

LA CREATION DE L'ANTENNE "SLI LANGUEDOC OCCITANIE"

LES PREMIERES SORTIES DE L'ANNEE

LANCIA ET FIAT : DESTINS CROISES DE DEUX GEANTS



Edito, le mot du Président...



2010, une année qui commence bien n'est-ce pas ?
Des sorties à gogo : une sortie avec nos amis de Storic Italia, une sortie « improvisée » dans le Gard, une présence remarquée au salon Avignon Motor Festival avec un stand à la gloire de Martini (articles dans la prochaine Gazette), la création d'une antenne dans le Languedoc...

Et cela ne fait que commencer, car la suite va être sur le même rythme, avec notamment bientôt la Sortie Nationale que le bureau vous organise fin juin, sur les routes du Vercors. Nous espérons vous y voir nombreux !!

En attendant ce moment à partager ensemble, nous vous annonçons avec grand regret que la Montée Historique prévue fin avril, n'aura pas lieu, car nous n'avons pas pu obtenir l'ensemble des autorisations nécessaires, ce n'est que partie remise, espérons-le !!!...

Prenez plaisir à lire cette nouvelle Gazette Della Scuderia 26^{ème} du nom...vous êtes de plus en plus nombreux à la lire et à la télécharger sur notre site...
Merci de votre confiance !

Salutations Integralistes
Marco, votre dévoué Président

LE SOMMAIRE...

Edito	page 2
Les news de votre association	page 3
Les sorties du trimestre	page 5
Gazetta Storica : Lancia et Fiat : destins croisés	page 6
Actu Abarth 500 R3T : le Scorpion va piquer !!	page 7
La Page Mécanique : la courroie de distribution - partie 1	page 8
Les partenaires de notre Association	page 10
L'adhérent du trimestre	page 11
Prochainement dans votre gazette	page 12

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°26, 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 du numéro 26 : Bastien Perbost (résumé sortie DeltaGardet clin d'œil 4L Trophy),
Pierre-Augustin Brun (Adhérent du Trimestre), Olivier Astier.(autres articles).

1^{ère} de couverture : Le 24 janvier, la SLI a participé à la sortie organisée par le club Storic Italia dans le Vaucluse

... Les news ...

SORTIE NATIONALE 2010 DE LA SLI

**La sortie nationale de notre club aura lieu en juin...voilà les 1ères grandes lignes.....
Nous espérons vous voir nombreux avec vos rutilantes Integrales.....**

Le bureau vous propose une sortie nationale dans le Vercors, plateau et massif montagneux situé dans l'Isère entre Grenoble et Valence, qui offre des routes et paysages magnifiques. La sortie se déroulera sur 3 jours, avec une formule inédite :

- **Vendredi 11 juin 2010** : ce 1^{er} jour est consacré à plusieurs *parcours de rassemblement*, avec road-book. Chaque participant pourra trouver son point de départ dans sa région. Le vendredi soir, la rencontre aura lieu dans un hôtel au pied du Vercors, pour une soirée inaugurale pleine d'embrassades...
- **Samedi 12 juin 2010** : journée bien remplie avec promenade dans le massif du Vercors (road-book montagneux et sinueux effectué par la SLI), repas du midi pris ensemble, repas du soir et nuit du samedi dans le même hôtel que la veille.
- **Dimanche 13 juin 2010** : la matinée est consacrée à un parcours commun, le repas est pris ensemble. Le groupe se sépare après le repas du midi, de façon à permettre à chacun de rentrer en groupe dans sa région, avec un parcours sur road-book (facultatif).

Fin avril, vous recevrez un descriptif complet par courrier (descriptif complet et bulletin d'inscription).



GIORNATA
LANCIA

HERITAGE
LANCIA
HERITAGE

LANCIA

GRAND RASSEMBLEMENT LANCIA EN FRANCE

DIMANCHE 30 MAI 2010
CHÂTEAU DE LA CRÊTE - 03190 AUDES

CONTACTS :
06.87.25.59.32 06.89.94.74.27
WWW.LANCIA-HERITAGE.COM
WWW.ITALIAN-CARS-CLUB.COM

LANCIA CLASSIC Club

UTOBIANCHI LANCIA

L'Italian Cars Club organise la « Giornata Lancia 2010 »

L'objectif pour cet évènement est de réunir la plus grande diversité de Lancia possible, et de tisser de nouveaux liens entre les Lancistes de France afin que cette marque connaisse un nouvel élan dans le cœur des passionnés. Nous souhaitons que les membres slistes se rendent en grand nombre à cette fête organisée par l'ICC.

Infos et réservations :

- **contact 06.89.94.74.27 (Alexandre FEDELE)**
- **site internet www.italian-cars-club.com**
- **courriel : info@italian-cars-club.com**

Différentes formules sont proposées pour la journée du samedi 29, l'objectif étant de rassembler tout le monde sur un même site le dimanche 30 mai. L'ICC a également travaillé pour que les formules soient accessibles financièrement au plus grand nombre, afin d'encourager les plus éloignés du département de l'Allier à faire tout de même le déplacement.



... Les news ...

RAPPEL AU SUJET DES ADHESIONS A LA SLI :

Vos inscriptions et renouvellements annuels d'adhésions sont à adresser à Franck Auletta, Secrétaire en charge des adhésions. A échéance de votre cotisation, le club vous envoie systématiquement avec la Gazette un bulletin de réadhésion. Les adhérents qui ne répondent pas à cette relance ne feront plus partie de l'association et perdent leurs avantages. Les chèques sont à envoyer à :

Franck AULETTA
Quartier La Lecque RD 908
13790 PEYNIER

Pour tout renseignement relatif à votre inscription ou renouvellement, ou pour obtenir un bulletin d'inscription, contactez Franck par courriel benji-auletta@hotmail.fr ou téléphone (06.60.70.44.94).

LE CALENDRIER 2010 MIS A JOUR

Week-end du 25 avril : DeltArdèche. La montée historique sur route fermée ne peut avoir lieu faute d'avoir obtenu les autorisations nécessaires pour ce type d'évènement. Mais DeltArdèche aura lieu, sous la forme d'une sortie plus classique, avec un beau parcours ardéchois. **Voir le bulletin d'inscription joint.**

Samedi 22 et dimanche 23 mai : DeltaCevennes (organisateur Marco et Pierre Guillaume). Pierre s'occupe de nous cette année, et devrait nous organiser une édition 2010 au parcours totalement nouveau. Un courrier sera adressé aux adhérents avant fin avril pour le programme et les inscriptions.

Du vendredi 11 au dimanche 13 juin : Sortie Nationale Scuderia, voir les grandes lignes en page 3.

Dimanche 14 juillet : DeltAlsace (organisateur Maxime Fontaine)

La sortie sera organisée si un nombre suffisant de participants se manifestent. Plus d'infos prochainement.

Dimanche 29 août : DeltaDrome (organisateur Maxime Fontaine) : de retour dans son pays, notre vice-président nous prépare une journée sur les routes du Vercors et de la Drôme Provençale : les amateurs apprécieront les paysages et la montée du Col de Rousset !!!

Du jeudi 23 au lundi 27 septembre : Delfona Corsica (organisateur Marco Ferrara) : la classique des classiques, by SLI. Avec l'aide de nos amis de la « SLI Corse », notre Président nous cuisine un parcours tortueux sur les routes de l'Île de Beauté. Attention, places limitées !!

Dimanche 10 octobre : montée historique dans le Haut-Var (organisateur Marco et Jean-Baptiste Bain). Montée historique sur route fermée. Epreuve de Régularité.

Dimanche 21 novembre : DeltaVerdon ouverte à tous (organisateur Franck Auletta et Olivier Astier). Très prisée avec ses 26 participants en 2009, cette sortie est l'occasion de rencontrer d'autres clubs de voitures anciennes, ainsi que des particuliers, toutes marques confondues. Sortie réservée à...tout le monde !!

Bienvenue à nos nouveaux adhérents !!!

Ils se sont inscrits à la SLI durant ce trimestre...

Romain Leclere (47 Port Ste-Marie)

Ludovic Grasser (67 Bossendorf)

Pierre Augustin Brun / pseudo : neophyte (34 Montpellier)

David Richou (49 Beaufort en Vallée)

Bastien Perbost / pseudo : Bast (30 Aubais)

Jean-Luc Pomerat (26 Montelimar)

André Laroche (21 Ruffey-les-Beaune)

Gabriel Baudou (82 Monteils)

Les sorties du trimestre

STORIC ITALIA VAUCLUSE : PREMIERE SORTIE DE L'ANNEE

La SLI et Storic Italia ont décidé cette année d'effectuer des sorties en commun, et cette sortie est la première de 2010, aussi bien pour Storic Italia, que pour la Scuderia Lancia Integrale. Rendez-vous pris à Lambesc...un café afin de briser la glace et de faire plus ample connaissance avec les passionnés de Storic Italia. Là se trouvent 2 magnifiques exemplaires



D'Alfa Romeo Giulia coupé Bertone, qui sont de belles autos soignées comme savait le faire Alfa Roméo dans les sixties... Et tout de suite, quel plaisir nous prenons à rouler avec d'autres voitures et d'autres passionnés, dans la bonne humeur commune à nos deux associations. Nous avons même croisé des passionnés, comme cet heureux propriétaire de Renault 5 Turbo2 qui est venu à notre rencontre pour admirer nos belles mécaniques italiennes.

Les spéciales du rallye de Venasque, les Gorges de la Nesque, le Luberon magnifique nous offrent des paysages somptueux malgré le temps gris.

L'Auberge de la Braserade dans le village de Banon nous permet de faire une pause autour d'un bon repas chaleureux (adresse à retenir, nous y avons bien mangé). Vraiment sympa, cette première sortie de 2010...vivement les prochaines !!

DELTA GARD 1^E DU NOM ...EN QUELQUES MOTS...

Les sorties improvisées dont la SLI a le secret ont parfois une saveur exceptionnelle. C'est le gout qu'avait cette première sortie dans le Gard, organisée le 28 février par Marco, en remplacement de la sortie « DeltaProvence » qui était prévue initialement au calendrier 2010, que l'ASA Delta n'a pu organiser malheureusement.



Dimanche 28 Février 2010 : le départ de la première édition de DeltaGard est fixé à 9h00 sur la place de Pont St-Espirit.

A l'appel de Marco, des participants viennent composer le plateau de DeltaGard bien sympathique : Ferrari, Aston Martin, Lancia et Alfa Romeo vont côtoyer ensemble les routes du Gard, d'Ardèche et de Lozère. Au départ de cette sortie, quelques gouttes de pluies sont venues à notre rencontre, mais au fil de la journée, les nuages disparurent petit à petit. Les routes sinueuses et les paysages étaient bien sympathiques en cette journée.

Malgré cela, quelques petits soucis sont venus rajouter un peu de piment à cette journée, mais sans gravité. Merci à Pierre et Mireille Guillaume pour cette superbe sortie, en espérant renouveler DeltaGard en 2011, avec la nouvelle antenne Languedoc Roussillon.

Gazzetta Storica

LANCIA ET FIAT : DESTINS CROISES

Nous vous proposons de découvrir comment deux marques italiennes, emblématiques de l'automobile transalpine, ont eu des vies différentes, avant que les logiques financières ne les regroupent...

La Génèse Lancia : la volonté d'un homme

Peu de constructeurs automobiles peuvent se vanter d'avoir réussi à harmoniser leur production avec les grandes orientations de leur fondateur. C'est pourtant ce qu'a fait Lancia... la marque italienne a toujours produit des modèles technologiquement avancés, dotés d'innovations permettant d'augmenter la fiabilité et la performance : en un mot la classe ! Cette opinion était celle de Vincenzo Lancia le créateur qui naquit en 1881 à Fobello et mourut à Turin en 1937. La société turinoise a été fondée le 29 novembre 1906.

Naissance plus rationnelle de la FIAT à Turin



1 8 9 9 3 1/2 HP

De son côté, la « Fabbrica Italiana Automobili Torino » naît aussi à Turin le 1^{er} juillet 1899 de la volonté d'une poignée d'hommes dirigée par Giovanni Agnelli, tous enthousiasmés par le nouveau mode de locomotion du nouveau siècle : l'automobile. La nouvelle société brûle les étapes dès les premiers mois de sa création. La première Fiat : la 3 1/2HP naît en 1899, et est une voiture à carrosserie ouverte. Elle atteint 35 km/h et consomme 8,5 litres aux 100 km parcourus. Son moteur bicylindres de 679 cc et 4 chevaux est placé à l'arrière de sa carrosserie « vis-à-vis ».

marque était un des plus puissants, et le plus rapide parmi les constructeurs de l'époque. La voiture avait un quatre cylindres à soupapes latérales, capable de développer 14 chevaux à 1450 tours/minute. Un régime très élevé, car à l'époque, les moteurs ne tournent qu'à 1200 tours/minute environ.

De son côté, chez Fiat, Agnelli l'industriel structure son empire de façon horizontale : tout est produit en interne, jusqu'au moindre vilebrequin. Sa devise « Terra, Mare, Cielo », le conduit à produire des engins aussi variés que robustes pour son époque : des machines agricoles, des autos bien sûr, des produits pour les chemins de fer, l'aviation... le tout en renonçant à l'originalité forcée et en préférant la fiabilité.

Le succès des premiers modèles en guise de tremplin

La première vraie Lancia, conçue et fabriquée par la maison, sort en 1908 : elle prend comme nom de naissance la première lettre de l'alphabet grec : alpha. De ce premier modèle de 3,80m de long, d'une cylindrée de 2453 cc, permettant de rouler à 90 km/h, ce qui est très vite pour cette époque, il en sortira 108 exemplaires entre 1908 et 1909. Et la majeure partie de ces autos se sont vendues en Angleterre !!

Puis sort la Dialpha, la Beta, la Gamma et la Delta, toutes les lettres de l'alphabet grec y passeront, ou presque. Parmi les premières innovations que Lancia apporte à l'automobile, on note l'invention du moteur monobloc, des jantes en tôle plate (en remplacement des jantes rayon), et d'une installation électrique dans l'habitacle en série.



Lancia Alpha, modèle carrossé de 1907

Programme de compétition internationale pour Fiat !

De son côté, Fiat entame un programme de compétition internationale avec la 75HP qui avec sa cylindrée de 14112 cc participe à la coupe Gordon-Bennett, ou encore la 130HP qui gagne en 1907 le Grand-Prix de l'Automobile Club de France. Puis, avec l'entrée du compresseur en compétition, Fiat gagne le Grand-Prix de Monza en 1927 : sur ce succès, Fiat abandonne la compétition, pour se consacrer à la production de voitures de tourisme : 37000 voitures de tourisme en 1925 avec moins de 20000 ouvriers, grâce à l'application des principes du travail à la chaîne venus des Etats-Unis.



Fiat 75HP « corsa »



La Lancia Lambda de 1922 est la première automobile au monde à carrosserie autoporteuse

Avec l'entrée de la guerre de l'Italie en 1915, l'usine est réquisitionnée en tant qu' « Etablissement Auxiliaire de Guerre » et la production s'oriente vers la production de machines militaires. Après le conflit, sort la Kappa qui atteint 120 km/h, grâce à ses 70 chevaux. La colonne de direction réglable, le démarreur électrique à pédale et le levier de vitesses à l'intérieur et non plus à l'extérieur. Ensuite vient la Dikappa, qui grâce à ses 87 chevaux, atteint ses 130 km/h en version torpédo.

1922 : Vincenzo lance sa voiture la plus mythique : la Lambda (et oui, ce n'est pas l'Intégrale !!). Ce modèle révolutionne l'automobile : première structure autoporteuse, suspension indépendante sur les roues avant, carrosserie autoporteuse constituée d'une ossature métallique revêtue de tôles fines. La Lambda connaît un succès important auprès du public, et est vendue à 13000 exemplaires entre 1923 et 1930. Depuis la Lambda, toutes les Lancia sont des succès : la Dilambda, l'Artena, l'Astura, l'Augusta...en 1937, Vincenzo propose son dernier coup de génie : l'Aprilia, qui reste en production jusqu'en 1949 !

Et la suite de l'histoire ? aux prochains épisodes de votre Gazzetta...

... L'actu Abarth ...

Attention, le Scorpion va piquer...

Après l'Abarth 500 Aspeto Corse des circuits, place à la version de rallye ! Le Scorpion décline ainsi la 500 en chasseuse de temps scratches, avec le même sens du spectacle.

Déjà présent en rallye IRC avec la Grande Punto S2000, Abarth enrôle cette fois la charismatique 500 dans ses rangs, avec pour cible la catégorie R3T (moteur turbo de 1 600 cm³ maximum). Cette version compétition, dévoilée lors du rallye de San Remo, servira en outre à la création l'an prochain d'un trophée spécifique destiné aux pilotes privés et débutants. Pour motoriser la friponne, Abarth a naturellement fait appel à l'incontournable 1.4 de la version de série, mais couplé à un turbo Garrett à géométrie fixe. De quoi en tirer 180 ch à 5 500 tr/min et 300 Nm de couple.

Le poids de l'auto - 1 080 kg - reste assez contenu (quoique supérieur au modèle "civil"), et devrait donc concourir à la fougue de l'italienne. Les roues avant mordront l'asphalte ou la terre avec la complicité d'un autobloquant, tandis que le pilote montera les 6 rapports à la volée via une boîte séquentielle. Les moins aguerris pourront s'initier aux réglages d'un modèle de compétition en ajustant à volonté la garde au sol, les suspensions et les amortisseurs de la R3T, qui dispose côté freinage d'un système fourni par Brembo. A bord, rien ne manque non plus avec l'arceau cage réglementaire, un frein à main hydraulique et des sièges baquets avec harnais 6 points. Du sérieux !

Un mot enfin sur l'esthétique de la "bête" : peintures de guerre, projecteurs longue portée, boucliers spécifiques, jantes Oz de 17 pouces... bref, Abarth connaît la chanson.

La Page Mécanique

REPLACEMENT DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION (PARTIE 1)

Description et fonctionnement de la distribution d'un moteur thermique



Un moteur à combustion interne effectue lors de son fonctionnement différentes phases réalisées dans un ordre précis appelées « temps ». Afin que ces temps se déroulent d'une manière ordonnée, il est nécessaire de synchroniser les différentes phases. La distribution est le système mécanique qui va synchroniser ces phases : c'est à partir du mouvement du vilebrequin que ce système est mu.

Dans un moteur deux-temps ce système utilise peu de pièces mécaniques dans la mesure où il s'agit de découvrir lors de la course du piston différentes lumières d'entrées et de sortie du mélange carburé à l'admission et des gaz brûlés à l'échappement.

Dans un moteur à quatre-temps, il s'agit d'un système beaucoup plus complexe, car utilisant plus de pièces en fonctionnement simultané et synchronisé qui se rapproche d'un mouvement d'horlogerie : d'ailleurs, en langue anglaise ce système est nommé timing belt que l'on peut traduire par dispositif de synchronisation. Dans ce cas, le mouvement circulaire décrit par le vilebrequin est transmis, soit par courroie, soit par chaîne de transmission, ou bien encore cascade de pignons au mécanisme d'ouverture des soupapes: le(ou les) arbre(s) à cames.

Les courroies de distribution ont l'avantage de ne nécessiter aucun graissage et d'être silencieuses, par contre leur remplacement périodique est impératif (tous les 50 000 à 100 000 kilomètres mais aussi dans le temps, à savoir lorsque le kilométrage n'est pas atteint du fait de la dégradation progressive des composants de cette courroie (essentiellement caoutchouc enrobant une tresse (âme) en aramide ou fibre de verre) car la rupture de cet organe est souvent destructrice pour l'ensemble du haut moteur.

Chaîne de distribution d'un moteur à double arbre à cames en tête

Dans certains moteurs, cette courroie est remplacée par une chaîne, plus robuste d'une durée de vie théoriquement égale à celle de l'ensemble du moteur, ou bien par une cascade de pignons pour les mêmes raisons de fiabilité; mais ces dernières techniques sont consommatrices de puissance car beaucoup plus lourdes et nuisent à l'efficacité mécanique du moteur car il faut plus d'énergie afin de les mouvoir.

Courroies crantées (ou « synchrones »)

Les courroies synchrones sont dentées (crantées). On les utilise, par exemple, pour entraîner les arbres à cames, ou pour la transmission secondaire de certaines motos. Ce genre de courroie est indispensable pour éviter tout déphasage entre l'entrée et la sortie. Même bien tendue et sans glissement une courroie non crantée se décalera de par son élasticité. En effet son élongation sera différente entre brin tendu et brin mou et c'est cette différence qui produira le décalage.

Le galet tendeur

Il permet de régler la tension de la courroie de distribution. Garde fou du système de distribution, il maintient la tension et l'alignement de la courroie. En fonction des moteurs, une valeur de tension de la courroie est fixée, au préalable, par le constructeur. Pour plus de sécurité, remplacez les galets tendeurs en même temps que la courroie.

Les courroies d'accessoires

Elles assurent le bon fonctionnement des accessoires tournants du moteur comme l'alternateur, la pompe de direction assistée, et sont entraînées via une poulie par la courroie de distribution. Le remplacement est préférable à l'occasion du changement de courroie de distribution.



La partie 2 de cet article (prochaine gazetta) décrira le mode opératoire de remplacement de la courroie de distribution sur moteur 16V, avec photos.

Cet éclaté technique montre combien les courroies de la Delta sont accessibles !!

La pompe à eau

Elle a pour fonction d'assurer la circulation du liquide de refroidissement du moteur. Parfois entraînée par la courroie de distribution, la pompe à eau propage le liquide de refroidissement dans tout le circuit moteur. Si votre pompe à eau est entraînée par la courroie de distribution, il est fortement recommandé de les changer en même temps.

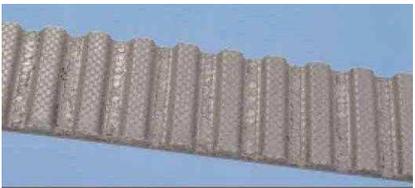
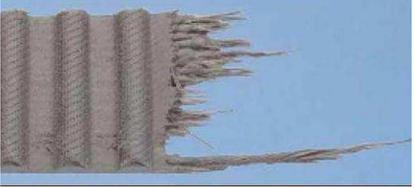
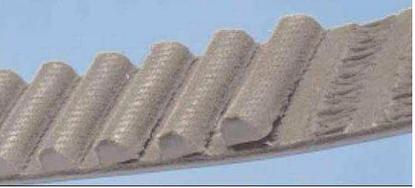
Les causes de la rupture

La casse est due à un élément défectueux ou à un manque de suivi ; grippage du galet tendeur ou de la pompe à eau, défaut de contrôle lors des révisions générales, dépassement de la date de remplacement, défaut de conception du moteur. La courroie de distribution craint en particulier les fuites de liquides, et l'environnement dans lequel elle se situe. En effet si le joint spi de vilebrequin et/ou d'arbre à cames fuit, l'huile suinte et enrobe la courroie, les poulies et les galets s'échauffent, destruction des caoutchoucs et casses s'ensuivent. La pompe à eau, sertie d'origine, peut se desserrer et occasionner une fuite de liquide de refroidissement : corrosion à court terme des poulies, galets, puis casse de la courroie.

Enfin, à proximité, la courroie d'accessoires (qui entraîne éventuellement le compresseur de climatisation, l'alternateur, la pompe de direction assistée...) est dotée d'une durée de vie moins grande. Elle peut s'effiloche, casser et venir perturber brusquement le trajet de la courroie de distribution. La rupture de cette courroie, est souvent dramatique pour l'état du moteur car les soupapes viennent percuter les têtes de pistons et les dégradations peuvent être extrêmement importantes. La courroie est évidemment apte à résister mais les galets tendeurs et leurs fixations ont bien du mal à encaisser ces vibrations. La poulie damper, poulie anti-vibrations et son clavetage sur le vilebrequin ne passent pas non pas non plus très bien l'événement. Il faut noter de plus que dans la même marque, les préconisations sont parfois très différentes d'un véhicule à l'autre. On connaît des fréquences qui vont de 60 000 kilomètres jusqu'à 240 000 kilomètres. Il est toujours difficile de faire admettre au réparateur, surtout s'il représente la marque, que cet incident peut être imputé soit au véhicule soit aux travaux récemment effectués. Dans un pareil cas l'intervention d'un expert en automobile est vivement à conseiller. Lui seul sera apte à vous indiquer la vérité sur les faits, et les causes réelles pour un incident qui n'est pratiquement jamais le fait de la conduite elle-même. Conséquence dans tous les cas : la casse de la courroie de distribution entraîne des dégâts parfois irréversibles au moteur.



Les principales formes d'usures

 <p>Symptôme: Bruit Cause probable: Tension trop basse ou trop élevée, désalignement des poulies, flasque(s) endommagé(s) Solution: Tendrer correctement, corriger l'alignement, remplacer la (les) poulie(s)</p>	 <p>Symptôme: Dents creuses Cause probable: Tension beaucoup trop basse, perte de tension Solution: Nouvelle courroie, tendre correctement, vérifier la fixation du tendeur</p>	 <p>Symptôme: Craquelure du dos Cause probable: Température trop élevée ou trop basse Solution: Éliminer la cause</p>
 <p>Symptôme: Usure de l'entre-dents Cause probable: Tension excessive, rugosité de la (des) poulie(s) Solution: Nouvelle courroie, tendre correctement, remplacer la (les) poulie(s)</p>	 <p>Symptôme: Détérioration de la corde Cause probable: Corps étranger, tension excessive, courroie pîlée suite à une mauvaise manipulation Solution: S'assurer que le couvercle est correctement monté, tendre correctement, manipuler la courroie correctement</p>	 <p>Symptôme: Cisaillement de dents Cause probable: Tension trop basse, grippage d'un élément de la transmission, désalignement des poulies Solution: Nouvelle courroie, tendre correctement, vérifier les roulements et l'alignement</p>
 <p>Symptôme: Usure de la denture Cause probable: Tension incorrecte, poulie(s) usée(s) Solution: Nouvelle courroie, tendre correctement, remplacer la (les) poulie(s)</p>	 <p>Symptôme: Contamination par l'huile Cause probable: Fuite d'huile Solution: Remplacer le(s) joint(s) à l'origine de la fuite</p>	 <p>Symptôme: Usure des flancs Cause probable: Flasque(s) endommagé(s), désalignement des poulies Solution: Remplacer la (les) poulie(s), corriger l'alignement</p>

Clins d'oeil !!

**La Gazzetta Della Scuderia met à l'honneur
les partenaires de la SLI...**



Société basée dans le Gard, dirigée par deux de nos éminents membres (voir présentation de l'un d'eux dans la Gazzetta n°22...), **ASTEC** produit et commercialise des flexibles équipés pour des clients dans plusieurs domaines d'activités tels que les Matériels de Travaux Publics, Manutention, Machine outil, Protection incendie Défense, Marine, Mines, Offshore, Ferroviaire, Transport, Nucléaire...
ASTEC a déjà apporté son soutien financier à notre association pour monter des projets ambitieux tels les 100 ans de Lancia en 2006...

<http://astec1.com/index.php>



STORIC ITALIA est à la fois une association très active sur Marseille et sa région, faisant revivre la flamme de la voiture sportive italienne avec laquelle nous avons déjà effectué bon nombre de sorties, et également un garagiste professionnel à Marseille au service des passionnés de la « bella machina italiana » (entretien, réparation et préparation pour toutes marques italiennes).
Storic Italia nous permet d'obtenir les meilleurs prix sur les pièces détachées de nos Intégrales. Les commandes s'effectuent depuis le site de la Scuderia Lancia Integrale. On accède aux réductions en communiquant son numéro d'adhérent SLI.

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



La **SNCM**, Société Nationale Maritime Corse Méditerranée est un opérateur majeur dans le domaine du transport de passagers, de véhicules et de fret en Méditerranée Occidentale. Toute l'année, ses navires, battant pavillon français, assurent des services réguliers entre le continent et la Corse et des liaisons internationales vers la Sardaigne, la Tunisie et l'Algérie.
LA SNCM permet à la SLI d'accéder à des tarifs de groupes extrêmement intéressants pour effectuer nos traversées Marseille/Corse et ainsi faire des DeltonaCorsica à prix raisonnables !!

<http://www.sncm.fr>

BAST se lance dans l'aventure....



Voici la monture de notre ami Bast, une belle Renault 4 F4. Le 4L Trophy est une expédition à but humanitaire, visant à transporter plusieurs dizaines de tonnes de matériel scolaire à destination des enfants d'Afrique...

Ce n'est pas en Lancia, mais bien en Renault 4 que BAST (voir page 11) s'est lancé dans le projet du 4L Trophy 2011. Rappelons que le 4L Trophy est le premier évènement sportif étudiant d'Europe.

Comme certains on pu le voir, il y a dans la rubrique "Les Italiennes et autres marques" du forum, le sujet "4L Trophy 2011", ou il nous montre son avancement sur la préparation de la 4L pour ce Rally-Raid à but humanitaire. Pour l'aider à arriver au terme de ce projet, vous pouvez l'aider en faisant un don ou en le sponsorisant.

Si cela vous intéresse, vous pouvez le contacter par téléphone, par mail, ou par MP via le Forum. Visitez également son site internet, pour plus d'info sur ce raid humanitaire.

Tel: 06 33 62 43 67 E-mail : bast@dbmail.com

Site internet : <http://4ailestrophy.wifeo.com/>

L'Adhérent du trimestre

L'ANTENNE « SCUDERIA LANCIA INTEGRALE LANGUEDOC OCCITANIE »

EST NEE LE 31 JANVIER !

La personne mise à l'honneur pour cette gazette est un nouveau membre de notre association. Il vient de créer avec Bastien Perbost, en accord avec le bureau de la SLI, l'antenne **SLI Languedoc Occitania**. Il devient un des relais d'informations pour les adhérents de cette région, ce qui nous permettra de faciliter l'organisation d'événements dans le midi, et pourquoi pas le sud-ouest. Bienvenue à eux deux dans la grande famille des intégralistes !!

Tout d'abord Pierre le néophyte (c'est lui qui le dit) :



2 des autos de Pierre. Il a bon gout, non ??

Je m'appelle Pierre Augustin Brun, 24ans, né à Montpellier et j'y vis encore. Je suis étudiant en 4e année de Droit Pénal et Sciences criminelles à la faculté de droit de Montpellier. Je suis passionné de voitures sportives et plus particulièrement des italiennes, de rallye (j'ai monté avec des amis une association pour assouvir notre passion du rallye, T2G racing). Nous préparons actuellement une 205 rallye F2/12 et une 206 F2:14 pour la saison prochaine. Je fais également énormément d'associatif étudiant à la fac, avec la Corporation des étudiants en droit de Montpellier.

- Premier contact avec une Delta : mon contact a commencé avec une delta 2 GT HPE que j'ai toujours, pour remplacer mon alfa 33. J'ai pris énormément de plaisir avec cette auto. Je me suis donc penché vers ses origines, que je connaissais déjà, mais qui étaient hors budget pour moi. A force de tourner et retourner les annonces, je suis tombé sur une delta 1600 HF accidentée re-carrossée en 16V (j'entends déjà les hurlements de certains). Lorsqu'elle est arrivée chez moi, je suis tombé sous le charme directement. 9 mois de boulot pour la remettre en état. Mais un pied intégral, sans mauvais jeu de mot à chaque sortie du garage.

- Le meilleur et le pire souvenir avec une Intégrale : le meilleur souvenir est tout simplement la première fois où elle a démarré (elle ne démarrait pas...). Entendre ce doux ronronnement m'a transporté ailleurs. J'en ai même eu une larme, pour vous dire... le pire moment n'est pas ancien, une personne n'a pas regardé où elle allait dans un rond point, le 11 novembre 2009 et m'a tordu le train arrière et diverses autres babilles. Les soucis ne sont pas encore réglés au jour d'aujourd'hui, et j'en bave un peu (bon d'accord, beaucoup...).

- Pourquoi j'aime l'intégrale ? Pour faire original(ou pas...), c'est une voiture qui sort vraiment de l'ordinaire, qui a une histoire chargée, une cote d'amour immense. Chaque sortie au volant de ma petite Delta me redonne le moral quand je ne l'ai plus. Chaque halte donne la chance de discuter avec des passionnés. Bref, l'exemple même d'une voiture passion à tous les niveaux.

- J'ai connu la SLI un peu par hasard. Je participe beaucoup aux forums autos sur internet, et me tourner vers la SLI pour des conseils était une évidence. J'ai d'ailleurs réussi ma remise en état grâce aux conseils des pros du forum. Ce que j'aime à la SLI, c'est la diversité de profils des adhérents. Des jeunes, des moins jeunes, des rallymen, des collectionneurs...il y a toujours une personne sympa pour donner un coup de main et j'aime cet esprit d'entraide.

- Je ne vois rien à changer à la SLI, c'est une entité bien implantée, avec un bureau qui a la tête sur les épaules, sympa pour ceux que je connais. Je ne permettrai pas, jeunot sans grande expérience du monde de l'associatif automobile, de critiquer une institution telle que la SLI.

- Pour les autres voitures, j'aime beaucoup les alfa à moteur boxer, j'ai un projet en cours sur une alfa 33 Veloce pour la terre(mais c'est encore embryonnaire, je n'ai pas le temps...). Les petites sportives des années 80-90 ont une place à part également pour moi, j'ai commencé la conduite sportive avec une 106 XSI (très modifiée, une groupe A à laquelle j'avais disqué l'arceau...) que j'apprécie pour leur rigueur et leur sensation.



L'homme et sa bête

Pour la prochaine Gazetta, Bastien sera à son tour mis à l'honneur...

Le prochain numéro paraît le 1er juillet 2010...

- ▶ Le festival « Avignon Motor Show »,
- ▶ Le résumé de « DeltArdèche » et des autres sorties du printemps,
- ▶ Le calendrier de votre été à la SLI : les sorties et manifestations prévues,
- ▶ La Page Mécanique du Forum : la distribution sur moteur 16V ; partie 2, avec des photos de l'intervention, les astuces, le mode opératoire...
- ▶ Et toujours les rubriques « L'Adhérent du trimestre », « Le clin d'œil », « La boutique en ligne »...

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

Les partenaires de la Scuderia Lancia Integrale :

