PEUGEOT 304 S GR.2 D'ÉPOQUE ! | **MATRA MS620** DÉBUT DE SAGA

Vintage Racers

LE MAG' DES PISTONHEADS

11 Mai/Juin 2016

L 15035 - 11 - F: 5,95 € - RD

LANCIA DELTA HF GR.N SA PART DE LA LÉGENDE !

DAUPHINE + YAMAHA L'IDÉE FOLLE !

VAUXHALL CHEVETTE

FORD ESCORT RS1600

COOPER STYLE ! INNO' 1001

Vintage Racers Hors-Série N°11 - 5,50€ - BEL/LUX : 5,90€ - DOM : 6,35€ - ITA/ESP/GR/PORT CONT : 6,35€ - D : 6,80€ - A : 7,80€ - CH : 8,80 ES-CAN : 8,99 $cad - MAR : 60 mad - TUN : 12 tnd - NCAL/S : 900 CFP - POL/S : 1000 CFP

Vintage Racers

Edito n° 11 *mai/juin 2016*

DU BEAU À VENIR

Tout le monde y songeait sans que rien ne se concrétise vraiment, et puis voilà, ça se fait petit à petit tout de même : de grands rendez-vous classiques se préparent, attendus, comme de grandes bouffées de nostalgie qui vont nous aérer ! D'abord, la cinquième édition du Raid des Pionniers. Après plusieurs rassemblements et parcours sur d'anciennes spéciales et prologues français des vieux Paris-Dakar qu'on aimait tant, cette fois c'est le début de la grande aventure : route vers l'Afrique ! Le Maroc, plus précisément, car les circonstances politiques et sociales, pour ne pas dire religieuses, sur ce continent, rendent les choses plus difficiles à organiser ailleurs. Bravo donc à l'équipe d'avoir réussi à mettre au point ce beau rendez-vous. Ensuite, il y a aussi le Vosges Rallye Festival : l'équipe organisatrice du fameux Rallye de l'Eifel allemand vient chez nous organiser une fête identique ! Evidemment, on compte bien revoir les Groupe B à l'arrache sur les petites routes... Que tout cela va être beau ! Une belle saison 2016 en perspective... Vous trouverez toutes les informations dans nos pages news pour vous inscrire ou assister à ces événements. Quant à nous, nous démarrons un nouveau projet racer. Nous vous tiendrons vite au courant....

La Rédaction
vintageracers.magazine@gmail.com

Vintage Racer est édité par RIVA CORPORATE SARL :
16 rue de la Fontaine au Roi, 75011, Paris
- Service Abonnement : abt.riva@gmail.com 0140218200
- Périodicité : Bimestriel
- N° de Commission Paritaire : 1119 K 92542
- N° ISSN : 2430-3542
- Directeur de la Publication et Gérant : Edouard Dana
- Responsable de la Rédaction : Jérôme Guet
- Rédacteur en Chef : Thibaut Amant
- Rédaction : José Pereira
- Régie Publicitaire : AMAPUB - Arnaud Meslet - 0146426107 / 0624207115 arnaud.meslet@amapub.net
- Directrice Artistique : Flore Boisseau
- Ont collaboré à ce numéro : Frédéric Veillard, David Pell, Pierre-Yves Gaulard, Etienne Crébéssègues, Florian Grout, Fabrice Berri, Arnaud Meunier.
- Distribution : MLP - France / Tondeur Diffusion (Belgique)
- Service Comptabilité : Noura Debbar.
- Service Ventes : Malika Lavergne malika.lavergne@orange.fr
- Imprimerie : SIB imprimerie, Zone industrielle de la Liane, B.P. 343, 62205, Boulogne-sur-Mer Cedex - Imprimé en France.

TEXTE THIBAUT AMANT, PHOTOS PIERRE-YVES GAULARD

LA PICCOLA

Lancia Delta HF Integrale Gr.N

L'après Groupe B en rallyes allait être marqué par le... Groupe A. Et le règne de la Lancia Delta Integrale. Une macchina fantastique au palmarès démentiel. Un palmarès dont on connaît moins les succès dans la petite catégorie, celle du Groupe N. Cette ancienne voiture de reconnaissance d'un team italien va nous permettre de redécouvrir l'une des facettes les moins connues de ce mythe du sport automobile...

guy moerenhout racing
HF 4WD
AG-960
POWERPLUS
KREATOR

RACER 80

LANCIA DELTA HF INTEGRALE GR.N

CONTRE TOUTE ATTENTE, EN GROUPE N, LA DELTA HF NE SERA PAS UNE ARME FATALE.

En mai 1986, Lancia donne un coup de fouet à sa déjà vieille berline Delta (1982) en dévoilant la version HF 4WD. Commercialement, il s'agit d'exploiter plus facilement l'aura de la Delta S4 de Groupe B, la Série 200 de celle-ci restant anecdotique sur ce plan. Pour élaborer cette version sportive, Lancia transplante le 4 cylindres 2 litres turbo de la grosse Thema : cette configuration mécanique est véritablement étudiée pour le marché italien, qui surtaxe les plus de 2 litres. Ce bloc est idéal dans la « petite » caisse de la Delta, et grâce au Garrett T3 qui lui souffle dans les bronches, la nouvelle sort tout de même 165 ch. Ce qui en fait une « super GTI » : ses concurrentes – Peugeot 309 GTI, Renault 11 Turbo, Ford Escort RS Turbo... – étant loin de l'égaler sur ce plan. Reste ce physique signé Giugiaro, qui ne fait pas vraiment dans la sensualité des lignes. On verra bientôt que cette Delta HF s'en accommodera pour encore un bon bout de temps ! La différence par rapport au reste de la production de la catégorie réside cependant dans son mode de transmission à quatre roues motrices : sur les voitures de série de cette gamme, c'est pratiquement inédit...

LA FOLLE ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

Dès lors, la Delta HF 4WD va évoluer durant de belles années, l'histoire du modèle de série étant étroitement liée à celle du modèle de compétition. Car dans l'idée de Lancia au départ, il y a aussi la volonté de l'engager également en rallyes dans la catégorie du Groupe A. Ce qui n'était pas prévu, c'était que le Groupe B allait vivre en 1986 sa dernière année d'exploitation, suite à des incidents dramatiques, et propulser la sous-catégorie du Groupe A aux avant-postes du WRC... Lancia était alors le seul constructeur à avoir une machine prête à l'emploi ! En série, du coup, la Delta HF grandit vite : un an après son lancement elle devient Integrale dans sa dénomination, gagne des épaules plus larges et 20 ch de plus. Puis ce sera une culasse à 16 soupapes en 1989 (capot bombé) qui lui permet d'afficher 200 ch en série. L'EVO 1 grimpe

Rien de bien extraordinaire à bord : on trouve l'habituel fourbi des instruments de mesure de régularité.

LES MODIFS

MOTEUR

Base 4 cylindres en ligne 1 995 cm3, puissance passée à 195 ch : intercooler plus gros homologué Gr.N, turbo avec pression augmentée homologuée Gr.N, sortie d'échappement Gr.N 52 mm. Transmission d'origine mais avec pont court 14/57.

CARROSSERIE/CHÂSSIS.

Jantes Speedline Monte Carlo, bavettes avant/arrière, rampe de phares sur capot. Tôle de protection carter, réservoir d'essence protégé également. Suspension équipée d'amortisseurs Gr.N avant/Arrière, avec ressorts spéciaux « terre et gravier ». Plaquettes de freins Gr.N avant/arrière.

HABITACLE

Tableau de bord d'origine, avec contre-portes d'origine. Baquets, harnais QSP. Pas d'arceau pour ne pas modifier la caisse d'origine (cette Delta ne sert qu'en régularité classique). Instrumentation de bord pour la régul' (trip…).

2 DÉTAILS À LA LOUPE

APRÈS LA ROUE, LA SPEEDLINE...

Après l'invention de la roue, Speedline a inventé la Type 2015 Monte-Carlo ! Une jante mythique dans le cœur des rallymen... Avec la O.Z. Vous serez agréablement surpris de savoir que cette jante en magnésium est toujours commercialisé, en 8x17 pouces seulement, en série limitée, pour la Delta uniquement et en usage routier (www.speedlinecorse.co.uk), au prix de 600 £ environ la roue ! On en a vu aussi à 700 € l'une sur des sites d'annonces italiens... Pour retrouver d'authentiques roues d'époque, en revanche, c'est moins simple.

AVEC UN ABARTH ÇA VA PLUS VITE !

Le volant d'origine de la Delta HF 4WD est assez proche de celui monté sur cette voiture, avec trois branches à fente. Mais ce deux branches est siglé Abarth, qui reste le département compétition du groupe Fiat et donc de Lancia déjà dans ces années-là. Il fallait donc ce modèle, pas facile à dénicher : on en a trouvé un sur EBay pour 275 €, un autre chez Storic Italia pour 60 € !

SANS LA MODIFIER PROFONDÉMENT, GUY A SOUHAITÉ EN FAIRE UNE RÉPLIQUE DES GROUPE N D'ÉPOQUE, AVEC ÉVIDEMMENT LA PEINTURE MYTHIQUE AUX COULEURS DE MARTINI RACING !

+ D'INFOS

- **www francoiseric.mathieu.free.fr** : un site très bien fait pour comprendre toute l'histoire de la Delta intégrale en synthèse.
- **www.scuderia-lancia-integrale.com** : le club de référence.
- **www.storic-italia.com** : spécialiste de la Delta Integrale dans le sud de la France.
- **www.thierryautos.com** : autre spécialiste dans la région Bourgogne.

à 10 ch de plus et se forge un physique de bodybuildeuse en 1991. Enfin, l'Evo 2, deux ans plus tard, sort 215 ch et constitue l'aboutissement du modèle en série. Une histoire improbable : sans le coup de pouce du sort à la fin 1986, cette Delta HF n'aurait jamais connu une telle carrière, un tel palmarès (on y vient), un tel statut de voiture « culte ». Tout tient parfois à peu de choses...

LA LÉGENDE

Car en compétition, la petite boîte à quatre roues qui s'étale sous vos yeux est un monument. En toute simplicité, la voiture la plus titrée en rallyes depuis toujours ! Inégalée à ce jour... Six titres consécutifs en Championnat du Monde des rallyes entre 1987 et 1992 (soit quarante-six rallyes gagnés en tout), cinq titre en Championnat d'Europe (1988, 1989, 1991, 1992, 1994), et ajoutons une quarantaine de championnats nationaux (de la Grèce au Liban, de l'Italie à l'Allemagne, en passant par la République Tchèque ou l'Espagne !). Seule la France lui a échappé, sauf en championnat des rallyes terre, où elle a gagné à cinq reprises entre 1990 et... 2002 ! Un palmarès tellement long qu'on en a fait des livres !

Seulement tout converge vers l'unique Groupe A, devenu catégorie « reine » du rallye à tous les niveaux à cette époque... Seulement, on oublie aussi qu'une petite catégorie existait, celle du Groupe N, avec des autos que la FIA souhaitait proches de la série... Dans les faits, le Groupe N demeurait relativement permissif : dimension des freins d'origine mais plaquettes libres, amortisseurs libres (mais obligation de conserver l'architecture des suspensions d'origine), préparation moteur réduite mais possibilité de pousser jusqu'aux cotes de réparation maximales prévues par le constructeur... Avec son moteur turbocompressé, la Delta HF 4WD première du nom se retrouve automatiquement homologuée en classe N4, le top de la catégorie. Mais paradoxalement, elle n'y brillera pas tant que ça... Si en Groupe A, la puissance oscillera suivant les saisons de 258 à 365 ch, en Groupe N, celle-ci sera nettement plus contenue : durant cette première saison 1987, la Delta HF Gr.N propose tout de même entre 190 et 195 ch suivant le préparateur qui est aux manettes. Car comme en Gr.A – où le modèle bénéficie cependant d'un

RACER 80

LANCIA DELTA HF INTEGRALE GR.N

L'équipement de course d'une Delta Gr.N se résume à quelques accessoires indispensables en rallyes : les baquets, une rampe de phares, une roue de secours dans le coffre... La peinture Martini Racing fait le reste !

team officiel Lancia-Martini -, nombre de scuderias privées vont s'en emparer, estimant détenir l'arme fatale. Vrai en Gr.A, bien moins en Gr.N : il suffit de jeter un œil sur les résultats mondiaux ou nationaux de l'époque pour s'en rendre compte. Un seul titre mondial en WRC, précisément en cette première année 1987, avec rien moins qu'Alessandro Fiorio (fils de) aux commandes. Même chez elle, en Italie, elle ne brillera dans la petite catégorie qu'en 1987 avec Franco Cunico, qui passera bien vite, comme beaucoup, à la Ford Sierra RS Cosworth nettement plus puissante en N ! Même la petite Renault 5 GT Turbo se comportera mieux que la Delta dans cette « sous-catégorie » : avec son simple 1400, la française remportera même une manche du Championnat du Monde des rallyes devant les grosses Groupe A (dont la Delta !), c'était au rallye Côte-d'Ivoire 1989 !

RÉPLICA N

Cela ne fait pas pour autant de la Delta HF une « mauvaise » sportive en version Groupe N. Loin de là... Et quand Guy Moerenhout – géantissime spécialiste Abarth et Lancia installé en Belgique – a la possibilité d'acquérir un modèle 1987, dont de toute première génération, avec quelques atouts dans sa carte grise, il n'hésite pas : il s'agit d'une ancienne voiture de reconnaissance d'un team privé italien de l'époque, et celle-ci à son passeport technique de l'ASI (la FFSA italienne...) en bonne et due forme ! Les puristes vont hurler, mais l'auto était dans une configuration quasi d'origine au départ – ce qui devient très rare sur cette première version – hormis les jantes Speedline Monte Carlo qui étaient déjà dessus. Pour autant, sans non plus la modifier trop profondément, Guy a souhaité en faire une réplique des Groupe N d'époque. Et ce, avec évidemment la peinture mythique aux couleurs de Martini Racing ! C'est donc dans cette livrée que nous découvrons notre HF, avec cette surprise de constater qu'on avait presque oublié qu'elle était

dotée d'ailes plates à ses débuts. Les modifications sont assez restreintes sur le plan technique, et essentiellement portées sur la mécanique qui reçoit divers aménagements autorisés à l'époque. Vous trouverez le détail dans nos encadrés. A bord, on trouve évidemment les indispensables accessoires de régularité, sachant que désormais Guy s'en sert pour des rallyes classiques où cette jeunette peut déjà être accueillies comme il se doit : sous les vivas d'un public reconnaissant des services rendus au rallye !

Nos plus vifs remerciements à Guy Moerenhout (www.abarth-gmr.be) pour son accueil toujours passionné.