

# entretien de la Lancia Delta



Lancée en 1980, la Delta est en quelque sorte le bas de gamme de Lancia; en fait, elle devait occuper la place laissée vacante par la disparition de la Fulvia. La carrosserie « deux volumes » de la Delta a été dessinée par Giugiaro dans un bureau de style de renommée mondiale : Italo Design. Deux cylindrées sont offertes : 1 300 et 1 500 cm<sup>3</sup>. Pour le moteur, Lancia a retenu un groupe motopropulseur de conception moderne, construit en grande série, qui n'est autre que celui de la Fiat Ritmo. La version 1 300 de base est équipée d'une boîte à 4 rapports, alors que les versions 1 300 S (ou LX) et la 1 500 (et LX) possèdent une boîte à 5 rapports.

L'entretien ne pose pas de problème, car l'accès aux divers éléments est assez aisé, sauf peut-être pour la cartouche d'huile, qu'il faut remplacer par-dessous, et le réglage de la garde d'embrayage. L'allumage de la 1 300 (4 vitesses) est du type classique, alors que les autres modèles sont équipés d'un allumage électronique à charge inductive (voir page 2204).

Pour obtenir un meilleur accès au compartiment moteur, le capot peut se placer dans une position donnant une ouverture plus importante (photo 1).

## VIDANGE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

Faites la vidange sur un sol plat, lorsque l'huile est encore chaude, cela facilite son écoulement. Placez un

### FOURNITURES NÉCESSAIRES

Huile moteur (20 W 50)  
Huile de boîte (80 W 90)  
Cartouche de filtre à huile  
Élément de filtre à air  
Jeu de vis platinées (1 300-4 V)  
4 bougies  
Liquide de refroidissement  
Liquide de freins  
Eau distillée (batterie)  
Joint de couvercle de carter d'arbre à cames

réceptif assez grand pour contenir toute l'huile (4,30 l) et dévissez le **bouchon de vidange** moteur, situé au milieu du carter (**attention aux projections d'huile chaude**); pour faciliter l'écoulement, ôtez le **bouchon de remplissage** sur le couvercle de carter d'arbre à cames.

Pendant que l'huile s'écoule, dévissez la cartouche du filtre à huile (**photo 2**) avec une clé spéciale (opération plus facile par-dessous) et jetez-la. Vissez-en une neuve à la place; serrez-la à la main ou avec l'outil spécial. Certaines cartouches portent **des consignes de montage**, respectez-les.

Nettoyez le bouchon de vidange, remplacez son **joint** et remettez-le en place. Faites le plein d'huile neuve (utilisation normale : 20 W 50). Sortez la jauge à huile (**photo 3**), essuyez-la avant de la replonger dans le

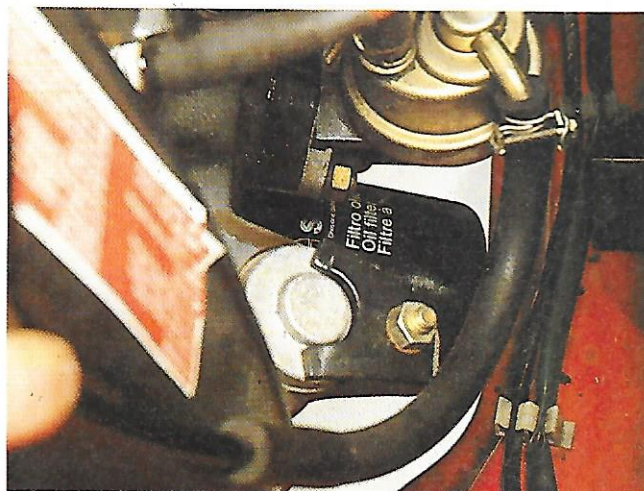


L'entretien de la Lancia Delta ne nécessite pas d'outillage spécial, sauf pour remplacer les pastilles des poussoirs.

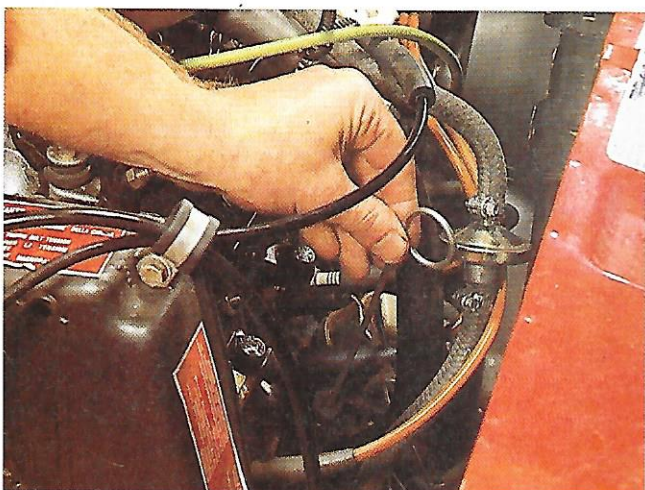
## entretien de la Lancia Delta



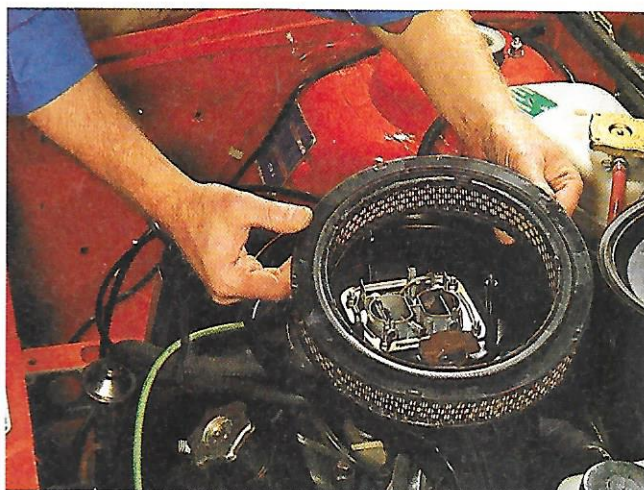
**1** Lorsque vous ouvrez le capot, le crochet s'engage dans un cran ; pour obtenir un meilleur accès, passez ce crochet en dessous du cran.



**2** La cartouche d'huile se remplace à chaque vidange. Pour cela, utilisez une clé spéciale, l'accès est plus facile par-dessous le moteur.



**3** Toutes les semaines, contrôlez le niveau d'huile. Sortez la jauge, une fois l'huile reposée, et vérifiez ; attention à la remettre correctement.



**4** A l'aide d'une clé de 10, dévissez les trois écrous de fixation du couvercle de filtre à air ; remplacez l'élément filtrant par un neuf.

carter-moteur ; sortez-la à nouveau pour lire le niveau ; si celui-ci est correct, remettez en place le bouchon de remplissage.

### ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

Dévissez les **trois écrous** de fixation du couvercle et déposez-le. Si l'élément filtrant est très encrassé ou s'il a servi depuis plus de 10 000 km, remplacez-le par un neuf (**photo 4**). Ces filtres à air comportent un **réglage saisonnier automatique**, supprimant tout réglage.

### ENTRETIEN DU CARBURATEUR

Dégagez le boîtier du filtre à air complet après avoir débranché les Durits et le reniflard ; déposez le carburateur pour un nettoyage. Toutefois, vous pouvez **nettoyer les principaux gicleurs** sans déposer le carburateur.

N'employez pas d'**aiguille** pour déboucher un gicleur :

celui-ci, très fragile, serait irrémédiablement détérioré.

Si vous devez **régler le ralenti**, agissez exclusivement sur la vis de réglage d'ouverture du volet d'air (valeur préconisée : 900 tr/mn).

### ENTRETIEN DU SYSTÈME D'ALLUMAGE

Débranchez les  **fils de bougies** en prenant bien soin de **les repérer**. Déposez les bougies pour les nettoyer et les contrôler (**photo 5**) (écartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm), ou pour les remplacer. Rebranchez les fils de bougies.

Sur les **moteurs 1 300 (5 vitesses) et 1 500**, l'allumeur du type électronique (dit « à décharge inductive ») ne nécessite qu'un **contrôle tous les 20 000 km**. Vérifiez l'état du **rotor** et celui de l'**intérieur du couvercle** du distributeur (**photo 6**).

Sur le **moteur 1 300 (4 vitesses)**, il faut contrôler l'écartement des contacts. Pour cela, déposez le

couvercle du distributeur et ôtez le rotor. Amenez le **contact mobile** en **pleine ouverture** et vérifiez l'écartement des contacts avec un jeu de cales (0,40 mm); le **réglage** s'effectue en agissant, à l'aide d'une clé genre Allen, à travers la fente du boîtier. **Remplacez les contacts** du rupteur tous les 20 000 km.

## CALAGE DU POINT D'ALLUMAGE

Les **repères** de calage sont situés d'une part sur un **repère fixe** et d'autre part sur la **poulie de vilebrequin** (photo 7).

Le contrôle (surtout pour le moteur 1 300, 4 vitesses) peut s'effectuer avec un pistolet stroboscopique ou



**5** Tous les 10 000 km, déposez les bougies; contrôlez leur état et l'écartement des électrodes. Si elles sont usées, remplacez-les.

### TABLEAU D'ENTRETIEN

#### Toutes les semaines :

- Vérifiez le niveau d'huile moteur
- Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement
- Vérifiez le niveau du liquide de freins
- Vérifiez le niveau d'électrolyte de la batterie
- Rajoutez de l'eau dans les réservoirs lave-glace
- Vérifiez la pression des pneus
- Testez les ampoules et les essuie-glace

#### Tous les 10 000 kilomètres :

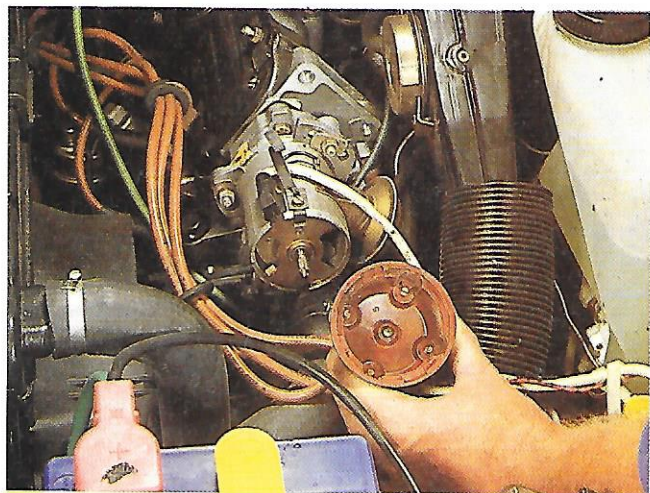
- Répétez les opérations ci-dessus
- Vidangez et renouvelez l'huile moteur
- Remplacez le filtre à huile
- Remplacez le filtre à air
- Contrôlez et remplacez les bougies
- Contrôlez et réglez le ralenti
- Contrôlez les soufflets des arbres de roues

#### Tous les 20 000 kilomètres :

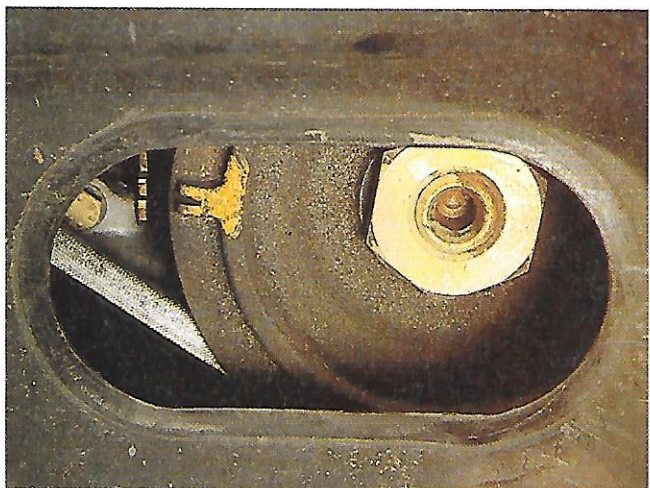
- Répétez les opérations ci-dessus
- Contrôlez le niveau d'huile de boîte
- Remplacez les contacts du rupteur (1 300, 4 V)
- Contrôlez l'allumage électronique
- Contrôlez et réglez la garde d'embrayage
- Contrôlez et réglez le jeu des soupapes
- Contrôlez les plaquettes de freins
- Contrôlez la tension de la courroie
- Contrôlez l'alignement des roues
- Contrôlez les freins arrière
- Contrôlez l'usure de la courroie crantée
- Contrôlez le frein de stationnement

#### Tous les 30 000 kilomètres :

- Répétez les opérations ci-dessus
- Vidangez et renouvelez l'huile de la boîte

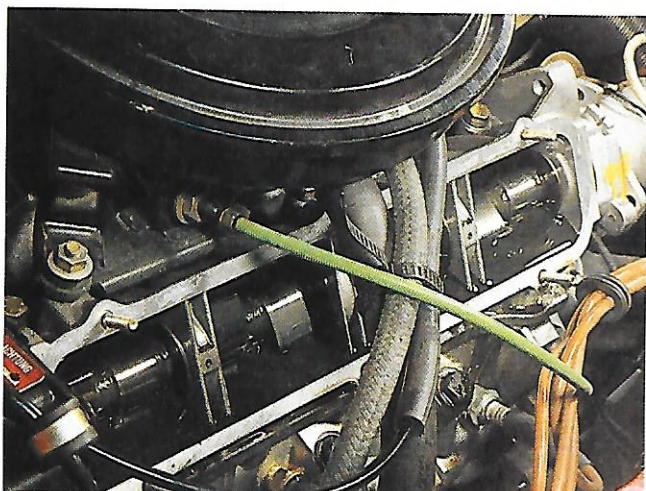


**6** Sur ce modèle, l'allumeur est électronique, du type à décharge inductive. Contrôlez périodiquement l'état de l'intérieur du chapeau et du rotor.

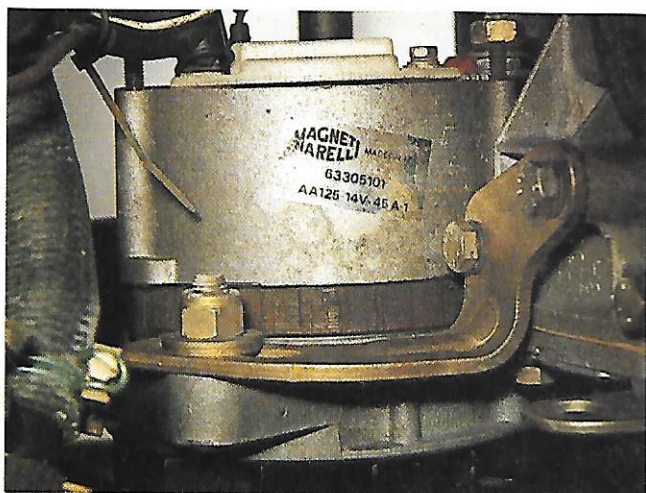


**7** Pour accéder aux repères de calage du point d'allumage, braquez les roues à fond vers la droite, puis déposez le cache en plastique qui se trouve dans le passage de roue.

## entretien de la Lancia Delta



**8** Pompez l'huile avant de vérifier le jeu aux soupapes. Le remplacement des pastilles, opération délicate, nécessite l'emploi d'un outillage spécial.



**9** Vérifiez périodiquement la tension de la courroie alternateur/pompe à eau. Si un réglage s'impose, agissez sur les 2 écrous de serrage de l'alternateur.



**10** Le niveau de liquide de refroidissement est correct lorsque, le robinet de chauffage étant ouvert et le moteur froid, le liquide affleure le repère gravé sur la nourrice placée sur le tablier.

avec une lampe témoin. Dans le premier cas, branchez le **pistolet** sur le câble haute tension (fil de bougie) du **cylindre n° 1**. Éclairez les repères; si le réglage est correct, le pistolet stroboscopique doit s'allumer au moment où le réglage coïncide, c'est-à-dire repère sur poulie face au repère fixe (avance à l'allumage : 10° avant PMH).

Pour un contrôle **avec la lampe témoin**, mettez les repères (toujours les mêmes) face à face, puis débranchez un des fils de la lampe témoin à la masse et l'autre sur le **contact mobile**. Mettez le contact; si le point d'allumage est correct, la lampe de contrôle doit s'allumer.

Si le réglage n'est pas correct, desserrez les écrous de **fixation du distributeur** et tournez-le dans le sens voulu : avec le pistolet, faites coïncider les repères (moteur tournant); avec la lampe témoin, moteur à l'arrêt et repères face à face, la lampe doit s'allumer. Resserrez les écrous de fixation.

### RÉGLAGE DU JEU AUX SOUPAPES

Déposez le couvercle du carter d'arbre à cames (**photo 8**). Avec une seringue, **pompez l'huile** dans chaque emplacement. Amenez la **came du poussoir** à contrôler en position **perpendiculaire**, vers le haut; mesurez, à l'aide d'un jeu de cales, le jeu entre la pastille de réglage et la came (admission : 0,40 mm; échappement : 0,50 mm).

Pour **remplacer une ou plusieurs pastilles**, vous devez utiliser un **outillage spécial** : outil de pression des poussoirs A 60421; pince pour extraire les pastilles A 87001. Avant d'enfoncer les deux poussoirs d'un même cylindre, orientez l'**encoche des poussoirs** perpendiculairement à l'arbre à cames.

### SYSTÈME DE REFOIDISSEMENT

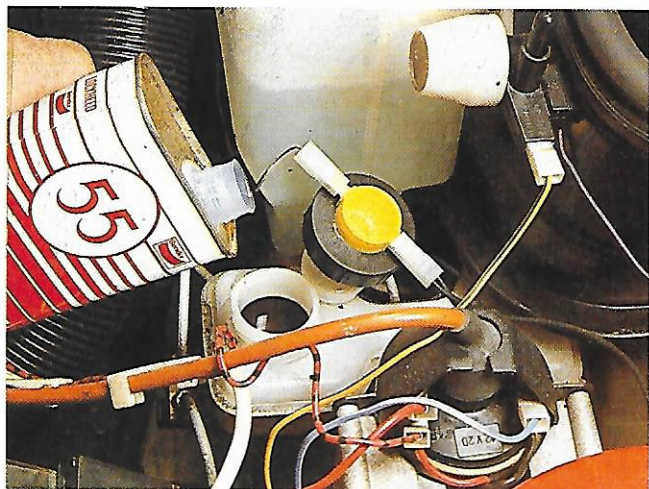
Vérifiez la **tension de la courroie** qui entraîne la pompe à eau et l'alternateur. Si elle est détendue, agissez sur la position de l'alternateur par l'intermédiaire de ses deux écrous de serrage (**photo 9**), pour la retendre.

**Attention** : une courroie **trop tendue** accélère l'usure des roulements de la pompe à eau et de l'alternateur. Si elle est usée, remplacez la courroie. Vérifiez l'état des **Durits**; changez-les si elles sont durcies ou craquelées.

Complétez, si nécessaire, le niveau du **liquide de refroidissement**. Pour cela, rajoutez-en dans le **vase d'expansion** jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère sur le réservoir (**photo 10**).

### CONTRÔLE DU NIVEAU DE LA BOÎTE DE VITESSES

Vérifiez, tous les 20 000 km, le niveau de l'huile. Celui-ci est normal lorsque l'huile affleure le **bord inférieur** du trou de remplissage situé **sur la face avant** de



**11** Toutes les semaines, vérifiez le niveau du liquide de freins; si vous devez effectuer un complément, n'utilisez que des produits préconisés.



**12** Déposez la roue et braquez à fond vers l'extérieur. A l'aide d'un régleur, mesurez l'épaisseur totale de la plaquette (minimum : 7 mm, dont 2 mm de garniture).

la boîte, à côté du contacteur des feux de recul. Pour **vidanger la boîte**, faites-le lorsque l'huile est encore chaude; dévissez le bouchon placé dans la partie inférieure du groupe boîte/différentiel. Faites le plein par le trou de niveau.

### RÉGLAGE DE LA GARDE D'EMBRAYAGE

Contrôlez périodiquement la garde **au levier** de débrayage. Si un réglage s'impose, agissez sur l'**écrou spécial** situé sur l'extrémité avant du câble relié au levier de débrayage, jusqu'à obtenir une garde de 3 à 5 mm.

### SYSTÈME DE FREINAGE

Contrôlez, au moins **une fois par semaine**, le niveau du liquide de freins dans le réservoir. Le **bouchon** comporte un capteur relié à un témoin « mini » sur le tableau de bord; contrôlez de temps en temps la lampe témoin. Faites le complément, si nécessaire (**photo 11**). S'il faut en rajouter souvent, c'est qu'il y a **une fuite**: il faut alors localiser l'organe défectueux et le réparer avant de reprendre la route.

Contrôlez l'état d'usure des **plaquettes de freins avant**, en déposant la roue et en braquant **vers l'extérieur**; prenez un régleur et mesurez l'épaisseur (**photo 12**) de garniture restant sur son support (minimum 2 mm).

Le **frein à main** doit bloquer les roues dès le 5<sup>e</sup> cran. Si ce n'est pas le cas, agissez sur la **chape de réglage**, située dans l'habitacle, sous le levier de frein à main.

### ENTRETIEN A EFFECTUER SOUS LA VOITURE

Placez la voiture sur chandelles à l'aide d'un cric. Inspectez les **pare-poussière de rotules**, les soufflets des **arbres de roues** et ceux du **boîtier de direction**.

Examinez l'**échappement**, moteur tournant au ralenti, pour déceler toute fuite éventuelle au niveau des raccords et du silencieux. Contrôlez les tuyauteries de freins et les canalisations d'amenée du carburant.

### ENTRETIENS DIVERS

Vérifiez l'état de charge de la batterie. Terminez l'entretien en contrôlant le bon état des **balais d'essuie-glace** et en vérifiant que **toutes les lampes** fonctionnent. Huilez à la burette les charnières de portes, du capot, du hayon et les serrures.

#### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

• Ordre d'allumage :	1, 3, 4, 2
• Régime de ralenti :	900 tr/mn
• Jeu des soupapes (à froid) :	
— admission :	0,40 mm
— échappement :	0,50 mm
• Bougies :	Champion, Marelli ou équivalent
• Écartement des électrodes :	0,6 à 0,7 mm
• Angles de cames : (1 300-4 V) :	55 ± 3°
• Écartement des contacts :	0,40 mm
• Calage de l'allumage :	
— statique :	7 à 8°
— au ralenti :	10°
• Capacité huile moteur :	4,30 l
• Capacité huile de boîte (4 V/5 V) :	3 l / 3,35 l
• Capacité circuit de refroidissement :	6,30 l
• Dimensions des pneumatiques :	
— 1 300 (4 vitesses) :	145 SR 13
— 1 300 (5 vitesses) et 1 500 :	165/70 SR 13
• Pression de gonflage AV et AR :	
— charge normale :	1,8 bar
— pleine charge et vitesse élevée :	2 bars