La gazetta della Scuderia

Octobre à décembre 2008 – numéro 20

Dans ce numéro…

Le résumé complet de DeltAlsace et de Spa Italia 2008

Didier Auriol dans la Gazetta Storica

La page mécanique consacrée au circuit d'admission d'air

www.scuderia-lancia-integrale.com

Edito, le mot du Président…

L'été est terminé, et avec lui les activités de farniente telles que l'apéro ou la sieste sous un arbre. Finie la saison où nos belles italiennes aiment se reposer à l'ombre d'un garage, loin des surchauffes en haut des cols. Les integralistes en ont profité parfois aussi pour remettre à neuf leur monture : petite vidange pour les uns, et bonne préparation pour les autres. Les sorties sont donc logiquement plus rares en été qu'au printemps et à l'automne.

Plus courageux, les alsaciens de la « SLI Est » ont organisé une superbe sortie DeltAlsace, et les ch'nordistes de la « SLI Nord-Be-Lux » ont participé officiellement à leur première sortie en arborant nos couleurs lors du week-end SpaItalia, sur le célèbre circuit belge de Spa-Francorchamps.

Au rayon des mauvaises nouvelles, la SLI Corse a malheureusement été contrainte d'annuler la DeltonaCorsica 2008, tout comme la SLI Sud a été contrainte d'annuler DeltArdèche, faute de participants. Vivement les éditions 2009…

Bientôt DeltAlpes, sortie mythique de la SLI Sud, et DeltaVerdon, qui nous permettra, tout en rendant hommage à notre cher Bertrand, de rouler ensemble…en attendant, savourez ce numéro 20 de la Gazetta Della Scuderia !

Marco, votre dévoué Président…

Vos remarques sont les bienvenues sur le forum
www.scuderia-lancia-integrale.com

Sommaire

Edito	Page 2
Les News de la Fédération	Page 4
La page Mécanique : le circuit d'admission d'air	Page 7
L'actualité des clubs fédérés « Scuderia Lancia Integrale »	Page 9
Gazetta Storica : Didier Auriol	Page 13
Clin d'œil : La Giornata Beta 2008 - Régine et Cédric ont encore frappé !	Page 16
Portrait d'un adhérent : Franck, co-secrétaire de la FSLI	Page 17
Les petites annonces	Page 19
La boutique de la fédération	Page 19
Prochainement dans votre gazette	Page 20

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°20.
Le magazine trimestriel d'informations de la **Fédération Scuderia Lancia Integrale**

FEDERATION SCUDERIA LANCIA INTEGRALE, association loi 1901
41, rue d'Isly
13005 MARSEILLE
Téléphone 06.60.14.38.94
Mel : contact@scuderia-lancia-integrale.com site web : www.scuderia-lancia-integrale.com

Responsable de la publication : Marco Ferrara Maquettage et rédaction : Olivier Astier

Ont participé à la rédaction du numéro 20 : Maxime Fontaine (DeltAlsace), Franck Auletta (portrait d'un adhérent), Vincent et Xavier (SpaItalia 2008), Olivier Astier (autres articles).

1ère de couverture : la sortie DeltAlsace organisée, qui s'est déroulée les 12 et 13 juillet.

Les news de la fédération

« La plus belle reussite de la Scuderia est qu'aux 4 coins de France il y ait un ami Sliste pour vous aider »

Vous avez sûrement lu sur le forum cette citation, dont l'auteur n'est autre que notre président démocratiquement élu, je veux bien parler de Marco…A la Fédération Scuderia Lancia Integrale comme toujours, les actes suivent les paroles. Afin d'aider et de renseigner les adhérents des clubs de notre fédération d'integralistes, des adhérents FSLI sont identifiés sur le territoire national et en Belgique. Ces personnes vous renseigneront sur le fonctionnement du club, sur le déroulement des sorties, sur les commandes de pièces, etc, etc, bref, sur le fonctionnement du club. Il s'agit en fait d'un annuaire d'adhérents à joindre si besoin dans votre région. Les régions suivantes attendent leur candidat : ILE DE France, AUVERGNE et REGION CENTRE, BOURGOGNE, PAYS DE LOIRE, LIMOUSIN, BRETAGNE, MIDI-PYRENEES. Manifestez-vous sur le forum si vous souhaitez être adhérent identifié dans votre département ou région ! Certains des adhérents nous ont permis de donner leur numéro de portable personnel ; merci de ne pas en abuser, et de privilégier si vous en avez la possibilité, les questions par Message Privé sur le forum. Le fonctionnement proposé a pur but de faire en sorte que les passionnés de la belle Intégrale ne se sentent plus seuls dans leur garage, et trouvent un relais pour l'ensemble des sujets relatifs à leur passion, et que toutes les demandes diverses et variées n'aboutissent pas sur le répondeur de notre président, qui ne peut pas gérer tout seul tous les problèmes. Ainsi, des liens intégralistes vont se lier, qui aboutiront peut-être à l'organisation de sorties, d'évènements, de clubs locaux, ou autres…

Les relais FSLI sont à votre écoute, par exemple en cas de besoin de commande de pièces.

La liste de des adhérents qui ont donné leur numéro de téléphone sur le forum est donnée ci-dessous :

ALSACE	*BAS RHIN*	*CEDRIC HF*	*tel 06.83.88.00.56*
AQUITAINE	GIRONDE	Polo40G	sur le forum, par MP
SUD OUEST	*HAUTE GARONNE*	*REMI*	*tel 06.50.74.75.50*
CORSE	HTE CORSE	JLP 19	tel 06.09.06.63.92
FRANCHE COMTE	*DOUBS*	*Maxime Fontaine*	*tel 06.08.76.28.04*
LANGUEDOC	PYRENEES ORIENT	MARCEL	tel 06.14.22.39.47
LANGUEDOC	*HERAULT*	*ALX*	*tel 06.89.94.74.27*
LORRAINE	MOSELLE	CHRISTOPHE	sur le forum, par MP
BELGIQUE		*RS200*	*sur le forum, par MP*
BELGIQUE		VINCENT125TC	sur le forum, par MP
NORMANDIE	*SEINE MARITIME*	*SEB*	*tel 06.11.16.48.90*
NORMANDIE	CALVADOS	STEPHANE	tel 06.60.54.25.27
POITOU-CHARENTES	*CHARENTE*	*BERNARD*	*tel 06.23.09.09.42*
SUD EST/PACA	BOUCHES-DU-RHONE	MARCO	tel 06.60.14.38.94
SUD EST/PACA	*BOUCHES-DU-RHONE*	*FRANCK*	*sur le forum, par MP*
SUD EST/PACA	BOUCHES-DU-RHONE	OLIVIER	sur le forum, par MP
SUD EST/PACA	*ALPES MARITIMES*	*FELIPO*	*tel 06.14.80.20.73*
SUD EST/PACA	VAR	FULVIAGAP	tel 06.16.91.30.61
SUD EST/PACA	*VAUCLUSE*	*GUILLAUME*	*tel 06.17.19.35.66*
RHONES-ALPES	ARDECHE	DAVID	tel 06.18.32.61.69
PICARDIE		*DELTATURBO*	*sur le forum, par MP*

Les news de la fédération

La Diffusion de la Gazetta Della Scuderia

La Gazetta della Scuderia « nouvelle formule » a été rénovée depuis le numéro 17. Chaque nouveau numéro est téléchargeable, en couleurs et au format .pdf, dès sa parution depuis la page d'accueil du site internet de la fédération. Certains d'entre vous ont manifesté le souhait d'en recevoir un exemplaire par courrier postal. Les personnes intéressées pour recevoir gratuitement la gazette par courrier postal, dès le prochain numéro, sont priées de se faire connaître (*sur le forum par MP à « Olivier », en contactant la FSLI par téléphone, ou en formulant cette demande par courrier sur papier libre au siège de la Fédération, dont l'adresse postale figure en page 3*).

En fonction de nos moyens informatiques, la Gazetta sera imprimée en couleurs ou en noir et blanc.

La gazetta della Scuderia
Les Jours Lancistes Internationaux
74 autos pour une manifestation memorable...
www.scuderia-lancia-integrale.com

!! Infos Forum !!

Le forum de la fédération Scuderia Lancia Integrale s'enrichit d'une rubrique consacrée aux Delta « 2WD », à 2 roues motrices (des demi-intégrales si vous préférez).
Cette rubrique, créée à l'initiative de David Ferrand (voir le « portrait de l'adhérent » de votre Gazetta n°19), permet aux heureux possesseurs de ces automobiles de les recenser, de discuter de leurs historiques et de leur passion en général. Allez-y et…postez !

Delta 1600HF Turbo Carbu de 1984
(Une des « 2WD » dont Barnabé « Delta 49 » est l'heureux propriétaire)

La FSLI vous informe… Bientot une Assemblee Generale !!

L'assemblee generale des membres du bureau de la fédération se tiendra les 15 et 16 novembre prochains, comme cela est prévu une fois par an. Cette année, c'est la « SLI Sud » qui organise les débats. Un ordre du jour est prévu, auquel vos questions viendront se greffer.

Aussi, n'hésitez pas à faire part de vos remarques, suggestions, questions (ou encouragements !!) aux adhérents déclarés (liste par région en page 5) ou directement au président, de façon à ce que votre message soit relayé lors de cette assemblée.

L'ordre du jour :

- Présentation par la trésorière ou le président du bilan financier de l'association pour l'année 2008,
- Présentation par le président des points suivants :
  - Dissolution du bureau actuel,
  - Election du bureau proposé par le président,
  - Calendrier prévisionnel 2009 des sorties, club par club,
  - Dépouillement du questionnaire de satisfaction,
  - Diffusion de la Gazetta della Scuderia,
  - Politique de la fédération sur la gestion des réparations mécaniques au garage du club, et de la vente de pièces détachées,
- Tour de table, échanges de questions/réponses, points divers à l'initiative des participants.

Les news de la fédération

LA « SLI CORSE » A DESORMAIS SON SITE INTERNET !

Elle vous invite à le découvrir. Il est évidemment entièrement dédié à la belle Integrale, et à ses passionnés. Visitez-le site, et vous y trouverez des informations sur l'activité de ce club affilié à la Fédération SLI, sur ses membres actifs et sur les sorties organisées **slicorse.e-monsite.com**

La Deltona Corsica, organisée chaque année sur l'Ile de Beauté depuis 2002, est la sortie la plus prisée par les SLIstes.

DELTA VERDON EDITION2008 - SOUVENIR BERTRAND HERAIL

La **Fédération Scuderia Lancia Integrale** vous propose de nous réunir ***le 8 novembre*** et de passer ensemble une journée en la mémoire de notre ami « sliste » Bertrand Herail, et de parcourir à cette occasion les routes du **Parc Naturel Régional du Verdon.** Ce parcours alterne routes étroites, sinueuses et tronçons roulants, avec tout au long de la journée des paysages remarquables. Prévoir votre journée pour cet itinéraire de **300 kilomètres** environ dans le Var et les Alpes de Haute-Provence. Au cours de cette journée, nous traverserons le bois de Pourrières en direction de Rians. Puis, nous nous dirigerons vers le village de Greoux-les-Bains et le Lac d'Esparron. En route ensuite vers les Basses Gorges du Verdon, Moustiers-Ste-Marie, le Lac de Sainte-Croix, et le Grand Canyon du Verdon, dont nous ferons le tour complet par les Balcons de la Mescla. Un parcours au cours duquel nous ferons de nombreuses pauses… La manifestation n'est pas réservée aux seuls membres des clubs de la FSLI, mais à tous les amoureux de leur voiture ancienne, ou à caractère sportif…l'inscription est cependant à valider par les organisateurs.

UN PIQUE-NIQUE EST A PREVOIR PAR LES PARTICIPANTS. UNE PARTICIPATION DE 15 EURO PAR VOITURE EST DEMANDEE AUX PARTICIPANTS QUI SERA VERSEE A LA FAMILLE DE BERTRAND.

Inscriptions et renseignements sur le forum, ou en téléphonant à :
Franck (tel 06.60.70.44.94), ou Olivier (tel. 06.64.90.66.55).

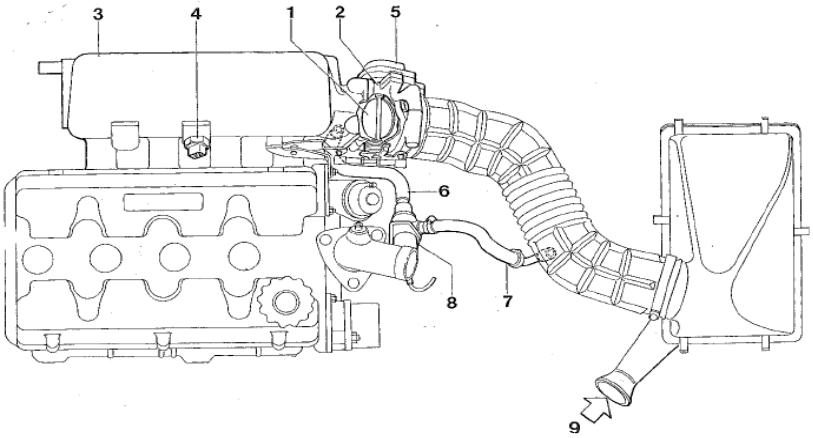
La gazetta della Scuderia
Octobre à décembre 2008 – numéro 20

La page mécanique

Le Circuit d'Admission d'Air du Moteur

Les numéros précédents de votre Gazette préférée vous ont décrit le fonctionnement de l'injection (n°18) et du circuit de carburant (n°19). Maintenant que ces points n'ont plus aucun secret pour vous, les lignes ci-dessous vont vous expliquer le fonctionnement du circuit d'admission d'air. Les éléments de ce circuit sont décrits ci-dessous :

Collecteur d'admission et « corps papillon »

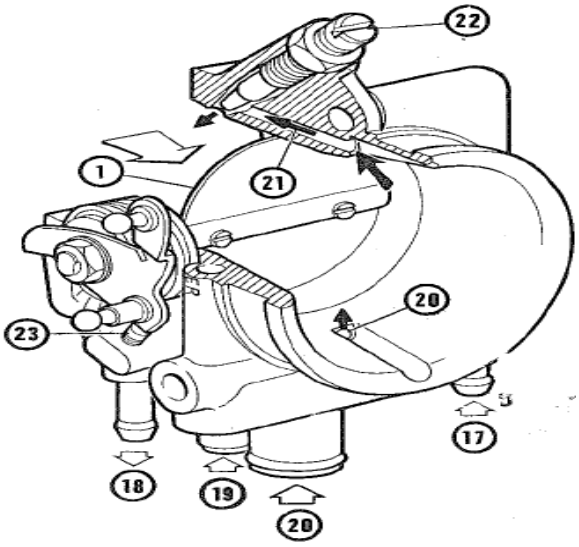


- Le papillon d'admission (repère 1),
- Le corps de papillon (2),
- Le corps d'admission (3),
- La sonde de température de l'admission d'air (4),
- Le capteur de position du papillon d'admission d'air (5),
- La durite d'admission d'air additionnel de l'électrovalve VAE (6),
- La prise d'air additionnel de la VAE (7),
- L'électrovalve VAE d'air additionnel de régulation automatique du régime de ralenti moteur (8),
- Le filtre à air (9).

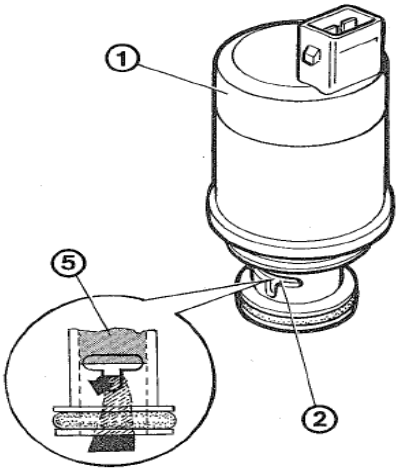
Dans le collecteur, sont logés la sonde de température d'air (4), les prises de dépression pour le capteur de pression absolue, le régulateur de pression de carburant et le servofrein.

On y trouve également les sièges de fixation des injecteurs. La quantité de l'air aspiré en phase de ralenti dépend du réglage de la position de fermeture du papillon. Il est conseillé de ne jamais toucher à la vis de réglage de la fermeture du papillon dans le corps du papillon (23), cette vis étant réglée lors du montage en usine pour contrôler le débit de l'air dans le corps papillon. Au moyen de la vis de préréglage (22), on réduit le canal de bypasse (21), jusqu'à ce que le moteur chaud ne cale pas à une vitesse inférieure à 50 tours/minute par rapport au ralenti normal (c'est-à-dire lorsqu'il est réglé par l'électrovalve VAE).

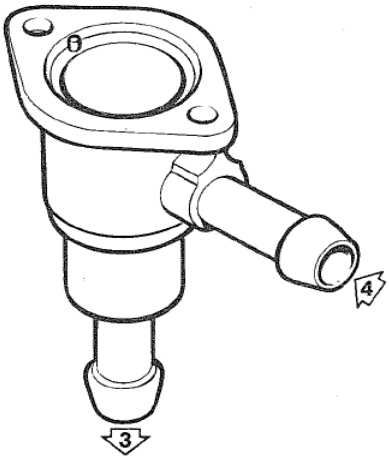
Le schéma ci-contre détaille l'arrivée du liquide de refroidissement du moteur pour réchauffer le corps papillon (repère 17), le retour du liquide de refroidissement du corps papillon vers le moteur (repère 18), l'arrivée d'air depuis l'électrovalve VAE (repère 19), l'arrivée des gaz de carter (repère 20), le canal de bypasse (repère 21), la vis de préréglage du régime de ralenti (repère 22), la vis de réglage de fermeture du papillon (repère 23), la durite de retour à la pompe du liquide de refroidissement (repère 24).



La VAE « électrovalve d'air additionnel de régulation automatique du régime de ralenti moteur »



1- Electroaimant
2- passage d'air additionnel de régulation automatique du ralenti et mise en marche du moteur à froid
3- sortie d'air vers le corps du papillon, en aval du papillon
4- arrivée du filtre à air
5- piston de régulation de la quantité d'air. Il est déplacé par la variation du flux magnétique développé par l'électroaimant (1)



La VAE est une électrovalve de type « proportionnel », à section de passage d'air variable. Un dispositif électronique à « rapport cyclique d'ouverture » variable avec fréquence de 90 hertz, contrôle l'alimentation de l'enroulement d'excitation de la VAE. Si le régime du moteur au ralenti diminue, le courant efficace qui alimente l'enroulement (1) de la VAE augmente, entraînant une ouverture maximale du passage d'air (2). Si le régime du moteur au ralenti augmente, le courant efficace absorbé par l'enroulement de la VAE diminue jusqu'à quelques dixièmes d'ampère. Il s'ensuit que l'ouverture (1) de passage de l'air additionnel se réduira et le régime moteur diminuera.

Ce dispositif permet de maintenir automatiquement constant le régime moteur au ralenti, même si la charge extérieure du moteur varie en raison de l'enclenchement d'un auxiliaire du type direction assistée en bout de course, ou encore alternateur en phase de débit maximum. Lors du fonctionnement du moteur à froid ou en phase de montée en température, la VAE permet au moteur de tourner à régime de ralenti accéléré. Dans ces conditions, la sonde de température du liquide de refroidissement moteur signale à la centrale de commande la nécessité d'un enrichissement du titre du mélange.

Integrale Evolution sur le circuit de Spa, lors du week-end Spa Italia, en juin 2008.

L'actualité des clubs fédérés

DELTALSACE 2008 : SOUS LE SOLEIL EXACTEMENT…

C'est bien connu : en Alsace, les paysages ne sont pas très beaux, et on n'y mange pas très bien. En plus, on y boit que de l'eau minérale et il n'y a pas un seul virage ! Alors, pourquoi y organiser une sortie ? Demandons à Maxime Fontaine, organisateur de cette sortie pour le compte de la « SLI Est », de nous expliquer pourquoi les Delta Integrale se plaisent en Alsace…

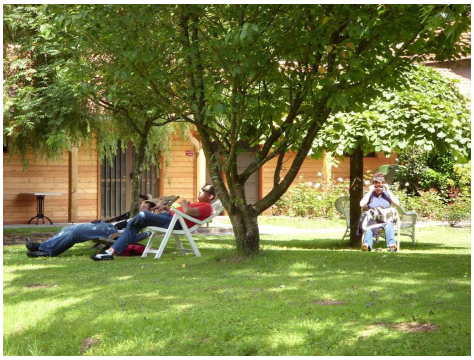
DeltAlsace, saison 3, épisode 1

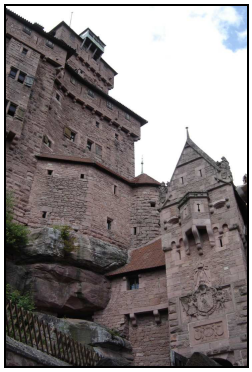
La parole est à l'organisateur : « C'est en petit comité que nous nous sommes retrouvés chez moi le samedi matin autour d'un café et de quelques croissants avant de partir pour cette 3ème édition du Deltalsace. Cédric & Régine ont fait le déplacement, malgré le front à moitié sectionné de notre Président l'avant-veille. Je crois qu'il a depuis rangé son garage…Martial et sa superbe evo 2 était arrivé la veille de Châlon-sur-Saône.

La Delta 16V de Max, pendant les préparatifs de la sortie

Notre responsable étant occupé à terminer sa maison…je me suis occupé de préparer le parcours du samedi, ce qui m'a permis de découvrir ma nouvelle région d'accueil. Christophe m'a gentiment prêté main forte pour le dimanche. Le ballon de Guebwiller était à l'honneur pour cette matinée ainsi que le rosso monza. Nous avons rejoint la route des Vins d'Alsace et le fameux village d'Eguisheim, avec tous ses vignerons…Mario & Elisa nous y ont rejoints avec une 8v kat de toute splendeur, pour prendre un verre de Pinot Gris (n'oublions jamais de découvrir les terroirs…), avant de monter déjeuner aux Trois-Epis, via la fameuse course de côte éponyme. Puis nous voilà partis en direction du Départ en direction du château du Haut-Koenigsbourg, magnifiquement restauré !

Carte postale Alsacienne


Il n'y a visiblement pas que dans le sud qu'on fait la sieste…


Le Haut-Koenisbourg

Eguisheim, village typique alsacien, a été une de nos étapes

Episode 2 : la sortie la plus bling-bling de la Scuderia …

Remontée au Col du Bonhomme à l'entrée des Vosges, pour dîner avec pour certains un spa bien mérité…et pour quelques autres : dégustation de la mirabelle du pays ! Il fallait se réchauffer ; les températures étant fraîches la nuit malgré la saison estivale. Sur les indications de Christophe, nous sommes partis à sa rencontre le lendemain matin entre Vosges & Moselle : de magnifiques routes dans la forêt bordées de sapins ! Le terrain de jeu de notre champion de Sébastien Loeb, notre célèbre Champion du monde des rallyes.

Après un petit café alsacien, découverte de cette magnifique partie de la Moselle…un régal pour nos autos, avec en guise de feu d'artifice, la descente sur Abreschviller, course de côte où sévi Bruno Ianiello avec sa Delta S4 (voir le lien internet suivant : http://www.youtube.com/watch?v=ytzEOrkjorI).

La connaissance de Christophe de la région nous a emmenés dans un superbe restaurant. Puis, il a été l'heure pour chacun de rentrer…

D'après Cédric HF, ce troisième DeltaIsace serait « *la sortie la plus bling-bling de la Scuderia* » !!!En tout cas, merci aux organisateurs et rendez-vous l'an prochain, pour la 4e édition de ce classique de la FSLI…

Photo de classe de DeltAlsace saison 2008, avec de gauche à droite :
16V de Max, Evo de Cédric « HF », Evo de Martial, Evo de Christophe

L'actualité des clubs fédérés

SPA ITALIA 2008
UNE PREMIERE POUR LA SLI NORD-BELGIQUE-LUXEMBOURG

SpaItalia fut une nouvelle fois le grand rendez-vous des amateurs de belles italiennes. Coté records et à tout seigneur, tout honneur, **Lamborghini** pour son 45e anniversaire, rassemblait 47 modèles, ce qui aux dires des spécialistes, est un tour de force. Modèles uniques comme la Pregunta ou la Miura SVJ Spider, châssis 4808, ont côtoyé les dernières nés Murciélago LP640 et Gallardo Superleggera. Bravo aux organisateurs et aux collectionneurs qui ne doivent ce succès qu'à la persévérance des premiers et à l'enthousiasme des seconds. Autre marque remarquée, Lancia qui présentait pour la première fois sur un circuit son nouveau modèle Delta et qui par cette opération su amener un contingent d'amateurs plus nombreux que les autres années. Les tests sur piste furent pris d'assaut et le seul problème fut de convaincre les clients de ramener les voitures aux box pour permettre à d'autres de prendre leur tour.

Sublime Alfa Roméo 8C dans le « Raidillon de l'Eau Rouge »

Des Lancia alignées comme à la parade…

Le samedi, Vincent et Xavier se sont rendus à Francorchamps en la compagnie de Xavier et Thomas, fils cadet de Vincent : « Nous sommes arrivés, avec la Delta de Xavier, dans les premiers sur le parking réservé aux Lancia. La météo n'était pas à la fête…Au fur et à mesure de la matinée, sont arrivées soit une à une soit par camions un grand nombre de Delta toutes aussi belles les unes que les autres. Elles étaient alignées comme à la parade! En les voyant ainsi disposées j'en ai attrapé la chair de poule tellement c'était impressionnant! Dire que cette voiture a tant fait rêvé, et encore maintenant, le monde. Il a été possible de rouler sur le plus beau circuit du monde avec sa voiture, moyennant un paiement. Il y avait la « parade » à allure réduite, et la « Scuderia » dont l'allure n'était pas limitée. D'ailleurs dans cette catégorie, pas mal se sont cassé les "dents". Le dimanche, la météo était toute autre, un soleil radieux et une

Fiat 124 Abarth, à l'attaque….

Maserati 250F, championne du monde de Formule 1 en 1957

bonne chaleur. Ce jour là j'y suis retourné et cette fois en la compagnie de mon fils Martin qui venait tout juste d'avoir son permis. Je lui ai offert le loisir de faire quelques tours de ce magnifique circuit. Nous avons roulé dans la parade, je lui ai d'abord montré les trajectoires et ensuite il a pris le volant. Nous avions pris le caméscope, dans la première partie c'est Martin qui filmait dans la deuxième partie cela devait être moi. J'avais oublié d'appuyer sur le bouton . Bon il n'est pas fâché car il en garde un bon souvenir! Le dimanche il y avait plus de monde, j'en ai profité pour aller au stand Lancia.

Une Ferrari F40, négociant le droite après les stands…

Spa Italia est l'occasion rêvée de rouler sur le plus beau circuit du monde…

La New Delta y était exposée et à disposition de qui voulait l'essayer. J'ai rencontré pas mal de monde de chez l'importateur et aussi le Président du Lancia Club Belgio, à qui j'ai astiqué sa Lancia Augusta de 1930. Chaque année, l'organisation voue le week-end des Spa Italia à un modèle ou une marque d'automobile italienne; cette année c'était le tour de Lamborghini. Elles étaient toutes bien représentées! Magnifiques aussi et dans un très bel état (voir le site suivant pour s'en convaincre : http://www.spaitalia.be/fr/reg_spectator_FR.html) ».

Visiblement, la nouvelle association « Scuderia Nord-Belgique-Luxembourg » a passé un bon moment. Pour SpaItalia 2009, les intéressés n'ont qu'à se manifester auprès d'eux, pour participer à cette manifestation internationale. Merci à vous deux pour ce sympathique reportage !!

A droite Vincent et à gauche Xavier, les 2 responsables de la SLI Nord-Belgique-Luxembourg.
Bravo à eux ! Nous leur devons ce reportage…

Gazetta Storica…

Après Bruno Saby dans le numéro 19, Didier Auriol est mis à l'honneur dans le numéro 20 de la Gazetta.

Quel autre pilote français représente mieux que lui la compétition à bord d'une Intégrale ? Quel autre pilote français a un parcours aussi impressionnant à bord de la belle italienne ?
Retour sur une carrière au plus haut niveau.

Le mercredi 23 novembre 1994, un incroyable coup de théâtre au RAC Rallye de Grande-Bretagne fait de Didier Auriol le premier français champion du monde des rallyes. C'est la consécration pour Didier Auriol et Bernard Ocelli, et le soulagement pour le rallye français, qui a enfin son champion du monde !

Les pieds sur terre.

Originaire de Millau dans l'Aveyron, Didier Auriol est un homme qui a toujours eu les pieds sur terre et l'ambition de monter au 7è ciel des rallyes automobiles. Et jusqu'à Sébastien Loeb, il a eu le plus beau palmarès du Rallye français.

Son parcours au plus haut niveau débute en 1984 au volant de la Renault 5 Turbo. Une version « Tour de Corse » lui permet de sortir de l'anonymat. A 23 ans et sans fortune personnelle, il lui faut du courage pour affronter les coups du sort qui s'acharnent sur lui, et l'empêchent de percer…dans un premier temps en tout cas !
Les quelques coups d'éclat de 1984 sont malheureusement effacés par son accident au rallye d'Antibes, où il sort de la route et il détruit sa voiture dans le talus. Il croit alors que sa carrière en Rallye est déjà terminée. Il n'en est rien, et l'année suivante, en 1985, au volant d'une Renault 5 Turbo semi-officielle, Didier signe son premier succès en championnat de France au Rallye de Rouergue.

Renault Maxi 5 Turbo « Tour de Corse » aux mains de Didier Auriol lors de la saison 1985

Premier titre de Champion de France en 1986

En 1986, au volant de la Metro 6R4

En 1986, il devient Champion de France avec une Austin Metro 6R4 groupe B. 1987 est l'année charnière pour Didier Auriol qui au volant d'une Ford Sierra Cosworth 2 roues motrices, se fait remarquer par tous les recruteurs des écuries officielles, notamment Cesare Fiorio, responsable de l'écurie Lancia Martini. C'est d'ailleurs en cette année 1987 qu'il remporte 6 victoires et un 2e titre au Championnat de France des Rallyes. Une incursion en Championnat mondial avec la Ford Sierra Cosworth lui permet à San Remo d'obtenir une 4e place devant les 4 roues motrices qui y dominent le jeu : une preuve supplémentaire de l'ambition de ce pilote pas comme les autres.

Le championnat national est bien étriqué en regard des ambitions d'un champion qui rêve de couronnes mondiales. Sa participation remarquée au rallye des milles Lacs, où il termine 3e, lui permet d'attirer les faveurs de Lancia, qui le recrute pour l'année suivante avec un engagement dans le Championnat du Monde des Rallyes. Sa victoire au volant de la Sierra au Rallye du Mont-Blanc, devant Bernard Béguin, témoigne qu'il n'a plus complexes devant quiconque. Le grand saut dans l'inconnu a lieu dès le rallye monte Carlo 1989, où Didier découvre une nouvelle équipe, une nouvelle voiture, ainsi que la conduite de la Lancia Delta 8V à 4 roues motrices. Il n'est pas évident de se faire une place au soleil dans une équipe Lancia dans laquelle Miki Biason et Markku Allen, déjà bien installés depuis plusieurs saisons dans cette équipe et dans ce championnat, font la pluie et le beau temps. Cette année là au Monte-Carlo, Miki Biasion l'emporte, et Didier termine à une brillante 2e place prometteuse pour

L'Evolution au Rallye des 1000 Lacs, en Finlande, permet à Didier Auriol de remporter cette épreuve en 1992.

l'avenir. Toujours en 1989, quand vient le Tour de Corse, Didier Auriol n'accepte plus cette fois-ci de jouer les seconds couteaux et décide de frapper fort sur ce rallye asphalte. Personne ne lui contestera sa victoire au volant de la Delta 8V. Une 3ème victoire tombe dans son escarcelle au rallye de l'Acropole, suite à un match à 3 somptueux avec Carlos Sainz sur Toyota Celica 4WD et Miki Biasion sur Delta Integrale 8V. Mais les consignes de l'équipe Lancia Martini imposent à Didier de laisser Miki Biasion terminer à la première place, championnat du Monde oblige ! Miki Biasion sera d'ailleurs en cette année 1989 le Champion du Monde des Rallyes.

1990 : l'Integrale 16V entre en lice

Cette saison commence, et dès le Rallye Monte-Carlo, Didier Auriol affronte une nouvelle fois son principal rival : le matador Carlos Sainz. Leur duel va éclipser le reste des faits de course de cette édition 1990. Ce n'est que lors de la spéciale nocturne du col de Turini que Didier et sa 16V vont pouvoir faire la différence sur l'espagnol. Plus tard dans la saison, le Tour de Corse marque une étape importante pour Didier Auriol car il remporte la victoire, et le doublé des victoires Monte-Carlo et Tour de Corse ! Sandro Munari en 1976 et Bernard Darniche en 1979 avaient jusque là été les seuls à réaliser et exploit. La victoire au San Remo ainsi que de nombreuses places d'honneur lui permettent de se positionner 2e au championnat, derrière l'impeccable Miki Biasion, dont la stratégie repose entièrement sur la victoire au Championnat.

En 1991, Didier court sur la Lancia Delta 16V « Lancia Fina » et voit l'arrivée d'un nouveau rival français de taille : François Delecour. Sur sa Ford Sierra Cosworth 4WD, ce dernier termine deuxième derrière Carlos Sainz, tandis que Didier Auriol abandonne. C'est le début d'une relation chaotique entre les deux français, dont la rivalité ne cessera de s'exacerber. Cette année 1991, c'est le match Sainz-Toyota contre Auriol-Lancia qui tourne à plein régime. Mais bien souvent, Auriol est deuxième derrière Sainz. La Toyota commence déjà à égaler, puis à dominer régulièrement la Delta Integrale 16V. Scénario identique au Rallye du Portugal et au Tour de Corse, où la Delta ne permet pas à Didier d'entrer en vainqueur à Ajaccio…la première fois depuis 1988. Toujours en 1991, au Rallye des Mille Lacs, c'est Juha Kankunnen qui s'accroche à sa 1e place et remporte, au volant de la Delta 16V Martini, son rallye national pour la première fois. Didier Auriol termine pour la troisième fois cette saison à la 2e place d'un rallye. Il devra attendre le San Remo en fin de saison pour empocher enfin une victoire dans cette saison dominée par Carlos Sainz. L'espagnol domine en 1991, en vain car c'est Juha Kankkunen qui devient cette année Champion du Monde. Mais le bilan est malgré tout largement positif, car 1991 est l'année où il estime avoir le plus progressé, aussi bien sur l'asphalte, où sa domination est reconnue par tous, que sur les terrains glissants tels que la neige ou la terre, où son habileté impressionne aussi ses adversaires : il termine cette année 3e du rallye d'Argentine, disputé sur terre.

L'Evolution pour une couronne mondiale ?

La saison 1992 commence sereinement pour Didier, avec une victoire au rallye Monte-Carlo faisant suite à une bataille sans merci avec Carlos Sainz. La spéciale du Turini dans laquelle Didier prend 52 secondes à Sainz lui permet d'assoir une domination définitive dans ce rallye en ce début de saison 1992. Cette année, Lancia présente en course l'Evolution 1 qui doit faire face à la nouvelle mouture de la Toyota Celica 4WD avec Armin Schwartz, Markku Allen et surtout Carlos Sainz, et à l'encombrante Ford Sierra Cosworth aux mains de François Delecour. La déjà vieillissante Delta fait preuve d'une incroyable vivacité et fiabilité au Tour de Corse, où Didier remporte une victoire ternie par la catastrophe du stade de Furiani. Plus tard dans la saison, au Rallye de l'Acropole, les héros de Toyota sont vaincus : abandon de Schwartz et Allen, sortie de route de Sainz. Didier gère son rallye de main de maître et remporte haut la main ce rallye qui se déroule sur des pistes caillouteuses et très cassantes. Rien à faire encore au Rallye d'Argentine contre Didier Auriol, c'est lui qui domine assez sereinement les assauts de la Toyota de Carlos Sainz et la Mitsubishi Galant de Colin Mc Rae. Le Rallye des Mille Lacs, cette saison 1992, permet à Didier de remporter une victoire historique, à la régulière, au volant de son Evolution devant Juha Kankkunnen, l'enfant du pays. Cette victoire, hautement symbolique, lui permet d'entrer définitivement dans le cercle fermé des meilleurs pilotes de rallyes. Sa victoire au Rallye d'Australie après avoir dominé outrageusement les débats, confirme encore une fois son niveau exceptionnel, ainsi que le niveau de la Delta Integrale Evolution. Mais les jours sombres de Lancia commencent…

1992 marque le début en course de l'Evolution, avec une victoire au Monte Carlo dès sa 1e participation

« Je n'ai pas eu de proposition de Lancia pour la saison à venir… »

« Je n'ai pas eu de proposition de Lancia pour la saison à venir, et ce n'est pas un secret que j'ai eu des contacts avec Toyota », lance t'il au soir de la dernière spéciale du Rallye d'Australie 1992. Il se murmure en effet que Lancia pourrait arrêter son programme en fin d'année. La malchance transforme cette fin de saison 1992 en cauchemar pour Didier Auriol. Le San Remo se termine pour lui dans la première épreuve spéciale, où l'Evolution perd une roue. Didier sort de la route. Au rallye d'Espagne, plus tard dans la saison, le matador Sainz mène une course déchaînée devant son public, et remporte une victoire magnifique et surtout importante pour le classement au Championnat du Monde. La direction assistée défectueuse de la Lancia de Didier rend la conduite très difficile et il tombe dans les profondeurs du classement. En fin de saison, au Rallye RAC de Grande-Bretagne, Didier court toujours pour le titre de Champion du Monde et ses adversaires sont encore Carlos Sainz et Juha Kankkunen. Il fait la course en tête de cette épreuve piégeuse, puis laisse le leadership à Sainz et sa Toyota qui surclassent finalement la Lancia. La dernière nuit du Rallye, alors que Didier revient au coude à coude avec Carlos Sainz, une bougie provoque un incendie dans le capot moteur de la Lancia, et c'est l'abandon pour Didier Auriol. 1992 se termine donc avec un gout amer, avec Carlos Sainz et ses 4 victoires qui emportent le titre de Champion de monde, devant Didier Auriol et ses 6 victoires qui terminent 2ème. La Delta, quant à elle, est Championne du Monde pour la dernière fois de son histoire, et l'engagement officiel de Lancia s'achève. La page Lancia est tournée pour Didier Auriol à la fin de cette saison 1992.

Enfin Champion du Monde en 1994, sur la Celica

Le titre, enfin, sur la Toyota Celica…

En 1993, Didier Auriol court sur une Toyota Celica 4WD plus à même de lui permettre de remporter la couronne mondiale. François Delecour, sur la nouvelle Ford Escort Cosworth, est son rival le plus sérieux au Rallye Monte-Carlo, et ce n'est qu'à la fin de la dernière nuit que les écarts se creusent et que Didier fait la différence et remporte ce rallye. Ce sera sa seule victoire dans cette saison 1993 en demi-teinte, où il termine 3e du Championnat du Monde. 1994 débute mal pour Didier Auriol, qui sort de la route le 1er jour du Rallye Monte-Carlo, et détruit sa Toyota. François Delecour remporte le Monte-Carlo et connait enfin son heure de gloire dans ce rallye qu'il affectionne particulièrement. C'est pourtant en 1994 qu'il accède au titre de champion du Monde des Rallyes. La France a enfin son champion du monde des rallyes. Après des dizaines d'années de succès sans couronne mondiale, des voitures mythiques, des rallyes parmi les plus célèbres, la France accède enfin au premier rang des rallyes dans le Championnat des Pilotes. Merci Didier Auriol…

La suite est un engagement sans limites, comme à son habitude, au volant de voitures officielles comme la Toyota Corolla Castrol, en 1995, la Peugeot 206 WRC en 2000, ou encore la Skoda Octavia en 2003 et Fabia l'année suivante, avec Denis Giraudet comme copilote. Mais à chaque fois, les résultats sont en dent de scie. La fabuleuse période Lancia, qui a permis à Didier Auriol de gagner ses galons de pilote de classe mondiale, reste l'apothéose de sa carrière…

Peugeot 206 WRC, au Catalunya 2000

Skoda Octavia au Monte-Carlo 2003

PARCOURS D'UN CHASSEUR JUSQU'AU TITRE SUPREME…	
1986 : CHAMPION DE FRANCE – AUSTIN METRO 6R4 *1987 ET 1988 : CHAMPION DE FRANCE FORD SIERRA COSWORTH 2WD* *1989 : LANCIA DELTA INTEGRALE 8V MARTINI : 4E DU CHAMPIONNAT DU MONDE* *1990 : LANCIA DELTA INTEGRALE 16V MARTINI : 2E DU CHAMPIONNAT DU MONDE*	*1991 : LANCIA DELTA INTEGRALE 16V LANCIA FINA : 3E DU CHAMPIONNAT DU MONDE* *1992 : LANCIA DELTA EVOLUZIONE MARTINI : 2E DU CHAMPIONNAT DU MONDE* *1993 : TOYOTA CELICA 4WD CASTROL : 3E DU CHAMPIONNAT DU MONDE* *1994 : TOYOTA CELICA 4WD CASTROL CHAMPION DU MONDE*

Clin d'oeil !!

Des news de l'Italian Car Club !! La Giornata Beta 2008…

Le fabuleux élan qui s'est formé autour de la ***Squadra Beta*** lors de la célébration des 35 ans de la Lancia Beta en 2007 a poussé l'Italian Cars Club à poursuivre l'expansion de cette antenne…

Aussi, une fois par an, l'Italian Car Club réunit ses membres pour mettre à l'honneur la **Lancia Beta**, dans une manifestation ouverte à toutes les automobiles classiques qui composent ce club. Pour l'année 2008, l'ICC a décidé de poser ses valises au Château de Val, véritable forteresse flottante sur la Dordogne, le dimanche 19 octobre, à partir de 9h00.

Au programme : ballade sur road-book 'touristique' en départ cadencé et visite du Château. Le repas sera pris dans un restaurant au bord du Lac Pavin. Pour l'occasion, nous souhaitons réunir le plus grand nombre de Lancia Beta et de passionnés. La manifestation reste cependant ouverte à toute automobile italienne étant mise en circulation avant 1985, ou à caractère exclusif ou sportif. Sont déjà inscrits des Beta biensûr, mais aussi des Alfa Roméo GTV, Fiat Ritmo 130TC… Membres de la FSLI, n'hésitez pas à consulter Alexandre de l'ICC (alx sur notre forum)

Renseignements :
Alexandre Fedele - tel : 06.89.94.74.27

Site internet : http://www.italian-cars-club.com

SLI « Est » : Creation de la « section Retro-Rallye »

Après leurs prestations remarquées au rallye de régularité « Südliche Weinstrasse » en février 2008 (voir votre Gazetta n°18), puis au « Kohle & Stahle » en avril (Gazetta n°19), et enfin au « Saar Ost » et « Alzey » en août, rien n'arrête Régine et Cédric HF !! Au volant de leur HF Intégrale 8V, ils ont encore dernièrement brillé au Rallye « ADAC Potzberg » en accrochant une troisième place au général !!!!
La section Rétro-Rallye est en cours de création, au sein de la « SLI Est ». Cette création valait bien un clin d'œil. Bientôt des fans de la SLI au bord des routes pour les soutenir ??? Ils n'attendent que ça !! Votre gazette préférée n'a pas fini d'évoquer leurs exploits…

Le portrait d'un adhérent

FRANCK AULETTA… DOMPTEUR DE DELTA DEPUIS 1998

Autoportrait intégraliste : « J'ai acheté mon intégrale en décembre 1998. Je l'ai trouvé grâce à une petite annonce. La belle se trouvait dans les Alpes (Laragne) et appartenait au responsable d'une société qui s'en servait comme véhicule de travail !!!! Il la vendait car il cherchait une 306 turbo diesel pour faire des économies d'essence. C'était une auto en état moyen au niveau carrosserie (1 portière enfoncée, un arceau 6 points était soudé à la caisse, 2 baquets de delta 2 à l'avant), mais qui semblait saine mécaniquement. J'étais le plus heureux, j'avais trouvé la perle … capricieuse.
Mon auto : Lancia Delta HF Intégrale 16v de 1989, 1er propriétaire varois, 2eme propriétaire alpin (celui a qui je l'ai acheté). Il avait acheté la voiture pour faire des courses de cotes (d'où la pose de l'arceau). Il a ensuite remonté la voiture quasiment d'origine pour pouvoir l'utiliser quotidiennement et finalement, la vendre.

Les travaux, avant de connaître la SLI…

Les premiers travaux ont été d'ordre mécanique de manière a la fiabiliser : joint de culasse, distribution, dépose moteur/boite pour changer tous les joints et l'embrayage, réfection des étriers arrières suite à un grippage, changement des silentblocs des trains. Toutes ces réparations ont été réalisées avant de connaître la FSLI. Donc galère mécanique, galère pour trouver les pièces, confrontation aux refus des garagistes. Puis suite à une recherche de jantes sur Internet, premier contact avec un certain Marco de la SLI. Et là les choses ont réellement débuté : fiabilisation et mise à niveau de la mécanique, entretien préventif, et suite à la rencontre d'adhérents « intégralistes » et leurs autos (entre autre Ludo et sa superbe EVO Martini) se met en place le projet de créer une 16v Réplica groupe A : réfection de la carrosserie complète, peinture de la décoration Martini, soudure d'un arceau 23 points, mise en place des baquets et des harnais, montage des barres anti-rapprochements, préparation moteur, optimisation du freinage.

Gros travaux sur le moteur…

…sur la carrosserie et la peinture…

…puis le plaisir du remontage !

Sorties avec mon auto :

Avec la SLI :

- 2008 : Super besse
- 2007 : Delta verdon/Var et virages
- 2006 : Deltona corsica / centanlancia
- 2005 : Deltona corsica / Deltalpes en visiteurs,

Sorties hors SLI :

- 2008 : Circuit de glace (AGNOR),
- 2007 : Circuit du Sambuc (Phocéa productions),
- 2006 : Mai et novembre → Circuit du sambuc (Team mistral racing),
- 2005 : Circuit de glace (AGNOR),
- 2004 : Circuit de glace (AGNOR) / Circuit du Luc (club alpine sainte baume),
- 2002 : Circuit de glace (AGNOR) / Circuit du Luc (club alpine sainte baume),
- 2001 : Circuit du Luc (club alpine sainte baume

Sur le circuit du Sambuc, en novembre 2006…à coté de la Delta Intégrale 8V rouge de Lionel Pelloux. Dépassement sur un freinage en ligne, juste avant un gauche en dévers !! Même pas peur…

Les plus de la voiture : les sensations : accélération / tenue de route / bruit du turbo, l'esthétique typique des années 80/90, le mythe Lancia Delta, la fiabilité générale en regard du traitement que nous leur infligeons, les performances malgré leurs presque 20 ans.
Les moins de la voiture : les freins « limite » en utilisation circuit, la consommation compte tenu de la conjoncture, l'usure des consommables : pneus/freins, l'entretien rigoureux nécessaire.
Ma version préférée : question difficile, mais je crois qu'objectivement et pour garder un modèle d'origine je pencherais pour la superbe Evolution *« Red Pearl »* de la famille D'Avascio : Une pure beauté. Sinon j'adore la mienne !!!!!
La plus grosse galère : une sortie de route à 140 en travers sur le circuit du luc pendant le télé thon 2001 : résultat, triangles coté passager tordus, une jante voilée et le retour à 23h00 sur le plateau d'un ami après avoir explosé la roue de secours à dix kilomètres du circuit.
Le grand pied : chaque fois que je la démarre !!!

En 2003, avant la transformation « Martini Groupe A »

En novembre 2007, sur le circuit du Sambuc : la Delta n'est pas faite pour le circuit, mais sa conduite reste agréable pour les accélérations et la tenue de route très efficace sur asphalte sec.

Col de Bleine en février 2007

Les 100 ans Lancia sur le pôle Mécanique d'Alès. En mai 2006, la voiture n'avait pas encore l'ensemble des stickers « Martini », mais déjà un moteur très affuté !

La boutique de la fédération

Les pages « La Boutique » sont accessibles directement depuis la page d'accueil de notre sîte internet, et vous offre des prix imbattables sur des pièces parmi les rayons suivants :

Toutes pieces du moteur	Pieces d'interieur (habitacle)
Refroidissement air, eau, huile	Amortisseurs et garde au sol
Suralimentation	Jantes
Carrosserie	Injection
Pieces en carbone	Transmission
Renforts	Durites
Joints	Allumage
Courroies	Pieces d'occasion
Echappement	Manometres Abarth
Consommables	Freins

Les petites annonces

Ci-dessous les annonces vues sur le site, rubrique « auto » et « pièces détachées », postées entre le 1er juillet et le 30 septembre 2008. La FSLI ne pourra être tenue en aucun cas responsable des annonces présentes sur le site. Le vendeur assume l'entière responsabilité de ce qu'il met en vente

Annonce n° : 1663 Date de l'annonce : 27/07/2008 Nom ou pseudo : rolland e-mail : vincent.rolland@orange.fr Annonce : delta integrale martini 5 année 93 etat impeccable 113000km ct ok tel 0620925845

Annonce n° : 1656 Choix : VENDRE Date de l'annonce : 09/07/2008 Nom ou pseudo : tutu57540 e-mail : tutu57540@hotmail.fr annonce vends delta integrale 1998 rouge entiérement d'origine, pas de corrosion, et jamais accidentée.Elle a 130000KM. Seul le par choc AR est à prévoir de changer (choc sur un parking avec un autre véhicule). 4 pneus été, et 4 autres hiver tous montés sur jante alu avec trés peu de km.Visible dans les alpes(05) Possibilité de vous faire parvenir des photos ou des renseignements complémentaires Prix: 6800 euros tel 06.16.08.26.66

Annonce n° : 1654 choix : VENDRE Date de l'annonce : 06/07/2008 Nom ou pseudo : reg e-mail : catherine.verdonck@orange.fr Annonce vds integrale 8k 92 look evo piece origine noir 141000kms couroie ok 7500euros tel 0684827132

Annonce n° : 1661 Choix : VENDRE Date de l'annonce : 27/07/2008 Nom ou pseudo : geoffroy E-mail : geoffroy.schmitt@laposte.net Annonce Vends Lancia Lybra 2.4 jtd 150cv intensa, 06/02, 158000 kms, excellent état, toutes options : sièges électriques chauffants cuir et alcantara, xénon, téléphone, hifi bose, 10 airbags, JA 16", clim bizone, régulateur de vitesse, ESP... Prix : 6900 euros tel 0672397192

Annonce n° : 1660 choix : RECHERCHER Date de l'annonce : 22/07/2008 Nom ou pseudo : touco e-mail : gazara.andorra@wanadoo.fr recherche turbo pour lancia hf turbo de 89 faire offre tel 0685897441

Annonce n° : 1657 Choix : VENDRE Date de l'annonce : 15/07/2008 Nom ou pseudo : matmat91 E-mail : lamymathieu@yahoo.fr Annonce Vends Lancia delta HF intégrale 8S de 1988. Pièces ayant moins de 5000 km : Distribution, durite essence, durite air SAMCO silicone, amortisseur KONI sport réglable, échappement OMP, freinage complet (étriers, plaquettes), sellerie cuir complète, filtres (huile, air, essence), vidange avec huile de compétition, turbo refait à neuf (joint, roue compresseur, pallier etc), dump valve, joint de collecteur échappement, joint de cache culbu, ampoules diverses, soufflet de cardan, durite de frein aéro, liquides (frein, huile, eau), calorstat, thermostat radiateur, durite essence (moteur et pompe), câble de frein à main, et j'en passe... Pièce de moin de 10000 KM :arbre de transmission, boite de vitesse, embrayage, culasse. Ce véhicule est un objet de collection, et j'en toujours pris très soin, (chauffe etc). C'est une voiture 4 roue motrice de 185 chevaux. Je la laisse à 6000 euros négociables. Tel 0682503772 (91 essonne) tel 0682503772

Dans les prochains numéros de votre Gazetta…

Le numéro 21 paraît le 1er janvier 2009…

Promesses non tenues !! La gazette n°20 devait vous en dire un peu plus sur la nouvelle Delta, et sur la superbe préparation de l'Evo de Cédric. Mais le temps a manqué aux bénévoles…Ce n'est que partie remise, pour le n°21 peut-être. A suivre !

L'Assemblée Générale annuelle : ce qu'il faut en retenir…

L'inauguration du nouveau garage de Michel Hayet à Cognac

Et toujours les rubriques classiques qui font le succès de votre gazette : les sorties et évènements du club, la page mécanique, l'adhérent du mois, les clins d'œil, les annonces, la boutique…

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

Les partenaires de la Fédération Scuderia Lancia Integrale :

ASTEC
SNCM
NOSTALGIE La Légende 100.2
AutosItal.com
HAYET SPORT AUTO