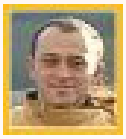
La gazetta della scuderia

SCUDERIA LANCIA INTEGRALE

SOMMAIRE

2 – Historique
3 – Portrait d'un adhérent
4 – Prévision de sortie
5 – Résumé du meeting Corio
6 – La page mécanique
7 – Caprices de nos filles
8 – Annonces des adhérents

EDITO



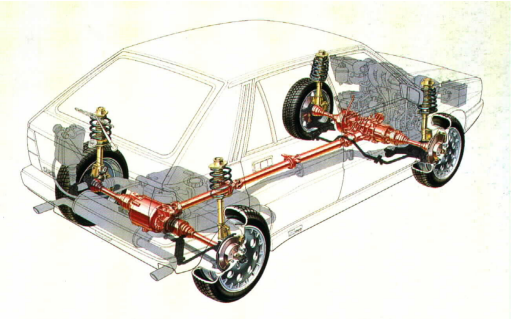
Chers adhérents,
La création du journal « la gazetta della scuderia» et plus particulièrement ce premier numéro, permettra de vous présenter le club. Nous essaierons ainsi de vous transmettre notre passion la Lancia Integrale. Vous pourrez mieux nous connaître et nous vous présenterons les adhérents et nos projets. Vous bénéficierez aussi d'informations sur l'entretien de nos filles. Vous pourrez aussi consulter diverses annonces et déposer gratuitement les vôtres. En vous souhaitant bonne lecture.

Intégralement votre.
Le président

HISTORIQUE

La genèse d'un mythe, la HF 4WD

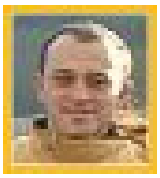
Le succès remporté par les Delta dites « integrali » (sous cette dénomination nous entendons rassembler tous les modèles équipés à quatre roues motrices), a été et continue d'être véritablement exceptionnel.
1979 est une année importante pour Lancia. Après une période de hauts et de bas, enfin les lancistes se reconnaissent à nouveau dans les voitures de constructeur de Turin. Le mérite de ce retour aux origines revient sans aucun doute à la Delta.



Dès 1982, au Salon de Turin, Lancia présente un prototype 4x4 destiné à être le chef de file de la génération à quatre roues motrices qui a fait la réussite internationale de la Delta.
C'est en mai 1986 que la Delta HF 4wd est lancée, elle adopte un schéma de traction avec différentiel avant libre, un différentiel central de type épicycloïdal qui repartit le coupe moteur de façon asymétrique (56% sur l'essieu avant et 44% sur l'essieu arrière), un joint visco Ferguson de blocage appliqué au différentiel central répartiteur de couple et un différentiel arrière Torsen.
Son moteur, dérivé de la Thema, est un deux litres suralimenté, délivrant 165 ch à 5500 tours avec un couple de 29 m/kg avec overboost. Un système à contrôle électronique avec capteur de détonation intégré sur l'injecteur et sur l'allumage empêche, entre autres, l'entrée en fonction de l'overboost lorsque le moteur est trop froid ou surchauffé. L'overboost est d'origine aéronautique et agit sur la soupape de décharge augmentant temporairement la pression d'admission. Un intercooler réduit la température de l'air comprimé de 120° à 70-50° au profit du rendement thermodynamique et de la fiabilité. Deux arbres tournants éliminent les déséquilibres qui peuvent être engendrés et se traduisent en vibrations, ce qui rend le fonctionnement du quatre cylindres semblable à un six cylindres. Pour assurer le maximum des performances même dans des conditions sportives extrêmes, quelques raffinements techniques on été adoptés : Par exemple, les soupapes au sodium, les guides de soupapes en bronze, les paliers de bielles de type tri-métallique et le circuit de lubrification avec radiateur pour le refroidissement.

Attention cette voiture est déguisée en citadine, mais cette italienne au sang chaud procure un plaisir aussi immense que les sacrifices qu'elle impose. Comment résister à une 4WD moins chère que de bien fades citadines ? Pourquoi ne pas craquer devant une « Integrale » à moins de 6 000 ∈, avant la flambée des prix due à la cote collection ?

PORTRAIT D'UN ADHERENT



Nom :Maltèse
Prénom : Eric
Née le : 01/08/74 à Marseille
Signes particuliers : - Intégraliste maladif chronique
- Plus fourni

Qui est en réalité ce passionné de Delta qui défie tout entendement ?
On dirait qu'il est tombé dans un réservoir d'Intégrale quand il était petit.
Rien ne lui échappe, il a réponse à tout et connaît ces demoiselles comme sa poche.

« Le virus m'a envahi lorsque j'ai fait la connaissance de Bernard le bijoutier de St Giniez. En passant, j'ai remarqué sa Lancia Evoluzione rouge. J'ai sympathisé avec lui et j'ai succombé à la passion : Le 6 juin 1998 j'ai acheté ma première 16v.

Elle était jaune, en très mauvais état mais elle me procurait beaucoup de joie.

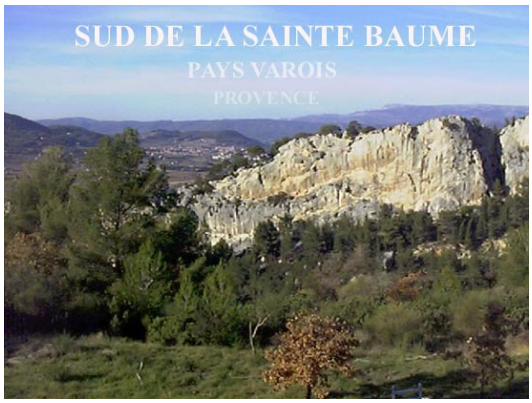
Toutefois, l'Evoluzione était toujours dans mon esprit. J'ai alors entrepris la transformation de ma 16v. C'est un travail de titan avec à la clef un résultat mitigé.

Aujourd'hui mon ultime acquisition m'apporte entière satisfaction.
Malgré tout, une idée me trottait dans la tête, mais je n'ai jamais pu la concrétiser, puisque seul au monde avec mon Intégrale j'avais la farouche envie de réunir le plus grand
nombre de tarés possible pour pouvoir enfin monter le fameux club qui allait embellir ma vie.

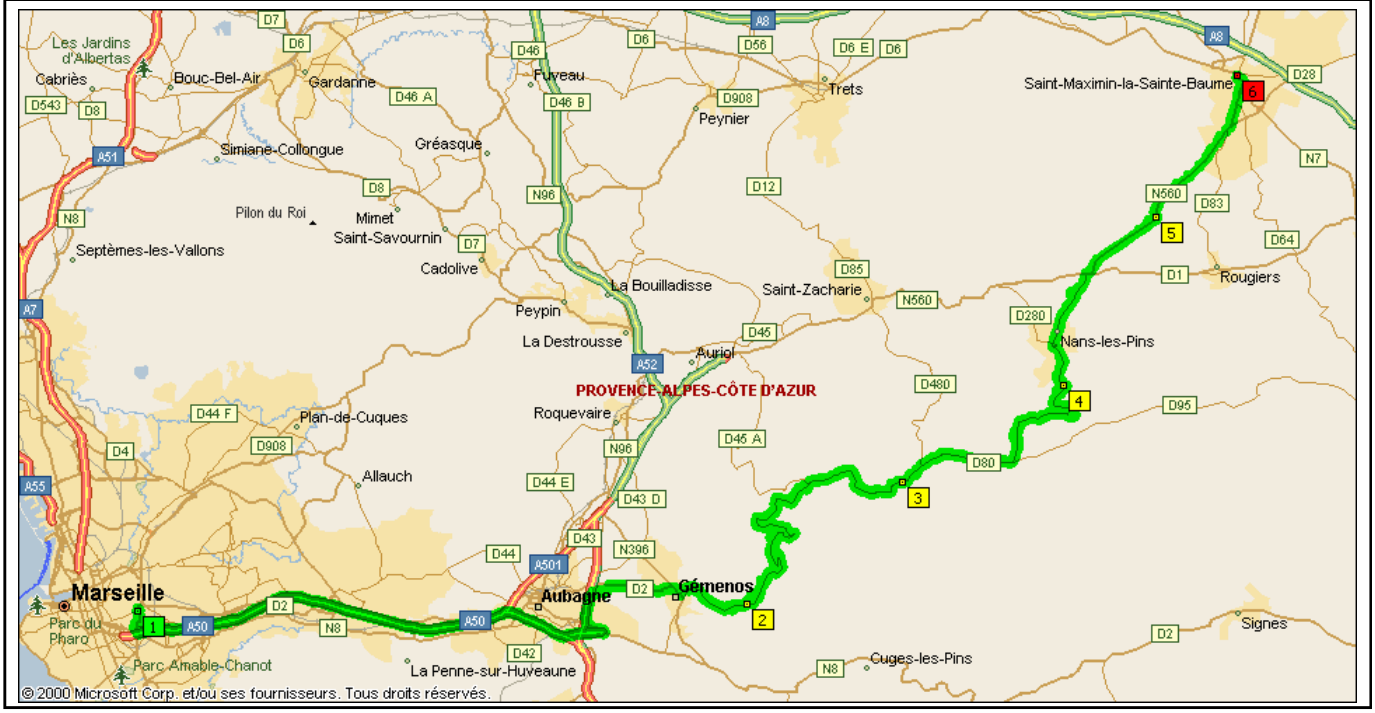
Aujourd'hui Remy, Daniel, Denis, Jean-luc et Marco, m'épaulent pour mener à bien notre désir : rassembler les passionnés de ces voitures légendaires. »

PREVISION DE SORTIE

Plateau de la Sainte Baume



Dimanche 24/03/2002
A partir de 14h
Chers amis nous sommes *heureux* de vous convier à un tour en Integrale afin de profiter *ensemble* de somptueux paysages.
(pour plus de renseignements nous contacter par téléphone au 0609435593)



ESTIMATIONS

Distance : 46 kilomètres
Durée totale du voyage : 45 minutes
Frais : 7,5 Euros

	KM
Marseille 13000 Emprunter la route locale menant à la A50	
Marseille/Place-Pologne Bifurquer sur la A50	3,2
Carnoux-en-Provence Bifurquer sur la A52	20,3
Aubagne Bifurquer sur la D2	23,7
Gémenos 13420 Bifurquer sur la N396	26,1
Bifurquer sur départementale	26,5
Plan-d'Aups 83640	44,5

Situé à moins de 50 km de Marseille, La forêt de la Sainte Baume est abritée sous la falaise. Ce massif culmine à 1147 mètres entre Gémenos et Mazaugues, à la frontière du Var et des Bouches-du-Rhône. Une paroi calcaire, qui fait penser à celle de la Sainte-Victoire, domine un plateau presque entièrement boisé. Une des plus belles routes du massif est celle qui mène de Gémenos au Plan d'Aups, en passant par le col de l'Espigoulier.

CORIO 2001

C'est l'histoire de six passionnés et surtout de six très bon amis, qui n'avaient qu'une seule chose en tête : « les Lancia Delta Intégrale ». Outre les livres et milliers de photos dénichées sur le net, il en fallait encore et toujours plus …
Un jour lors d'une recherche sur le web, nous sommes tombés sur l'organisation d'un « raduno » (un meeting sauce italienne) se déroulant le 17 juin 2001 à Corio en Italie !!!
Quelques semaines plus tard nous voilà parti pour Corio, en intégrale bien sûr, dans une Evolution noire d'une propreté clinique. Quoi de plus palpitant que de ramener sa fille à son pays d'origine …

Après six heures de route nocturne, nous voilà arrivés à Corio. Un ultime bichonnage est réalisé avant la rencontre des Intégrales.

« Nous y sommes les gosses ! » Quel éblouissement, il est à peine 8 heures du mat et déjà plus d'une vingtaine d'Intégrales sont là. Nous n'en croyons pas nos yeux. Il ne se passe pas une minute sans qu'une autre Deltona arrive !!!

A 9h30 nous pouvons compter pas moins de 77 Intégrale, dont :

- 1 : 16v Martini racing officielle
- 1 : Evo. groupe A
- 1 : 4wd
- 3 : 8v
- 19 : 16v
- 52 : Evolution

Dont quelques séries spéciales : Verde York , Gialla , Blue Lagos , Martini 5 et 6 .
A noter également la présences de 2 Ferrari (F 40 , F 550 barquetta cabriolet)

Le départ est annoncé. Une magnifique ballade en montagne de 100 kms est organisée avec soin, telle une étape du championnat du monde des rallyes. Un road book nous a été distribué mais celui-ci n'a pas été utile car des agents étaient positionnés aux endroits stratégiques …Quelle organisation !

A mi-chemin, nous avons marqué un premier arrêt où une buvette nous attendait à titre gracieux (séances photos, contact avec les Italiens).

Après que la température soit redescendue, nous sommes repartis pour la deuxième session de notre promenade qui s'annonçait bouillante.
Sur la route certains pilotes n'hésitaient pas à jouer du frein à main dans les épingles où à faire des démarrages dépassant la limite du raisonnable !!!

Puis au bout de quelques miles nous avons été conviés à un apéro offert par le Maire de Corio. Quelques minutes après, nous sommes revenus au point de départ pour déjeuner.
A la fin du repas, de divers cadeaux nous ont été donnés en remerciement de notre participation.

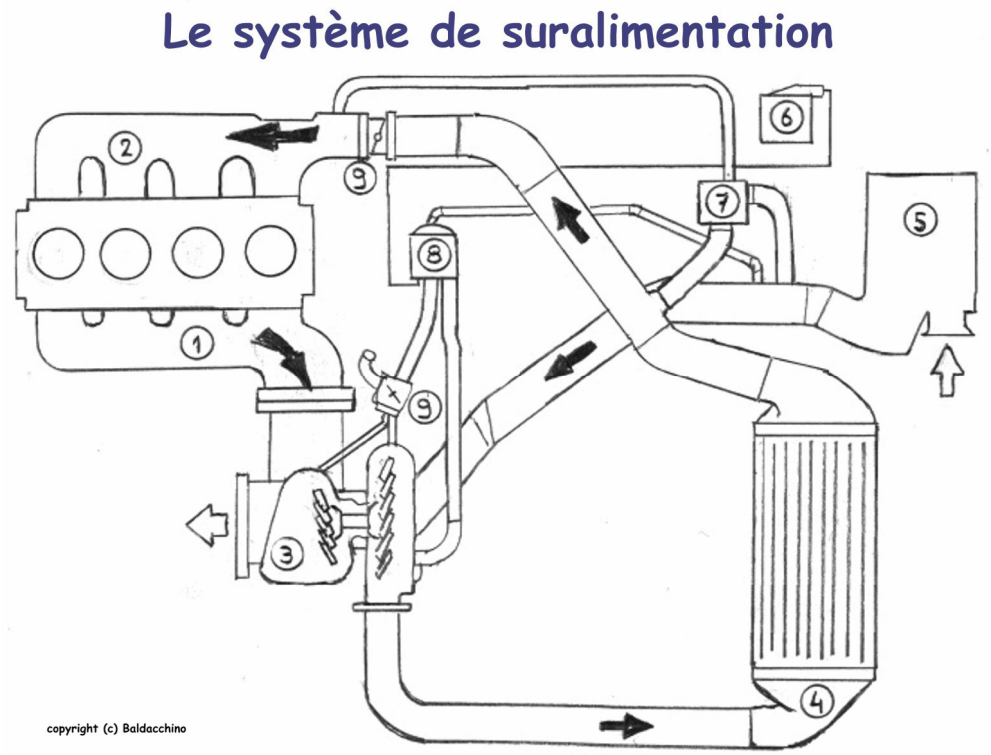
Pour clôturer cette rencontre, une route fermée a été aménagée pour une démonstration d'intégrales groupe A ...

Pleins de belles images dans la tête, nous sommes repartis avec le sourire. Peut-être serez vous parmi nous lors du prochain rassemblement Corio 2002 ?

M.Remy

LA PAGE MECANIQUE

Cet article permettra à chaque adhérent de pouvoir connaître les plus profondes entrailles mécaniques de son véhicule pour pouvoir, quelque part, mieux apprécier les qualités de sa propre fille.



Légende :

1 – collecteur d'échappement
2 – collecteur d'admission
3 – turbocompresseur
4 – échangeur air-air
5 – filtre a air
6 – centrale électronique injection –allumage
7 – valve pop-off
8 – vanne Pierburg 3 voies d'overboost
9 – clapet de contrôle de pression de suralimentation (waste-gate)

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Les gaz d'échappement traversent le corps du turbo et entraînent la turbine principale laquelle actionne celle du compresseur. Celle-ci, en accélérant, comprime l'air d'admission sorti du filtre à air. Il traverse ensuite l'échangeur air-air, le refroidissant afin d'obtenir une température d'admission la plus basse possible au profit du rendement, de la fiabilité et de la consommation.

Selon le régime moteur, l'angle d'ouverture du papillon d'admission et la rapidité d'ouverture de celui-ci, la centrale d'injection excite séquentiellement la bobine de la vanne d'overboost qui by-pass l'indication de pression de suralimentation du clapet de contrôle (9)vers l'admission d'air avant le turbo, ce qui permet d'augmenter la pression d'admission momentanément.

Pour réguler la pression de suralimentation, une indication parvient à la waste gate laquelle permet au moyen de son axe de by-passer les gaz d'échappement pour stabiliser la pression.

Lors d'une décélération ou d'un changement de rapport en charge, sous l'action du relâchement de la pédale d'accélération, le papillon d'admission ferme le conduit provoquant un gros retour de pression vers la turbine du compresseur. Outre le fait qu'un tel retour endommagerai à terme la turbine, il en résulterai un temps de réponse. Une valve pop-off est installée avant l'échangeur, permettant à chaque contre pression de décharger celle-ci à l'entrée d'air du turbo pour en réduire le temps de réponse.

LES PETITS CAPRICES DE NOS FILLES

Malgré l'adoration que nous portons a nos filles, l'effet néfaste du temps et de l'usage nous réservent quelques petits caprices chroniques. Ce petit article permettra de relater ceux-ci au fur et à mesure pour y définir leurs origines et pouvoir y remédier.

Un des problèmes les plus courant est le disfonctionnement électrique. La principale cause provient des point de masse du faisceau, surtout ceux ce trouvant sous les optiques avant et dans une moindre mesure des broches électriques, notamment celles se trouvant dans le compartiment moteur.
L'accent doit être mis sur les points de masse en allant éventuellement jusqu'à utiliser des cosses plaquées or soudées. Cela supprimera tous les problèmes électriques.

LA BONNE ADRESSE

Pour tous les intégralistes en quête d'évasion, nous vous conseillons d'aller faire un petit détour par Cannes et plus particulièrement dans le garage « SUN CAR ».Vous pourrez y découvrir de très beaux modèles à la vente, le tout animé par une équipe commerciale compétente qui donnera réponse à vos besoins.

ANNONCES GRATUITES

- VD Fiat uno turbo ie 1990 excellent état rouge. Tel:06.09.43.55.93.

- VD 2 sièges baquets OMP jaune/noir bon état. Tel: 06.12.76.45.00.

- VD Alfa romeo Bertone coupé a restaurer + nombreuses pièces
Tel: 06.75.47.71.59.

- Cherche aileron de delta évolution + jantes delta HPE 16 pouces. Faire offre.
Tel: 06.60.14.38.94.