

► PESCAROLO REMIS A FLOT Et maintenant au boulot !

AUTOhebd0.ir

AUTO hebd0

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

N°1775 / 20 octobre 2010

RALLYE DELTA ECV



25 ans après
Lancia sort enfin
son monstre
de 700 ch

Entretien



Sebastian VETTEL // Je suis dans la bonne position //

EXCLUSIF

Visite
Toyota Motorsport



DÉCOUVREZ
La **TF110** de 2010

HOUMMELL

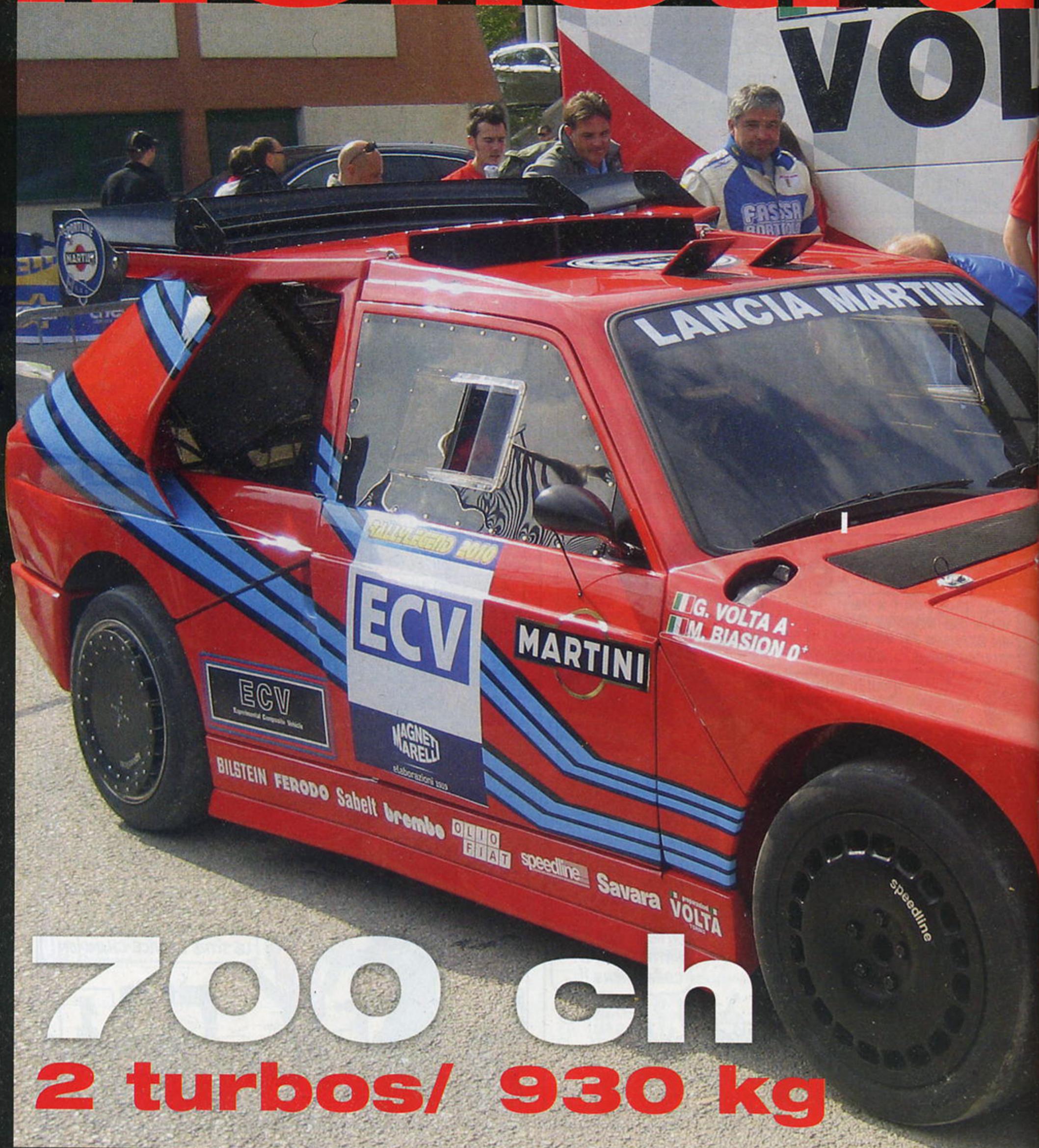
M 01130 - 1775 - F: 3,20 €



FR : 3,20 € DOM : 4,30 € - BEL : 3,50 €
CH : 6,40 FS - AND : 3,50 € - CAN : 6,60 \$ CAN
ESP : 3,50 € - GR : 3,50 € - ITA : 3,50 €
LUX : 3,50 € - MAR : 33 DH - MAY : 4,80€
PORT.CONT.: 3,80 €

Mag' Rallye

Monstru



7000 ch

2 turbos/ 930 kg

Leuse !



Un quart de siècle après sa construction, le prototype Lancia Delta ECV a effectué sa première apparition publique lors du récent Rally Legend. À Saint-Marin, le fauve était enfin lâché!

Michel Lizin Envoyé spécial (texte et photos)

Ce n'est pas une histoire, plutôt un conte de fées, qui commence bien mal. En mai 1986, Jean-Marie Balestre, alors président de la FIA, met à mort le Groupe B, qui a fourni au rallye ses machines les plus spectaculaires et les plus extravagantes. Quelques mois plus tard, Abarth met en vente son stock de véhicules surpuissants devenus obsolètes. Giuseppe Volta, spécialiste bien connu de la Lancia Rally 037, se porte acquéreur d'un lot au sein duquel se trouve l'unique exemplaire du modèle qui aurait dû succéder à la déjà démentielle S4. Ce prototype est connu sous le nom de Lancia Delta ECV, pour Experimental Composite Vehicle. Pendant 23 ans, l'engin repose, inerte et oublié, au plus profond du garage du préparateur italien. En février 2010, un jeune ingénieur persuade Volta de mettre la voiture en état de marche. « *Un miracle, c'est un miracle !* », remercie Claudio Lombardi, observateur passionné de la 8^e édition du Rally Legend, organisée il y a dix jours à Saint-Marin, où la Lancia Delta ECV apparaissait pour la première fois en public. « *La voiture a effectué ses premiers tours de roue hier matin (vendredi 8 octobre 2010. Ndlr). Avant, de toute son existence, elle n'avait jamais parcouru que quelques kilomètres, à l'été 1986, juste pour savoir si elle fonctionnait. Puis elle a été rangée dans un coin chez Abarth, dans l'attente que quelqu'un nous en débarrasse...* », se rappelle son créateur.

À l'époque, Claudio Lombardi est le directeur technique d'Abarth et le concepteur, avec ▶

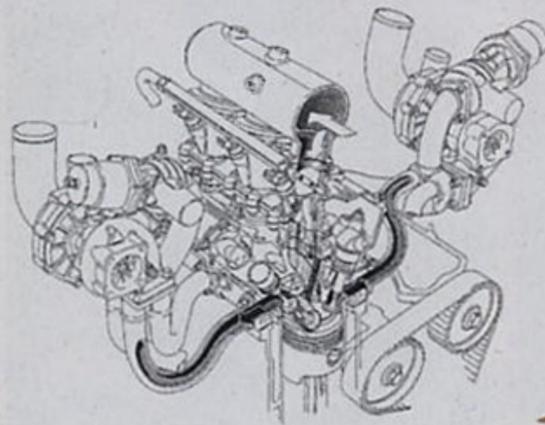
Sergio Limone, de toutes les machines qui, de la Rally 037 aux successives versions de la HF Integrale, ont fait l'âge d'or de Lancia en rallye. Spécialiste des moteurs, il sera, plus tard, enrôlé par la Scuderia Ferrari en F1. Ces dernières années, il travaillait pour Aprilia. Il est notamment le concepteur du moteur qui a permis à Max Biaggi de remporter cette année le titre mondial Super Bike.

Débauche de puissance

Fin août 2010, Claudio Lombardi prend sa retraite. Bénéficiant enfin de temps libre, son premier soin est de foncer chez Volta, pour aider à la résurrection de l'une de ses plus étonnantes créations. « J'ai commencé par les remercier, car le travail était pratiquement terminé, et je les ai félicités pour la qualité de leur boulot. » Vingt-cinq ans plus tôt, quand Lombardi dirigeait la conception de la Delta ECV, il savait qu'il était en train de donner naissance à un monstre. « La première fois que nous avons mis le moteur sur le banc, il développait 700 chevaux. » Vous avez bien lu : sept cents chevaux pour lancer un pilote et un copilote entre plusieurs rangées de spectateurs sur les routes corses ou les chemins de terre du Portugal ! Pourtant, il n'y a pas homme plus paisible, posé et discret que l'Ingegnere Claudio Lombardi. « Lorsque le Groupe B a été institué, Lancia a d'abord opté pour la maniabilité, la légèreté et la facilité de conduite. Ce fut la Rally 037. Mais les quatre roues motrices ont fondamentalement changé la donne : la débauche de puissance devenait primordiale. La suralimentation était



Pour masquer la mécanique, le hayon arrière qui "jette" encore plus que celui de la Delta S4.



Le schéma du Triflux, à gauche, et l'implantation mécanique, avec les échangeurs, encadrent Claudio Lombardi, créateur de la Delta ECV.





En 1985-1986, la Delta S4 a conduit Henri Toivonen à la gloire, puis à sa perte.

Il y a trente ans, lorsque la FIA conçoit le Groupe B, il s'agit déjà de limiter les coûts et les performances en rallye, mais l'apparition de la traction intégrale, le développement de la suralimentation et l'imagination des ingénieurs changent la donne. En reprenant d'une part les 4 roues motrices de la Quattro, et d'autre part la légèreté et le moteur central-arrière de la Lancia Rally 037, la 205 Turbo 16 est la première à faire la synthèse de développements qui donnent des résultats... détonants. Rapidement, les adversaires de Peugeot réagissent avec l'Audi Sport Quattro, puis son évolution Sport Quattro S1, la MG Metro 6R4, la Ford RS 200 et la Lancia Delta S4. Les puissances s'envolent. Elles atteignent les 500 ch lorsque Henri Toivonen et Sergio Cresto décèdent, en Corse, dans l'incendie de leur voiture. C'est alors que Jean-Marie Balestre décrète la fin du Groupe B. Au stade final de son développement, la Delta ECV était destinée à développer 700 ch, soit une puissance équivalente à celle de l'Audi Sport Quattro S1 qui a conduit Walter Röhrl à la victoire, à Pikes Peak, en 1987.

Rallye Legend

La légende est en marche

Quelle place tient le passé dans le sport automobile d'aujourd'hui ? Et quel plaisir peut-on éprouver à voir des Lancia Delta S4 et autre Ford RS 200 s'ébrouer, aux mains de leurs propriétaires prospères et bedonnants, lorsque, vingt-quatre ans plus tôt, les pilotes capables de les dompter sur goudron se comptaient sur les doigts d'une seule main ? Et ces voitures ne sont-elles pas plus belles, plus impressionnantes, plus démesurées encore à l'arrêt qu'en action ? Peut-être est-ce la raison pour laquelle le Rally Legend est une affaire qui marche, avec chaque année un public plus nombreux que lors de l'édition précédente. « Bienvenue dans cette machine à faire du fric », confie un pilote italien. En dépit de son cynisme, cet habitué des lieux ne manquerait sous aucun prétexte un rendez-vous devenu incontournable par la proximité qu'il autorise. À Saint-Marin, en sus, la modernité côtoie le passé, comme en a témoigné, cette année, la VW Scirocco, fonctionnant au gaz naturel GNC, amenée par Volkswagen Group. Elle était conduite en voiture « 0 » par Jacky Ickx, six fois vainqueur du Mans et, surtout, vainqueur de six Grands Prix sur Ferrari. En Italie, ça ne s'oublie pas !

la solution mais, à l'époque, la difficulté tenait à l'énorme temps de réponse du turbo. » Contrairement à l'opinion répandue, la Delta ECV n'est pas le prototype de la Lancia de rallye répondant aux règles du Groupe S, une nouvelle réglementation, qui aurait dû entrer en vigueur en 1987, et qui a été tuée en même temps que le Groupe B. « C'est une véritable "Groupe B", dont l'étude date de 1985. Pour minimiser ou éliminer le temps de réponse du turbo, nous avons travaillé en parallèle sur deux solutions différentes. » La première est de coupler un compresseur volumétrique au turbo. C'est le choix effectué par Abarth pour sa Delta S4. Celle-ci s'impose dès sa première course, au RAC 1985 (Henri Toivonen), avant, dans la foulée, de remporter le Monte-Carlo 1986 (Toivonen, encore) et d'enfiler deux victoires supplémentaires (Biasion en Argentine et Alen au Sanremo suite au déclassement des trois 205 Turbo 16). « Coupler un compresseur et un turbo n'exigeait pas de

deux turbos KKK à faible inertie. Nous avons appelé cette solution Triflux, car il y a trois flux : un à l'admission et deux à l'échappement. » Même si le prototype porte le nom de ECV, pour Experimental Composite Vehicle, son originalité concerne plus le moteur que le châssis. « À l'époque du Groupe B, pour optimiser notre compétitivité, nous avons lancé trois programmes principaux de recherche concernant nos futures voitures de rallye, reprend Lombardi. Le premier, c'était le moteur, nous venons d'en parler. Le deuxième concernait la boîte de vitesses et la variation continue de la transmission (système CVT, testé en F1 par Williams. Ndlr). Il n'a jamais été mené à son terme. Le troisième, c'est le châssis en fibre de carbone (à l'instar des F1 actuelles. Ndlr). La technique en était alors à ses balbutiements. C'est pourquoi, pour la première version de la ECV, nous avons opté pour une solution à la fois intermédiaire et intérimaire, basée



À l'époque, la miniaturisation de l'imposant tableau de bord n'était pas encore à la mode.

trop longs développements et nous étions pressés par le temps, rappelle Lombardi. En revanche, j'ai toujours songé que, à terme, deux turbos à faible inertie donneraient de meilleurs résultats. »

Exemplaire unique

Pendant les six premiers mois de 1986, tandis que Lancia aligne la Delta S4 en championnat du monde des rallyes, le directeur technique d'Abarth travaille, en parallèle, sur une motorisation totalement nouvelle qui, 25 ans plus tard, apparaît enfin aux yeux du public. Les vendredi 8 et samedi 9 octobre, Miki Biasion parcourt, à son volant, plusieurs spéciales du Rally Legend. Claudio Lombardi prend place à ses côtés, ému de se retrouver dans l'habitacle de sa « très ancienne nouveauté ». « Sa principale originalité porte le nom de Triflux, précise Lombardi. La Delta ECV est dotée d'un quatre cylindres à quatre soupapes par cylindre. Sa particularité est d'avoir une soupape d'admission et une soupape d'échappement de chaque côté de chaque cylindre. Il y a deux sorties d'échappement, une de chaque côté de chaque cylindre ; chacune assurant la rotation d'un des

sur le châssis tubulaire de la Delta S4, renforcé sur ses flancs et à l'avant par une structure en carbone, sur laquelle la carrosserie est greffée. La Delta ECV n'était donc pas - encore - une vraie ECV, mais l'appellation est restée. »

Elle est et restera un exemplaire unique. « Pour accélérer son développement, nous avons lancé une première série de cinq moteurs, mais un seul a tourné au banc. Il est monté sur l'auto. Ce week-end, pour le ménager, il ne donne pas sa pleine puissance. »

À l'origine, la pression de suralimentation était prévue pour atteindre les 4 bars. À l'été 1986, Abarth met fin au projet. « Vu le brutal changement de réglementation, nous nous sommes jetés à corps perdu dans le développement de la Delta HF 4WD Gr. A », conclut Lombardi. Une époque s'achevait. Une autre commençait. Au total de ses homologations successives (HF 4WD, HF Intégrale, HF Intégrale 16V et Intégrale), la Lancia Delta Gr. A reste, avec 46 succès, détentrice du record du plus grand nombre de victoires mondiales. Mais ceci est une autre histoire. ●