DELTACARLO 2015 en images

L'édito…

La Scuderia ne dort décidemment jamais !! DeltaCarlo, DeltaLaragne, Italegends !!! A une sortie réunissant vingt-cinq équipages sur 4 jours et plus de 900 kilomètres, succède une sortie plus intimiste avec de bons moments de détente à la clef…petits repas en terrasse, cette bonne ambiance est le seul salaire des bénévoles qui œuvrent pour que la Scuderia dure dans le temps…

A une époque où de plus en plus de bénévoles jettent l'éponge, je suis fier d'être le Président d'un club où les membres sont capables de se mobiliser pour le simple plaisir d'organiser des sorties de plus en plus belles…

Deltonacorsica 2015 se déroule en septembre, avec la participation à la course de côte historique Montemaggiore. Des nouvelles dans le prochain numéro de la Gazetta Della Scuderia.

La deuxième édition de Italegends se termine, et déjà nous avons en tête la troisième édition de cet évènement qui a attiré plus de deux mille visiteurs cette année…n'hésitez pas à nous faire part de vos avis sur cette édition 2015 !

Marco, Président de la Scuderia Lancia Integrale…

SOMMAIRE…

Edito **page 2**
Les sorties du précédent trimestre : DeltaCarlo **page 3**
Italegends 2015 **page 5**
Testé pour vous **page 7**
Calendrier des sorties **page 9**
Gazetta Quiz **page 9**

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°47 : 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 47 : Marco Ferrara (Testé pour vous) et Olivier Astier (autres articles).

1e de couverture : sortie DeltaCarlo en avril….la Martini 5 de Claude vue de dessus !!

Delta Carlo 2015

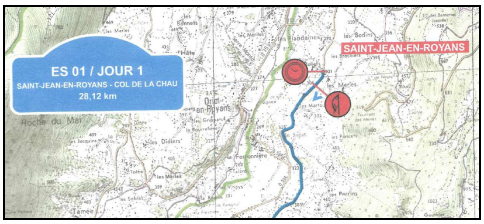
Revivre l'intensité d'un Rallye Monte Carlo : ce rêve nous traverse tous l'esprit lorsqu'on est passionné de rallye ou simplement amoureux des belles balades au volant de sa voiture, et ce quelquesoit la marque ou l'époque !! vivre ce rêve dans une course « historique » ayant un caractère officiel est clairement hors de prix pour chacun d'entre nous, mais pour autant devrions-nous renoncer à parcourir les routes magnifiques qui ont fait l'histoire du plus beau Rallye du Championnat du Monde ? Non, biensûr… et c'est pour cela que la Scuderia organise pour la deuxième fois cette sortie cette sortie à travers l'Ardèche, les Alpes, et la Côte d'Azur !!

Vous avez dit « mythique ?

Rendez-vous à Vals-les-Bains sur la place du casino, comme le faisait l'Equipe Lancia Martini à l'époque !! ☺. Un livret road-book est délivré à chaque équipage ainsi qu'un cadeau de bienvenue. Biensûr les autres voitures sont acceptées, pourvu qu'elles aient participé à un Monte-Carlo ☺. 3 étapes spéciales du « vrai » MonteCarlo sont parcourues cette 1e journée plusieurs spéciales du rallye : le Col de la Fayolle, Saint-Pierreville, Antraygues, Lamastre...c'est Gilbert et Pierre qui œuvrent pour ce premier jour, car il n'y a rien de mieux qu'un Ardéchois pour faire un road-book sur les spéciales ardéchoises !! Première journée longue et fatigante car passer 6 heures au volant d'une Integrale n'est pas toujours très reposant !! 6 heures et combien de virages ??

Première journée en Ardèche

Cette première journée se termine au pied du Vercors le jeudi soir : un autre lieu qui accueille régulièrement le Rallye. Nous y passons une nuit calme avant d'attaquer deuxième journée de roulage. Vendredi : le Vercors… même si David y laisse sa roue avant droite, la journée se passe bien dans l'ensemble. Le temps n'est pas au beau fixe avec une succession d'averses qui nous empêchent notamment de nous amuser pleinement dans le Col du Rousset. Les intégrales n'aiment pas la pluie, et leurs pilotes non plus ! Quelques surprises se cachent dans le road-book, avec une vraie spéciale du Rallye empruntée entre Saint-Jean-en-Royans et le Col de la Chaux : 28 km au total dans les traces de Sébastien Loeb ou Didier Auriol !!



Durant ces 4 jours nous prenons régulièrement les routes que prennent les participants du vrai Monte Carlo des années 80 et 90, avec les notes des pilotes. On s'y croirait lorsqu'on suit les notes du rallye 2015, et le copilote transpire lui aussi !!

Le samedi est consacré à la traversée des Alpes : au déprt de Digne-les-Bains, nous franchissons encore de nombreux cols comme le Corobin, les Gorges de Cians et autres endroits superbes ! Encore 2 spéciales, et vous voilà arrivés en milieu de journée au Col du Turini.

Le Col du Turini : ce haut-lieu où la Scuderia est déjà venue à plusieurs reprises lors du Deltacarlo 2009 ou lors du DeltaTurini en 2012, nous accueille sous le soleil enfin le samedi. Ce pays préservé est magnifique au volant d'une Integrale, avec ses virages à n'en plus finir et ses paysages à couper le souffle. La fête est juste à peine entachée par cette tête de delco de Delta LX qui tombe en panne au pied des Gorges du Cians, obligeant le groupe à rester un peu plus longtemps à table… mais il en faut plus pour entâcher notre moral, et … ouf c'est pas une Integrale ! Personne ne reste seul au bord de la route à la Scuderia, c'est notre force !! Le soleil reste finalement avec nous sur tout le parcours du samedi, et nous accompagne jusqu'à Saint-Agnès, village

frontalier fortifié, magnifique à visiter !! L'arrière-pays niçois réserve de belles surprises à ceux qui savent prendre le temps de visiter ces villages typiques perchés sur des rochers.

A gauche le village de Sainte-Agnès. A droite, en arrière-plan, La Bollène-Vésubie.

Et le dimanche ?? c'est une belle descente de 80 km à travers les routes de l'arrière-pays, pour arriver enfin en groupe sur le port de Monaco !! et quoi de plus sympa que de déjeuner sur le port de Monaco, après avoir parcouru tous ces kilomètres. Pas de coupe ni de classement pour ce Deltacarlo ☺ mais 4 jours de plaisir, à refaire très vite !!!!!

Merci à Mireille, Pierre, Gilbert et Jean-Marc pour les roadbooks…

Claude après 6 heures de conduite….

Deltacarlo 2015 en quelques chiffres :

4 bénévoles chargés du road-book
950 km parcourus sur 4 jours
1 baptême de piste offert, 2 smartbox offertes
7 repas au restaurant, 3 nuits à l'hôtel, un café de bienvenue
575 euro tout compris pour deux personnes !! qui dit mieux ?

Un défilé de Delta Integrale dans la descente du Col du Turini…

ITALEGENDS 2015

Deuxième édition sur le Circuit du Castellet Driving Center
Retour en images sur ce meeting consacré à la voiture italienne…

Le Driving Center a accueilli la deuxième édition d'Italegends. Les fans de pilotage s'en sont donnés à cœur joie.

300 voitures engagées réparties sur l'ensemble du week-end, 10 clubs représentés… Italegends aura cette année encore été une grande fête de l'automobile italienne ! La Scuderia Lancia Integrale est partie prenante dans l'organisation, et a œuvré pour que ce meeting soit un succès. Le challenge était de taille : changement de circuit, d'organisation, d'environnement, tout était nouveau finalement cette année. Et cela a obligé les organisateurs à repenser la manifestation de A à Z.

La fête de tout ce qui roule et qui vient d'Italie : les Vespa cotoient les Lamborghini Diablo…

Circuit ouvert toute la journée, trois road books touristiques dans l'arrière-pays varois, restauration sur place, shows sur circuit, exposition des autos présentes par marque, des stands pour les clubs afin de présenter leurs activités…

A gauche : la Scuderia dignement représentée à Italegends ; à droite : les 500 Abarth viennent en force tourner sur le circuit

La marque de fabrique Italegends : chaque journée se termine par une parade où tous les véhicules sont conviés : cette année 170 véhicules le dimanche après-midi…

Samedi matin : départ pour le road-book « Méditerranée » : une quinzaine de voitures s'élance vers Cassis, La Ciotat, en parcourant les routes du rallye Ste-Baume

Splendide exemplaire de Alfa Roméo 8C : un des 40 exemplaires construits pour la France : Cette voiture exceptionnelle a gagné le concours d'élégance du dimanche, à l'unanimité du jury !!

Testé pour vous !!

VW Golf GTI Oettinger : l'exception française !!

Par Marco, qui en a possédé une !!

La mode GTI bat son plein dans l'hexagone au début des années 80 et bien que leader et plébiscitée en France, la Golf GTI est attaquée de toute part. La presse et les amateurs en voulaient plus mais Wolfsburg fait la sourde oreille. Contre toute attente, c'est VAG France qui va étonner avec une série limitée spécifique au marché français réalisée par le sorcier allemand Oettinger. Et pour leur " super Golf GTI " c'est une culasse spécifique à 16 soupapes qui est au programme sans compter sur la présentation spécifique. Voilà l'arme absolue pour VAG France pour reprendre de l'avance sur la concurrence.

Best seller dans sa catégorie, la Volkswagen Golf GTI 1600 et ses 110 ch étale son homogénéité sans faille qui fait référence, mais la concurrence fait rage. Les nouvelles venues tentent toutes de détrôner la référence mais sans trop de succès. Pourtant, VAG France qui contribue pour une grosse part des ventes de la production des Golf GTI, souhaite mettre tout le monde d'accord en prenant une longueur d'avance. En confiant la GTI aux bons soins du " docteur " Oettinger, VAG France va mettre sur le marché français uniquement uneGolf GTI 16 Soupapes Oettinger qui fera date. Limitée à 1 250 exemplaires, vendue très chère à l'époque, elle se permettra le luxe de doubler l'usine dans l'élaboration d'une culasse à 16 soupapes pour sa compacte sportive…

LE DESIGN

On ne présente plus la plastique de la Golf GTI dont le dessin initial est l'œuvre du trait de Giugiaro. Un Giugiaro particulièrement inspiré qui saura mettre en avant un concept relativement simple, mais compact et dynamique et qu'il reprendra dans les mêmes thèmes avec la Lancia Delta. Mais dans le cas de notre Oettinger, alors que le tuning est florissant en Allemagne et que la France se laisse tout doucement prendre au jeu de l'embellissement ou enlaidissement des carrosseries, elle a revêtu sa panoplie de sportive accomplie des eighties avec un kit complet BBS ! Spoiler avant, élargisseurs d'ailes, bas de caisse façon marchepieds sans compter les jantes ATS en 14 pouces qui feront tant d'émules parmi les propriétaires de Golf 1 et même 2 ! Deux teintes étaient disponibles : le blanc ou un gris anthracite. Un liseré parcourait les flancs de la caisse avec l'inscription " 16 soupapes " tandis que des logos "GTI 16S " étaient fièrement apposés sur la calandre et sur le hayon. C'était pour ceux qui la confondraient avec une GTI normale à la sauce tuning. Bien que 1600 cm3, la Oettinger dispose déjà des gros blocs optiques arrière, et adopte une calandre double optiques rondes. Des accessoires montés de série, qui, en plus de la mécanique et le châssis, qui se paient au prix fort avec 75 000 F à l'époque soit 47% plus cher qu'une " GTI de base " !! L'habitacle demeure inchangé à quelques détails près, notamment le logo " GTI 16S " sur le volant. Les fonds de compteurs sont spécifiques. Pour le reste, c'est comme la série avec toujours ces très bons sièges baquets qui mêlent position de conduite optimale et maintien efficace. Même le tissu des sièges est toujours à rayure…

LE MOTEUR

Véritable justification de cette série limitée, la 16S Oettinger s'offre une mécanique évoluée et raffinée sur laquelle il est utile de s'attarder tant les modifications sont nombreuses. En partant du bloc de la Golf GTI " standard " en 1600 cm3, le sorcier allemand qui a donné son nom à cette série spéciale, a conçu une culasse spécifique. Frappée " Oettinger ", elle est réalisée en alliage léger et abrite deux arbres à cames en tête. Ces derniers offrent la particularité de tourner en sens inverse ! L'arbre à cames gérant l'ouverture des soupapes d'admission est entraîné par une courroie crantée animée par le vilebrequin. Un système repris du moteur de la GTI de série. Le deuxième arbre (échappement) à cames tourne en sens inverse animé par un pignon métallique.Oettinger a effectué un travail remarquable puisqu'il a conjugué compacité, efficacité et

performances. Malgré une culasse double arbres 16 soupapes, elle est à peine plus large que celle à 8 soupapes de la GTI, tout en offrant entre 25% (admission) et 50% (échappement) d'amélioration en section de passage. Pour gagner de la place sur si peu d'espace, les soupapes sont de moins forte section (30 mm contre 38 mm à l'admission et 27 mm contre 31 mm à l'échappement) et le culot des bougies passe de 14 à 10 mm. Ces dernières sont désormais situées au centre de la chambre de combustion. Pour poursuivre ce travail d'optimisation, Oettinger a employé de nouveaux pistons en alliage léger forgés plus léger de 25%. Ils ne pèsent plus que 400 grammes. Le rapport volumétrique en est ainsi modifié en passant de 9,5 à 10,2. Histoire que tous les éléments de cette brillante mécanique soient au diapason, le bas moteur est équilibré et la lubrification est dotée d'un carter en alliage léger cloisonné contenant près de 5 litres de lubrifiant complété d'une pression d'huile plus conséquente avec 7 kg dès 2 000 tr/mn. Avec une telle mécanique, on voit clairement que le travail apporté a donné beaucoup plus d'allégresse pour les montées en régimes avec plus de 7 500 tr/mn !

Du coup, l'heureux conducteur de ce bolide peut compter sur les 136 ch à 6 500 tr/mn et les 16 mkg à 5 500 tr/mn. Des chiffres très éloquents pour l'époque puisque le rapport de 85,64 ch/l est proche de celui de sa rivale de l'époque, la Ford Escort RS Turbo qui elle n'était pas atmosphérique. Chapeau ! On pourrait craindre que comme les 16 soupapes des années 80, les bas régimes mettaient à mal la souplesse des mécaniques. Sauf qu'ici, la 16 Oettinger étale une homogénéité exceptionnelle en partant dès les bas régimes et semble monter sans jamais s'arrêter. On reste loin cependant de la souplesse à bas régime d'un 8 soupapes, mais les montées en régime donnent la sensation d'une élasticité réelle. Il faut avouer qu'il est bien aidé par une boîte idéalement étagée, au maniement précis et ferme, complété d'un embrayage renforcé et surtout d'un pont plus court (27,7 km/h au 1 000 tr/mn contre 30 km/h sur la GTI). VAG France a préféré privilégier le brio de la mécanique expliquant ainsi le 200 km/h en vitesse maxi. En revanche les performances sont réelles et en très net progrès avec moins de 30 secondes pour le kilomètre départ arrêté et un 0 à 100 km/h mesuré en 8,9 secondes par la presse de l'époque!

LE CHASSIS

La base était déjà excellente et laissait augurer un potentiel bien supérieur. La version Oettinger donnera raison aux estimations et jugements des amateurs de l'époque. L'ensemble des liaisons au sol reprend donc le schéma de la coque autoporteuse sur laquelle sont fixées les suspensions. L'ensemble McPherson est toujours de la partie à l'avant avec triangle inférieur, tandis que l'essieu arrière est déformable avec des combinés ressorts et amortisseurs. Evidemment, la Oettinger possède quelques recettes secrètes pour sublimer encore plus le comportement routier de la Golf GTI et passer de manière optimale les 136 ch sur le train avant. Une barre anti-rapprochement inférieure est de série avec en prime une monte pneumatique majorée en 185/60 HR 14 qui chaussent les jantes ATS en 6 x 14. Ainsi gréée, la Golf GTI 16S Oettinger confirme son efficacité mais met votre confort à rude épreuve tant pour le dos que les oreilles. Un confort quasi absent, mais c'est pour votre bien ! En effet, une fois au volant, lecomportement routier de cette " super Golf " reste exceptionnel et surtout homogène, même si on peut reprocher le peu d'évolutions face à l'augmentation de la puissance. L'auto vire à plat, elle garde toujours sa trajectoire, et si votre optimisme vous dépassait, il suffit juste de soulager l'accélérateur pour que l'arrière se remette dans l'alignement. D'une manière générale, le train arrière suit fidèlement le placement du train avant et la motricité très réussie permet d'accélérer assez tôt dans la courbe. Avec de l'habitude, il est même possible de la faire glisser un peu, mais la technique du transfert des masses est recommandée… Un tableau qui semble idyllique jusqu'au premier coup de freins qui rappelle que seul un liquide de frein de meilleure qualité a remplacé celui d'origine. Pour le reste c'est la même chose qu'avec la GTI standard de 110 ch, sauf qu'ici les performances ont progressé. L'inefficacité du freinage en est d'autant plus criante.

Le calendrier 2015…

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

La SLI est inscrite à la course de côte hist ggiorre dans le nord de l'Île de Beauté. En participant à ce séjour avec nou partie des 15 équipages inscrits !!
Organisateur Marco Ferrara (tel 06.60.14.38.94)

COMPLET

DELTA11 (16 et 17 octobre)

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

ASSEMBLEE GENERALE de l'ASSOCIATION

Début décembre - Date et lieu à déterminer, communiqués avec la Gazetta d'octobre !!

Italegends 2015 : les fous furieux passionnés de Punto et 500 Abarth étaient nombreux cette année, ils nous ont déjà donné rendez-vous pour l'année prochaine !!

Le Gazetta Quizz…

Regardez bien l'extrait de la photo à droite !!
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 septembre 2015...

Réponse dans la prochaine Gazetta !!
S'il y a plusieurs gagnants, un tirage au sort sera effectué.
Un indice ? On l'appelle aussi Ferrari Dino…

La solution du numéro 46 ? personne n'a trouvé !!
Il s'agissait d'une Alfa Romeo Bimotore.

LA PROCHAINE GAZETTA VOUS FERA DECOUVRIR :

LA PAGE MECANIQUE : TURBO, LA SUITE !! DELTONACORSICA 2015 MONTEE HISTORIQUE DE MONTEMAGGIORE

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