



**LANCIA**  
DELTA HF INTEGRALE

# LANCIA DELTA HF INTEGRALE

BERLINES



ITALIE  
1990  
LANCIA

*A la fin des années 1980, Lancia avait un incontestable besoin de remplacer sa D37 qui avait connu de très nombreux et méritoires succès en rallye. Le règlement du Championnat du monde imposant aux constructeurs une série de 5000 exemplaires au moins de voitures homologuées sur route pour être engagées en groupe A de l'époque, il convenait d'adopter une machine aisément transformable dont le coût devait rester abordable. C'est ainsi qu'est née la Lancia Delta HF Integrale, qui fit un véritable tabac dans le Championnat du monde pour lequel elle avait été conçue.*



Doté d'un nombre généreux d'instruments, aux cadrans noirs ornés de chiffres rouges, le tableau de bord est parfaitement lisible de jour comme de nuit. Le volant à trois branches est habillé de cuir.

**I**l est indéniable qu'un constructeur ne peut avancer à la légère lorsqu'il envisage de créer une voiture de course dont un nombre minimum d'exemplaires doivent être homologués pour la route. D'une part, Monsieur Tout le Monde ne sera pas forcément à même d'en maîtriser ni la puissance, ni le prix d'achat. D'autre part, les transformations nécessaires ne sont pas forcément compatibles avec un usage quotidien, ni sur le plan du moteur, ni sur celui des suspensions. Il convient donc de rechercher un compromis, ce que le département rallye de Lancia a parfaitement réussi: plus du double des 5000 exemplaires requis trouvèrent acquéreurs.

Le cœur de cette sportive «civilisée» n'est autre que le groupe dont les origines remontent à la Fiat 125. Fortement modifié et amélioré au fil des ans, c'est un moteur moderne pour son époque. Ses quatre cylindres en ligne sont surmontés par une culasse en alliage léger abritant deux arbres à cames en tête entraînés par courroie et deux soupapes par cylindre (version US 83 toujours). Suralimenté par un turbocompresseur Garrett T3, il développe le couple imposant de 290 Nm à 2750 tr/mn.

## Caractéristiques techniques

### Dimensions et poids:

Longueur 3,90 m, largeur 1,70 m, hauteur 1,36 m; poids 1290 kg.

### Moteur:

Quatre cylindres en ligne; alésage x course 84 x 90 mm; cylindrée 1995 cm<sup>3</sup>; couple maxi 290 Nm à 2750 tr/mn; puissance 177 ch (130 kW) à 5250 tr/mn.

### Performances:

Vitesse maximale 212 km/h.

## Une aérodynamique dépassée

La traction sur les quatre roues est la même que celle adoptée sur la Fiat Prisma 4x4 développée conjointement par Steyr et Lancia. Elle est toutefois associée à une boîte de vitesses aux rapports plus rapprochés et à un blocage de différentiel Torsen. La direction à crémaillère convient bien à ce genre de véhicule. Faiblement démultipliée, précise, elle dispose d'une assistance qui n'a rien d'excessif, ce qui permet au «pilote» de conserver un bon contact avec la route.

La Lancia Delta HF Integrale est équipée d'une suspension à quatre roues indépendantes à bras triangulés inférieurs à l'avant, doubles bras transversaux à l'arrière et bras longitudinaux partout. Les quatre freins à disque (ventilés à l'avant) sont reliés à un ABS Bosch doté de capteurs supplémentaires mesurant les accélérations longitudinales et transversales.

Habillée d'une carrosserie due à Giugiaro créée une dizaine d'années avant sa naissance, la Delta Integrale HF est dépassée au niveau de l'aérodynamisme. Elle atteint une vitesse de 212 km/h, et manifeste sa fougue par des accélérations plus que suffisantes en raison de la puissance de son moteur et de l'étagement de sa boîte de vitesses.

Avec son turbocompresseur Garrett T3 et ses deux arbres à cames en tête, le moteur de la version à catalyseur de la Delta HF Integrale développe 177 chevaux. La version «libre» dispose de 200 chevaux.

