Pour le reste, c'est une Peugeot, donc une tenue de route assez excellente pour un petit modèle comme ça, avec un train arrière très joueur (quelques frayeurs…), mais qui appelait franchement à la rigolade, dans des petits enchainements, ou dans le serré, cela était juste jouissif. L'avant quant à lui, ne souffrait d'aucune critique, précis à l'inscription, pas débordé par les 75 ch de la bête, il gérait comme il se doit les aléas de la route.

En terme d'entretien, rien de mirobolant, un embrayage à 120000 kms mais je ne l'ai pas épargné, un joint de culasse dans la même période, comme dit plus haut « normal » vu l'utilisation que j'en faisais, c'était ma 1ere voiture, je ne vous fais pas de dessin. 2 Cardans défectueux ce qui rejoint les infos plus hauts, ah oui les freins ont pris feu une fois, ce qui m'avait fait fondre tout le système notamment les durites, pas simple après quand on appui sur la pédale du milieu…lol, bref une 1ère auto qui s'est clairement faite carbonisée par mes soins, elle court encore des jours heureux dans la région d'Uzès. Cela prouve quand même la fiabilité de la bête.

# Le Gazetta Quizz…

Regardez bien l'extrait de la photo à droite !!

Il s'agit d'un modèle légendaire classique de l'automobile italienne, peut-être même la plus belle voiture jamais imaginée par un designer…

Gagnez un *cadeau offert par la Scuderia Lancia Integrale*. Jouez en envoyant vos réponses par SMS à Olivier (tel 06.64.90.66.55). Date limite de jeu le 1er mars 2014...

Réponse dans la prochaine Gazetta !!

S'il y a plusieurs gagnants, un tirage au sort sera effectué.

## LA PROCHAINE GAZETTA VOUS FERA DECOUVRIR :

LES PREMIERES SORTIES DE L'ANNEE…
LES PREPARATIFS DE ITALEGENDS 2015
LES DETAILS DU DELTACARLO 2015
LA PAGE MECANIQUE CONSACREE AU TURBOCOMPRESSEUR…

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