

TOUS LES JEUDIS.

AUTOhebdo

ESSAI
Les
R5
turbo

Turbo

**NEW
MAN**

MICHELIN

M1130 - 305 - 9 F

**Le rallye
de Suède**

LE KIT 104 ARVOR

sera présent au salon de la voiture de course



arvor automobiles

109, avenue du Président Roosevelt. 26600 Tain-l'Hermitage. France. Tél. (75) 08.44.49.

Kit carrosserie en ABS et mousse de polyuréthane semi-rigide, kit suspension, kit roues Arvor, équipées Pirelli P6, P7. Pour Peugeot 104 ZS, 104 Z, 104 ZA, 104 ZR.

Porte de Versailles, hall 5, allée F, stand 3.



NOUVEAU

FORMATION
AU

PERMIS DE CONDUIRE

SUR

Renault 5 Alpine TURBO

TEL. : (43)
84.12.98

FORMATION ACCELEREE PAR STAGE CONTINU
OU TRADITIONNELLE ;
STAGES COMBINES PERMIS AUTO-MOTO



ECOLE DE PILOTAGE DE COURSE

4 Monoplaces MARTINI MK 30 E sont à votre disposition pour vous mener au

"VOLANT A.C.O."

(une saison complète,
tous frais payés, en
Championnat de
Formule Renault)

TEL. : (43)
84.05.80

A découper et retourner à
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST
CENTRE DE FORMATION
ou ECOLE DE PILOTAGE
Circuit des "24 Heures"
Cédex 19 - 72040
LE MANS

M, Mme, Mlle : Adresse :

☐ la formation au permis ☐ l'Ecole de Pilotage de course

désire une documentation sur

du 18 au 25 février 1982



Si, en rallye, la participation officielle de Renault est ultra-réduite cette saison, les clients auront néanmoins les moyens de s'engager au volant de la R5 Turbo, grâce aux différents kits.

photo : usine

AUTOhebdo est édité par la Société Nouvelle d'Édition et de Presse.

Directeur Gérant Michel HOMMEL.

Directeur de la Publication Gérard LIPS.

Rédacteur en chef Etienne MOITY.

Rédacteur en chef adjoint Gilles DUPRÉ.

Rallyes Jean-Paul RENVOIZÉ.

Circuits Didier BRAILLON, Patrick CAMUS, Christian COURTEL, Jean-Marc TEISSÈDRE, Pierre VAN VLIET.

Essais Gilles DUPRÉ, Yves BEY-ROZET, Pierre DIEUDONNÉ. Photographe Xavier de NOMBEL.

Secrétariat de Rédaction Ineke FLIPSE, Nelly COURTALON.

Maquette Philippe LATOMBE, Françoise MARCADET.

Correspondants Particuliers (textes et photos) Hugh W. BISHOP, Michèle BERTIER, Francesco COTRONE, DPPI, Lionel FROISSART, Martin HOLMES, Christian LAHAYE, Michel LIZIN, Bernard MARTIN-DONDOZ, Michel MORELLI.

Collaborateurs Patrick BEHAR, Jacques CAILLAUD, Jean-Paul CALMUS, Léopoldo CANETOLI, Bob CONSTANDUROS, Bernard DELATTRE, Juan-Antonio ENRICH, François FAYMAN, Michel GARDE, Pierre GONZALES, Yves GUITTET, Eddi LAUMANN, Pascal LITT, Robert LORTIE, Jean-Marie MAYET, Dieter SCHARNAGL, Jeremy SHAW, Arthur THILL, Jean-Claude VIRFEU, P.-Claude WACKERMAN. Photographes René ALEZRA, Bernard ASSET, Alain AUBARD, BELLE EPOQUE, Pat BERGE, Pascal BISSON, Jean-Claude BONNAUD, COCKPIT, Christian CHIQUELLO, Adolf CONRATH, Reinhart KLEIN, Jeff LEHALLE, Claude MAILLARD, Tony NORTH, PHOTO 4, PHOTO ACTUALITES, Ludovic PIRIOU, Jacques PRIVAT, Philippe SÉCLIER, Harald STREBELLE, Keith SUTTON, Jean-Luc TAILLADE, François TAINURIER, Colin TAYLOR PRODUCTIONS, David WINTER.

Dessins CLOVIS, Marc OSTERMANN.

Abonnements-Diffusion Josiane GERME.

Service des Ventes François GARCIA.

Rédaction-Administration 7, rue de Lille, 75007 Paris ; Tél. : 260.34.65 ; Télex : ECHAPPE 270096 F.

Photocomposition Compotronic.

Imprimé en Belgique par NIMIFI CPPAP 57594.

Distribution : NMPP.

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés à leurs auteurs.

Publicité : AUTOhebdo est régi par Profil 18/30-7, rue de Lille, 75007 Paris ; Tél. : 260.34.65.

Directeur Commercial Philippe MÉCHIN.

Chef de publicité Jean CAZALS.

Assisté de Eliane SANGALI.

Belgique : INPRA S.A.

*Diffusion - Av. Gén. de Gaulle 40 1050 Bruxelles ; Tél. 02/640.00.34.

Responsable

Dominique SCHWARTS.



EDITORIAL

5 La folie des grandeurs

INTERVIEW

10 Gérard Larrousse : l'enlèvement
par P. Camus
photos : archives

REPORTAGES

12 Essais P. Ricard : l'impassible manège
par P. Camus
photos : R. Alezra-Morelli-Bertier

19 24 H de Daytona : « Les bonnes affaires » de Daytona
par J.-M. Teissèdre
photos : DPPI-Universal Photo

24 Monte-Carlo flash-back
par J.-P. Renvoizé
photos : J. L. Taillade

ESSAI COURSE

26 Les kits Renault 5 turbo
par P. Dieudonné
photos : Usine

D'HIER A AUJOURD'HUI

34 Jean-Charles Laurens
par C. Courtel
photos : Archives

RALLYE

42 Suède : Blomqvist, la Quattro qui fait ouf !
par J.-P. Renvoizé
photos : DPPI

SALON

60 de la voiture de course : une certaine classe
par C. Courtel
photos : L. Froissart -DPPI



A vous revoir !

Spectateur assidu des Boucles de Spa, je n'ai donc pas manqué le rendez-vous alléchant de la cuvée 82. Malheureusement j'en suis revenu passablement dégoûté par l'attitude de certains sous-fifres de l'organisateur. Je ne sais si vous avez eu l'occasion d'admirer le « ballet » comico-ridicule des commissaires du parc d'assistance de Spa centre. Pour ma part, j'ai apprécié le concert de sifflets en tout sens lors de l'arrivée de chaque voiture ; on se serait cru au milieu d'un peloton de gendarmerie en exercice. Ce qui est beaucoup plus regrettable, c'est la prise en charge de décisions arbitraires laissées au gré de l'humeur de ces gens qui n'ont pas la moindre idée des conséquences de leurs actes irresponsables. Je m'explique : j'ai été le témoin d'une de ces décisions dans les circonstances suivantes. La voiture n° 66, pilotée par un Français (invité par l'organisateur, cela dit en passant) entre dans le parc de Spa et trouve péniblement une place (exiguïté du parc aidant !) pour procéder aux vérifications d'usage.

Lors de cette intervention, plus longue que prévue, le pilote perd un peu son calme et repart légèrement énervé. Erreur funeste de sa part, pour se dégager de la place où il était littéralement coincé, il passe la première et donne un grand coup de gaz afin de faire pivoter son véhicule pour le remettre dans le bon sens. Sans être dangereuse, cette attitude n'en est pas moins à déconseiller et ne peut être attribuée qu'à l'énervement. Attiré par le bruit, le commissaire principal des lieux, s'empresse d'arrêter le concurrent quelques mètres plus loin. Le pilote, conscient de l'erreur qu'il venait de commettre s'arrête sagement et ne prononce mot. Le commissaire, rouge de fureur lui dit ces quelques mots : « conduite dangereuse dans un parc d'assistance, c'est 5 000 F immédiatement » (tiens, c'est légal ça ?). Le pilote complètement abasourdi par cette déclaration ne cherche même pas à se justifier et signale très poliment qu'il ne peut donner une telle somme. Le sous-fifre va chercher le directeur de course qui, sans aucune autre forme de procès, s'empare du carnet de bord de l'équipage et signale qu'ils sont mis hors course. Décision mûrement réfléchie ou acte de despotisme, à vous de choisir ? Alors là, vous avouerez que c'est un peu raide et surtout payer très cher un démarrage un peu trop intempestif. N'y a-t-il pas matière à réflexion lorsqu'on voit avec quelle désinvolture ces virtuoses du sifflet se permettent d'annuler les semaines d'efforts aussi bien techniques que financiers déployés par ces concurrents. Je crois que M. Delente devrait se méfier de son personnel et ne pas oublier que sans ces concurrents étrangers (un Français je vous le rappelle) son rallye ne serait peut-être pas ce qu'il est. Quant à vous, minable commissaire sans envergure, j'ose espérer que c'est l'ivresse des responsabilités qui vous a fait agir de la sorte, à moins que ce soit tout simplement

la xénophobie. Il est d'ailleurs assez comique et navrant, tout à la fois, de voir le changement d'attitude de cet homme lorsqu'il arrivait au parc un concurrent spadois (son propre fils en l'occurrence), qui, lui, bénéficiait immédiatement d'un espace clair et dégagé. C'est ça l'intégrité des commissaires ! Espérons que ce sympathique pilote français ne retiendra pas de la Belgique l'unique image de cet imbécile qui fait honte à notre sport et à notre pays.

A vous revoir M. Restellini, ce serait la meilleure preuve de votre sportivité et de votre fair-play.

J.-P. Colson
4840 Welkenraest

Pourquoi pas !

Veuillez trouver ci-joint une épreuve du prototype que nous engageons au prochain Rallye de Charbonnières.



En effet, les organisateurs de l'A.S. de l'Automobile Club du Rhône, ont décidé cette année, afin de répondre aux désirs de nombreux et véritables fanatiques de courses automobiles, possesseurs de prototypes souvent magnifiques, d'accepter la participation en groupe S de ceux-ci.

Il s'agit d'un pas en avant par rapport aux années précédentes, où tous ces prototypes et voitures prétendues caduques n'avaient aucun droit de cité, et il convient de souligner cet effort louable, en espérant que cet exemple sera suivi par le plus grand nombre d'organisateur.

En ce qui nous concerne, nous avons préparé un prototype très spécial, Renault 4 fourgonnette. Moteur 1440 R5 Alpine environ 135 CV ; boîte courte : 163 km/h maxi à 8 200 t/mn ; amortisseurs Bilstein ; freins à disques etc.

Pourquoi avoir choisi une caisse de fourgonnette ? La rigidité d'abord le charme surtout.

Cette voiture a couru en fin de saison 81 à St Bonnet de Mure, CC de Lamure, CC de Limonest Mont Verdun en réalisant à chaque fois le temps des meilleures Golf GTI et avec un succès énorme auprès du public et des autres concurrents. Il s'agit d'une idée et réalisation du garage Fortuna sans aucun but publicitaire, Bruno Fortuna tenant un petit garage à Tassin, ayant passé 500 heures environ à 100 % pour le plaisir, et la passion. Coût total du proto Fortuna 12 000 F. Kilomètre départ arrêté 29 s. Qui a dit qu'il fallait être Américain pour courir ?

Il y a rupture avec la tradition à l'ACR, cela sent le neuf, souhaitons que les autres organisateurs

suivent. Pourquoi pas le Tour de Corse, pourquoi pas Monte Carlo. Une dernière précision, une fourgonnette Fortuna turbo, 180 cv, moteur central sortira d'ici deux mois.

Une précision également, c'est moi qui ai mission de transformer les sourires moqueurs en sourires intéressés, en essayant de rester sur la route.

L. Bouchetal -
69160 Tassin la demi-Lune

Abus de pouvoir

L'article concernant la Mini Métro Trophée G.B a retenu toute mon attention. Prévoyez-vous prochainement un essai comparatif avec la version française ?

A. Tarlet-71120
Vendenesse-les-Charolles

Absolument impossible attendu que dans le règlement du Trophée français 82 s'est glissé sournoise-

ment un article (10) bien précis qui stipule que : « Il est formellement interdit aux concurrents participant au Trophée de prêter leur véhicule à des journalistes de la presse automobile, sans au préalable avoir obtenu un accord écrit des responsables du Trophée. Les pilotes qui ne respecteront pas cette règle se verront exclus du Trophée 1982 ».

Il faut dire que le Sieur Dupré avait copieusement « arrangé » la Métro du Trophée 81 (AUTO-hebdo n° 275) ceci expliquant cela mais ne justifiant nullement cette décision ou alors, il faut le rebaptiser Trophée Leylandski.

Intercontinental Circus

La nauséabonde saison 1981 s'était terminée par la mascarade de Las Vegas, circuit célèbre par toutes ses courses antérieures, avec la présence inattendue de mauvaises imitations de soldats romains emplumés transformant le sport automobile en carnaval. Ce dernier grand prix, pardon ce dernier épisode de la chasse au fric qu'est devenue une saison de F1, avait désigné celui qui porterait la couronne l'année suivante sans que personne puisse affirmer qu'il avait été le meilleur tant voiture et pneus sont hélas devenus prépondérants. Cette saison avait montré que la FISA, qui se prétendait une grande dame digne, n'était que « Marie-couche-toi-là » prête à s'acoquiner

avec qui ferait des œillades avec son semblant de pouvoir, quitte à le bafouer par derrière, et qui lui laisserait quelques miettes du festin. Quant à la FOCA, sa réputation de gangsterisme n'était plus à faire, certes, mais en 81, elle s'est surpassée et les requins de la finance avaient investi la place en totalité.

Les pilotes, du moins la plupart des pilotes anglo-saxons et sud-américains, se laissaient aller de plus en plus à une attitude de mercenaires bien payés (ou payants !), seuls les pilotes européens continuent de sembler garder une attitude de sportifs.

Naïf suis-je ! J'avais osé espérer que la saison 82 sentirait moins mauvais. Les événements de Kyalami et la suite sont venus me sortir de ma béatitude. Voilà qu'on se revautre dans les mêmes écœurantes magouilles. Les pilotes se rebiffent et ils ont totalement raison. Mais il est bien tard et ils reviennent de loin, eux qui ont accepté tant de servitudes par le passé, eux dont Pescarolo disait que « leur esprit de sécurité est inversement proportionnel à leur compte en banque ». Puissent-ils cependant réussir et assainir ce sport avant qu'il ne devienne une foire que l'on traîne de villes riches en villes riches, en un commerce douteux et juteux à la fois.

Quant à moi qui ait suivi avec passion le championnat de F1 dès son début (j'avais 13 ans en 1950), je me sens envahi par le dégoût et le mépris par tous ces charognards qui ont sali (j'allais dire dégoûté) l'un des plus beaux sports qui soit. Mais je suis prêt à croire à un renouveau car quand on aime la course automobile, on reste jeune toute sa vie !

P.-S. : Fort heureusement, Prost, Reutemann, Arnoux, Pironi et quelques autres nous ont montré le vrai visage du sport automobile. Bravo. Quelle bouffée d'air frais !

J.-P. Gougard - 72100 Le Mans

**Gr. 6 :
une
Osella privée**

Trop préoccupé par la F1, Enzo Osella a dû renoncer à son programme endurance qu'il fera, en quelque sorte, sous-traiter. C'est l'écurie Mirabella qui sera chargée de poursuivre l'œuvre de l'ingénieur Stirano et de développer la PA9 BMW avec laquelle Giorgio Francia et Lella Lombardi s'attaqueront au championnat pilotes. Avec le soutien de Car et Alpitte, cette PA9 utilisera des Pirelli et se présentera vraisemblablement en version fermée (bulle type Alpine Renault A442).

Erratum

Annonce Opel Kadett parue dans le n° 300 du 14 janvier, lire : 50 520 F au lieu de 48 400 F pour la Kadett SR 1600 S 8 CV et 49 145 F au lieu de 47 085 F pour la Kadett SR 1300 S 7 CV.



SAUBER GROUPE C : les Suisses aussi

Après Ford, Porsche, March, Mirage, Rondeau et Cougar, voici une nouvelle Groupe C, la Sauber C6. Comme son nom l'indique, la conception et la réalisation du châssis sont dues à Peter Sauber, installé à Hintwill près de Zurich, qui avait déjà construit des barquettes 2 litres et de remarquables BMW-M1/groupe 5. Le châssis monocoque se caractérise par la simplicité des solutions, et l'utilisation de certaines pièces-maison déjà vues sur les M1 (porte-moyeux notamment...) une première série de six châssis est en construction.

Une seconde entreprise réalise la carrosserie : il s'agit de la société germano-suisse Sieger-Hoffmann qui fabrique de nombreux éléments pour plusieurs services compétition de grandes marques. Un gros travail de recherche aérodynamique a été effectué et les

passages à l'université de Stuttgart ont, semble-t-il, intéressé les ingénieurs de Mercedes. La carrosserie est réalisée en carbone et kevlar, des matériaux sophistiqués qui allient résistance (380 kg/mm²) et grande légèreté. L'effet de sol n'a pas été négligé, bien que l'appui aérodynamique de base soit déjà important.

La Sauber peut recevoir soit le moteur BMW M1, soit de préférence le moteur Cosworth (3,3 l ou 3,9 l) préparé par Heini Mader, et accouplé à une boîte de vitesses Hewland VG. G.S. Tuning s'est porté acquéreur d'une voiture complète que pilotent Stuck et Heyer dans la plupart des épreuves du championnat du monde, tandis que l'Allemand Braun sur une seconde voiture a prévu un programme plus restreint.

F.F.

F3 GB : c'est Avon

On se souvient que le championnat britannique de Formule 3 est placé sous le monopole des pneumatiques. C'est Goodyear GB (marque appartenant en grande partie à M. Ecclestone) qui alimentait jusqu'à la saison dernière, et depuis six ans.

En 1982, le choix s'est finalement porté sur Avon (marque appartenant en partie à B. Ecclestone) après les divers essais effectués par Boesel et White aussi bien avec des Dunlop, M/H, Pirelli, Yokohama. Le contrat porte sur trois ans.

URD Gr.C-81

Teissèdre vous en a déjà parlé. Il s'agit d'une toute nouvelle Gr.C allemande que l'on verra débiter officiellement dans le championnat germanique, le 20 mars à Zolder. Cette marque existe depuis plusieurs années et a, déjà, aligné plusieurs prototypes généralement animés par des moteurs Porsche au Ring ou dans le championnat Interserie. Son constructeur, Ernst Ungar, s'est acquis une petite notoriété outre-Rhin et ses prétentions sont à la hauteur de ses moyens. La construction est néan-

moins sérieuse et cette Gr.C a été créée à des fins commerciales. Une carrosserie monobloc dissimule un châssis en profilés ceinturant une fausse coque (panneaux rivetés). Pas d'effet de sol et une grande simplicité de construction et d'entretien. Le moteur utilisé est un six cylindres BMW 3500. Quatre voitures dont deux pour l'écurie Kannacher devraient être régulièrement alignées, Jürgen Laessig disposant également d'un modèle similaire.



La folie des grandeurs

Le malaise se prolonge, l'infection se propage. La gangrène s'est emparée de la F1. Elle va mourir.

Ecclestone lui-même vient de l'annoncer : « *c'est une certitude. Si nous continuons dans ce chemin, la F1 aura disparu d'ici la fin des accords de la Concorde en 1984* ».

De son côté, Balestre parti porter la mauvaise parole, pas loin de la banquise, s'en est pris aux journalistes. N'abusant ni de périphrases, encore moins de métaphores, il alla droit au but : « *Je n'en ai rien à foutre* ».

Gentlemen, start your engine, et fermez la une bonne fois pour toutes. Demain ce sera peut-être le tour des spectateurs, ou des sponsors.

La mélasse est tellement épaisse qu'un Docteur en droit n'y retrouverait pas sa thèse. Quant à savoir qui dit la vérité, comme dirait le Président...

Ce qui est certain, c'est que le jour où l'on fera courir les menteurs, il faudra obligatoirement avoir recours aux préqualifs !

Pendant ce temps-là, pas loin de la Méditerranée, on joue avec les chronos. Le problème, le plus ardu, il est là. On assiste à une telle escalade dans la progression que le pilote, avant peu, sera totalement dépassé.

Prost et Renault viennent de le démontrer. Le mur des 1'00" est pratiquement crevé. Celui des 1'30", sur le grand circuit, ne va pas tarder à l'être (tout cela avec des voitures conformes, attention). La RE30 avale « Signes » à fond, c'est-à-dire à 322 km/h. Alors !

Et ce n'est pas fini car, comme le précise Larrousse, qui sait, lui, de quoi il parle : « *nous gagnons 2" par mois, rien que sur l'aérodynamique* ».

Le progrès peut se passer de tels excès. Il en va de la survie du sport comme de ses pratiquants.

A vos pinceaux



Ça valait bien une photo couleur car ce n'est peut-être pas demain que Jacky Ickx retrouvera le chemin des rallyes.

Même s'il a dû renoncer, même s'il n'a pas réellement inquiéter les meilleurs, au cours de ces Boucles de Spa, il faisait partie des têtes de série.

Décorée aux couleurs Gitanes, sa Porsche 924 Carrera GT était celle avec laquelle Röhrh bagarra, en 81, dans le cadre du championnat allemand. Elle était alors or et verte.

A quand Laffite dans une classique française ? C'est le moment ou jamais, histoire de se maintenir en forme !

VW Motorsport Formule 3 et rallyes

Officiellement Volkswagen Motorsport, qui continuera à organiser la Coupe Golf (circuits et rallyes) en Allemagne, ainsi que la Coupe européenne de F. Super VW, sera présente dans le championnat allemand F3 et rallyes.

En F3, après qu'on ait vu D. Tassin tester un moteur VW dans sa Ralt en 81, c'est le Danois John Nielsen, triple vainqueur de la coupe européenne de Super VW qui représentera les couleurs officielles. Il disposera d'une Ralt équipée d'un groupe VW dérivé du Golf GTi et préparé tout spécialement par Brabham engine Developments (163 ch). Débuts prévus au Ring (petit circuit) le 28 mars.

En rallyes, on verra deux voitures officielles, des Golf GTi de 170 ch confiées au champion 81 Alfons Stock et à l'espoir Friedhelm Kisel, vainqueur de la coupe Rallye 81 et troisième du championnat avec une Golf de série. On devrait voir très bientôt une version seize soupapes confiée à Stock-Schmuck. Coup d'envoi du championnat, les 19 et 20 février au Sachs Winter Rallye.

F2 : Honda sur deux fronts

La saison de Formule 2 approche à grands pas puisque la première épreuve aura lieu le 21 mars à Silverstone. Dans les diverses écuries on fourbit les armes et le Championnat d'Europe 82 devrait se jouer entre deux clans : Honda-Bridgestone d'une part (avec Ralt et Spirit) et BMW-Michelin d'autre part (avec March, AGS et Maurer).

Honda fournira ses V6 victorieux en 1981 à deux écuries britanniques, celle de Ron Tauranac et le « Spirit-Racing », créé à l'automne dernier par John Wickham et Gordon Coppuck, les « dissidents » de chez March. Les Ralt RH6-82 seront pilotées par Kenneth Acheson, qui courait l'an passé pour l'équipe Dooking-Toleman, et Jonathan Palmer, qui survola le championnat anglais de F3. Quant à la nouvelle Spirit, deux exemplaires seront alignés aux couleurs Marlboro pour Thierry Boutsen et Stefan Johansson. Ces deux écuries seront les seules à bénéficier des pneus Bridgestone dont l'efficacité avait fortement influencé le déroulement du Championnat l'an passé. Dans le camp BMW, on compte sur Michelin pour égaliser les chances. Les meilleurs moteurs BMW M12 sont en effet annoncés avec 320 chevaux, soit une vingtaine de moins que les V6 Honda. March alignera trois voitures avec Corrado Fabi, Christian Danner, et peut-être Johnny Cecotto. Wickham et Coppuck ont été remplacés par Peter Mc Intosh (ex Fittipaldi) et Ralph Bellamy. AGS, avec le soutien de Motul-GPA et RMO, présentera deux nouvelles JH19 pour Streiff et

Fabre tandis que les Maurer MM 82, également chaussées de Michelin, seront confiées à Beppe Gabiani, Peter Schindler et sans doute Thierry Tassin. Toleman, Mike Earle (avec une nouvelle March) et Schäfer (qui alignera une Maurer MM 81 pour Jelinski) disposeront des pneus Avon : Mike Thackwell se retrouvera probablement dans une des deux premières écuries citées.

En Italie, Minardi (avec Stohr, Barrilla et Nannini), Merzario (Gartner et Dallest sur des March 822) et Colombo (dont les Toleman modifiées par Dallara seront pilotées par Bianchi et Del Castello) espèrent encore bénéficier du soutien de Pirelli mais rien n'est en core confirmé.

P.V.V.

Merzario : F3 et F2

Comme annoncé et prévu, Arturo Merzario s'alignera en F3 (Championnat Italien), et F2 (Championnat d'Europe) avec des March. La chasse aux sponsors s'est apparemment soldée par un succès puisque « little Art » pourra compter sur JVC, Astra, mais surtout sur Artic, une marque de vodka. En F3, on verra Marco Brand (24 ans) alors qu'en 82, Richard Dallest sera épaulé par l'Autrichien Joe Gartner, qui réalisa d'excellentes choses l'an passé. Merzario s'est enfin décidé à engager un ingénieur. Transfuge de chez Alfa Romeo, M. Degan travaille sur une nouvelle F2.

Dragsters : aide aux pilotes français

Nitro communique : la société Primagaz, premier sponsor de dragsters en France, a décidé d'aider les pilotes français. Elle offrira donc une bourse de 40 000 FF réparties comme suit : 15 000, 10 000 F et 5 000 FF aux premier, second, troisième jusqu'au cinquième.

Pour prétendre à ces prix, le pilote devra garantir sa participation aux épreuves du Paul Ricard, en mai, puis à celles du Mans, en septembre, qu'il y ait ou non déjà participé, sans distinction de disciplines (auto et moto) ou de catégories.

Un jury composé de : Jacques Petitjean (relations extérieures Pri-

magaz) Philippe Debarle (organisateur), Guy Mourot, Benoît Froger (ACO), François Chevalier (Paul Ricard), François Blanc (Nitro) et de journalistes, statuera sur les divers dossiers qui devront comprendre une fiche technique, une photographie, un curriculum vitae de l'engin et la liste des sponsors éventuels. Date limite (hâtez-vous) ce vendredi 19 au stand Nitro du salon de la voiture de course (Porte de Versailles). Proclamation des résultats et remise des prix le 21 février à 16 h sur le stand Primagaz.

La réunionite

Dimanche dernier, une importante réunion s'est tenue à Modène avec, pour sujet principal, le conflit pilotes/FISA. Après huit heures de discussions, auxquelles ont participé outre Enzo Ferrari et Ecclestone, Sage, Piccinini, et Corbari (Alfa Romeo), aucun communiqué officiel n'a été rédigé. Seul, le commentateur s'est hasardé à une conclusion sibylline : « Tous les espoirs de voir ce conflit résolu dans les prochains jours sont permis ».

Trois jours plus tard, une seconde

réunion regroupant les directeurs sportifs de toutes les écuries dites légalistes, bien que d'après Jean Sage cet adjectif soit entièrement galvaudé depuis plusieurs mois, eut lieu, toujours à Modène. Vu nos délais d'impression, il nous est impossible de vous rendre compte des décisions prises. A priori il s'agirait de fixer une date pour le paiement commun de toutes les amendes et de mettre en forme le plan de défense — l'appel auprès de la FIA — de leurs pilotes.

NOTRE PROCHAIN NUMERO

Essai :

Mitsubishi Lancer Turbo. Elle nous est apparue en rallyes avant d'arriver sur le marché français, homologation oblige. Un turbo, 170 chevaux déchaines pour propulser sa tonne... une roquette !

APRÈS

Son Volant F3 et la Production

AVIA

RALLYE

Recherche
1 pilote

débutant ou
confirmé
homme ou femme

1 équipage

débutant ou
confirmé
homme ou femme

Pour

SAISON 82-83

dans le
CHAMPIONNAT de FRANCE
des RALLYES MIXTES 82

Voiture fournie et prise en charge totale durant la
saison pour les candidats sélectionnés.

Demandez notre plaquette candidature à AVIA RALLYE
14, boulevard de la Liberté - 84000 AVIGNON

Demandez notre plaquette candidature à AVIA RALLYE

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE : TELEPHONE :

Age : Profession :

☐ pilote ☐ équipage

☐ débutant ☐ confirmé

☐ déjà couru

Palmarès :

Le
19 Février 1976
AUTOhebdo n° 1
coûtait 5F.

Jusqu'au
10 Mars 1981

AUTOhebdo peut
vous coûter
moins
cher!

POUR NOS
ABONNES
AUTOhebdo
RESTE A MOINS
DE 5,00 F

Bulletin d'abonnement

Pour la France : à découper ou à recopier et à retourner à :
S.N.E.P. - 7, rue de Lille 75007 Paris

Je souscris ☐ abonnement ☐ réabonnement

France - 1 an : 245 F - Etranger : 280 FF

France - 6 mois : 150 F - Etranger : 170 FF

et joins à mon règlement par chèque ou mandat à l'ordre de la
S.N.E.P. 7, rue de Lille 75007 Paris

Pour la Belgique : à découper ou à recopier et à retourner à :
ROSSEL & Cie - S.A. AUTOhebdo service abonnement
112, rue Royale - 1000 Bruxelles

Je souscris un abonnement de 1 an : 2 000 FB

Règlement par :

☐ chèque

☐ virement bancaire : 000.0079274.25

☐ virement postal : 000.0079274.25

à l'ordre de : ROSSEL & Cie S.A.

Nom : Prénom :

Adresse :

(un délai d'environ trois semaines est nécessaire pour enregistrer
votre abonnement ou changement d'adresse).

DATSUN : La saison débute au Portugal

Absent au Monte-Carlo et en Suède, Nissan entamera sa saison de championnat du monde au Portugal.

Le programme 82 annoncé à Tokyo le 19 janvier dernier comporte sept épreuves qui seront disputées par trois types de voitures : la Violet 160 J GT Groupe 4, la Silvia Turbo Groupe 2 et la Bluebird Turbo Groupe 2. La formation de base se composera de Timo Salonen et de Tony Pond mais, dans la plupart des cas, des pilotes locaux viendront en appui : Sh. Mehta, G. Moschous, John Hellier et un autre pilote non encore désigné (néo-zélandais en principe). Datsun espère bien profiter de la lutte entre les nouvelles voitures cette année et ainsi récolter un titre qu'elle a frôlé à plusieurs reprises ces dernières saisons. Pour 83, Nissan peaufine un nouveau modèle (probablement 4 roues motrices), c'est ce qu'a plus ou moins laissé entendre le directeur sportif de la firme, M. Wakabayashi.

Rappelons les caractéristiques principales des modèles engagés cette saison dans les diverses man-

ches du championnat mondial :
Datsun Violet GT Groupe 4 : 1 952 cm³ - 230 ch à 7 500 t/mn.
Bluebird Turbo Groupe 2 : 1 770 cm³ (x 1,4) - 270 ch à 7 000 t/mn (roues ind.).

Silvia Turbo Groupe 2 : 1 770 cm³ (x 1,4) - 270 ch à 7 000 t/mn (pont rigide).

Quant au programme, il est le suivant :

• **Portugal** : T. Salonen (Violet GT), T. Pond (Silvia Turbo).

• **Safari** : T. Salonen (Violet GT), T. Pond (Violet GT), S. Mehta (Violet GT), Hellier (Bluebird Turbo).

• **Acropole** : T. Salonen (Violet GT), S. Mehta (Violet GT), T. Pond (Silvia Turbo), G. Moschous (Violet GT).

• **Nile-Zélande** : T. Salonen (Violet GT), S. Mehta (Violet GT), T. Pond (Violet GT), X. (Bluebird Turbo).

• **Argentine** : T. Pond (Violet GT), S. Mehta (Violet GT).

• **1 000 Lacs** : T. Salonen (Violet GT).

• **RAC** : T. Salonen (Violet GT), T. Pond (Violet GT).

Costa Brava

Première épreuve importante du championnat d'Europe (coefficient 4) le Costa Brava se déroulera du 19 au 21 février, sur 4 boucles avec départ et arrivée à Lloret de Mar. Le kilométrage total du rallye est de 1 226 km, dont 472,5 d'épreuves spéciales.

Antonio Zanini s'est engagé avec sa Talbot Sunbeam Lotus, voiture avec laquelle il aura certainement moins de possibilités que Bernard Béguin avec sa Porsche 911 SC. L'équipe Opel-Conrero sera présente au Costa Brava avec deux Ascona 400 pour « Tony » (actuel champion d'Italie) et pour l'Espagnol Mariano Lacasa. Le Rothmans Rally Team Espagne présentera une Porsche 911-SC pour Beny Fernandez (en substitution de Jorge de Bagration qui a abandonné les rallyes) et une Fiat 131 Abarth pour Pablo De Sousa. Comme aspirants aux places d'honneur il faut citer aussi Andrea Zanussi et Antonella Mandelli avec deux Fiat 131 Abarth du Jolly Club, l'Espagnol Ortiz et le Polonais Kruppa sur R 5 Turbo, ainsi que Balcazar et sa Lancia Stratos. En groupe 2, Zanini s'opposera aux deux Fiesta 1600 de l'union des concessionnaires Ford-Espagne pilotées par Servia et Couret, à l'Ascona de Schweizer et à la Ford Escort RS de Roger. En groupe B, il y aura sept Citroën Visa Trophée conduites par les Français Dorche, Cat, Hubert, Granvuitnet, Rageau, Mucherie et Ruiz, tandis qu'en groupe N, il y aura aussi trois Français : Grimaud, Soulier et Delmas, tous avec des Peugeot 104-ZS.

J.A. Enrich

EN BREF...

• D'ITALIE :

— **Mauro Pregliasco** et **Alberto Carrotta** seront les deux pilotes officiels Ford-Italie 1982. L'un et l'autre disposeront de XR 3 Groupe N (92 ch) en attendant les Groupe A et, en 83, la version 1 700 turbo groupe B.

En dehors de ce programme strictement italien, Pregliasco pourrait participer parallèlement à des épreuves européennes au volant d'une Porsche Groupe 4.

— Il n'est pas certain que le **Rallye du Val d'Aoste** (Championnat d'Europe) ait lieu à la date prévue. En effet, malgré quelques engagés de marque (Cinotto, Biasion, « Lucky », Ormezzano, Tabaton, Cunico, Capone, etc.), le quota de 50 engagés n'est pas atteint à l'heure actuelle. Il est donc fort possible que les organisateurs soient amenés à reporter en novembre leur épreuve prévue du 17 au 19 mars.

— **Aleide Paganelli**, l'ancien pilote officiel Fiat, est désormais directeur-sportif de l'Ecurie Peugeot-Talbot italienne. Le programme 82 est essentiellement axé sur une participation suivie de F. Ormezzano sur une Talbot Sunbeam Lotus en Groupe 2, en vue de rééditer un titre national dans cette catégorie. Par ailleurs, il est sérieusement envisagé d'aligner une Peugeot 505 Turbodiesel dans plusieurs épreuves pour un grand nom du rallye. Parmi les pilotes contactés, le nom de Sandro Munari a été mentionné.

Carlo Cavicchi

GALWAY McRae avec un peu de chance

• 5/7 février - 3^e manche du championnat d'Europe - Coefficient 2.

Le champion de Grande-Bretagne, Jimmy McRae, qui court cette saison sous les couleurs Rothmans, n'a pas manqué son entrée. En dépit d'une sortie de route où il endommageait assez sérieusement son Opel Ascona 400, il remportait devant l'autre Opel de Buckley le Galway Rally disputé sur de petites routes asphaltées, sinueuses et glissantes d'Irlande.

La surprise venait de Brendan Fagan, un pilote originaire de Dublin qui dispose cette année d'une Vauxhall Chevette 2,3 HSR Groupe 4. Ce dernier dominait la première étape avant de perdre son avantage sur une sortie de route qui le faisait rétrograder. Il terminait finalement quatrième devant l'autre Chevette de McHale.



CLASSEMENT

1. McRae-Grundrod (Opel Ascona 400) 5 h.29'49" (1^{er} Gr.4), 2. Buckley-Caplice (Opel Ascona 400) à 2'33", 3. Coyne-Farrell (Talbot Sunbeam Lotus) à 5'05", 4. Fagan-Johnston (Vauxhall Chevette 2,3 HSR) à 11'48", 5. McHale-McGee (Vauxhall Chevette 2,3 HSR) à 18'29", 6. Henry-McNamee (Ford Escort RS) à 20'11", etc.

Les malheurs de Béguin

Il n'est pas interdit d'affirmer que Bernard Béguin aura connu un difficile début d'année 82... Cela a commencé début janvier quand Motul, son principal annonceur depuis quatre saisons, lui annonçait que des accords commerciaux et sportifs avec BMW-France remettaient en cause la participation de Bernard au rallye Monte-Carlo et la suite de sa saison. On l'a vu, Béguin était forfait au départ de la première classique du calendrier, mais néanmoins, avec l'aide de So-

nauto, importateur français de Porsche, et le soutien des « chaînes hi-fi Kenwood », un accord allait être très rapidement trouvé pour que le rallyman grenoblois puisse disputer le championnat de France des rallyes mixtes au volant d'une Porsche 911 SC préparée par Louis Mezmarie.

Le Costa-Brava figurait au programme de Bernard, puisqu'il est permis de comptabiliser un résultat étranger dans les points du championnat de France. Cependant, Bé-

guin n'était pas au bout de ses peines car la semaine passée, alors qu'il revenait d'une séance d'essais Pirelli sur le circuit de Karland, il avait la vilaine surprise de constater qu'on venait de lui dérober son camion contenant un important stock de pièces détachées, jantes et outillage ! Ce nouveau coup du sort a contraint Bernard Béguin à renoncer au Costa-Brava, et souhaitons lui au moins d'être plus heureux pour la suite de la saison.

• Joaquim Santos s'est imposé au récent Rallye Camélias (Portugal) où les Escort RS réalisaient un beau tir groupé aux quatre premières places avec Cotter, Borges, et Silva qui précédaient l'Opel Ascona de Moutinho.

• Juan Petisco, ancien copilote de Zanini, a été nommé Directeur Sportif de General Motors Espagne. Jusqu'à présent Petisco travaillait comme assesseur du Royal Automobile Club d'Espagne pour l'organisation de toutes les épreuves sportives du R.A.C.E.

TOUT N'EST PAS INTERDIT !

• ARCEAUX DE SÉCURITÉ homologués F.I.A.

4 pts : 620 F
6 pts : 980 F
6 pts avec renforts : 1 100 F

60 modèles en stock.

Les dernières créations ont des points d'encrage sur les montants latéraux.



• ATTACHE-CAPOT MUSTANG

La paire : 45 F

• COUPE-CIRCUIT DAV

Sans tirette : 195 F

Livré avec ou sans tirette extérieure.

• HARNAIS DE SÉCURITÉ

3 pts : 140 F

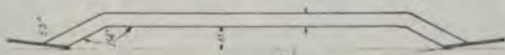
4 pts : 180 F

6 pts : 185 F



• BARRES ANTI-RAPPROCHEMENT SUPÉRIEURES

180 F



GOLF - SUNBEAM - FIESTA

INFÉRIEURES



GOLF avec tirant moteur 490 F

REMISE 10 % AUX LICENCIÉS

NOUVEAU CATALOGUE 82
Contre 24 F
en 15 timbres à 1,60 F



IRESA France

81, cours Gambetta
33400 TALENCE (Près Bordeaux)
Tél. (56) 80.16.33

SIPE diffusion

7 rue de Lille 75007 PARIS. Tél. : 260.34.

(métro St-Germain-des-Prés • Bac • Palais-Royal)

Boutique ouverte du lundi au vendredi
de 9h à 12h30 et de 14h à 18h30

Notre boutique vous propose une sélection d'ouvrages que vous pourrez acquérir sur place ou recevoir directement chez vous par paquet poste.

Pour passer commande, découpez ou recopiez le bon de commande ci-dessous et adressez-le à SIPE, 7 rue de Lille, 75007 PARIS, accompagné de votre règlement.

AUTOMOBILE

Jean-Paul LUC - Champion en herbe	44.00
Jean RAGNOTTI	59.00
Année Echappement 1980/81 N° 1	180.00
Année Echappement 1981/82 N° 2	180.00
Autocourse 78/79 N° 1	épuisé
Autocourse 79/80 N° 2	180.00
Autocourse 80/81 N° 3	180.00
Autocourse 81/82 N° 4	180.00
Formule Renault	195.00
Championnat du Monde des Rallyes 77	29.00
Championnat du Monde des Rallyes 78	30.00
Championnat du Monde des Rallyes 79/80	épuisé
Championnat du Monde des Rallyes 80/81	39.00
L'Année Formule 1 1980 Autohebdo	50.00
Ettore BUGATTI 1881-1947	135.00
Lotus Story	35.00
Ronnie PETERSON	35.00
RONDEAU : Victoire au Mans	25.00
Tous les accessoires pour équiper votre voiture 82	25.00
L'Almanach de l'Auto	35.00

ALPINISME ET RANDONNÉE

Vagabonds de l'Inutile	160.00
Les grands raids à ski	260.00
Année Montagne 81/82 N° 1	180.00
Deux pour un 8000	35.00

VOILE ET PLANCHE A VOILE

Voile : les grandes courses	120.00
Année Planche à Voile 80/81 N° 1	180.00
Année Planche à Voile 81/82 N° 2	180.00

DIVERS

Gymnastique	120.00
Chevaux de concours	120.00
Mystères du monde	120.00
La cuisine méditerranéenne	120.00
Incroyable mais vrai	25.00
Nostradamus	29.00
La moto : tous les accessoires pour le motard 82	25.00
COLUCHE	20.00

Je désire recevoir les exemplaires suivants :

.....	au prix de
.....	au prix de
.....	au prix de
.....	au prix de
.....	au prix de
.....	au prix de
TOTAL FF	

Nom
Adresse

Je joins mon règlement de FF par chèque ou mandat à l'ordre de SIPE 7, rue de Lille 75007 PARIS.

« Chaque jour qui passe voit la situation devenir plus critique. D'un côté nous faisons tout pour entamer le dialogue, d'un autre, le président Balestre s'enferme derrière ses remparts « règlementaires ». L'air devient irrespirable ». Comme la plupart de ses homologues, Jean Sage s'interroge.

Par Patrick CAMUS



Gérard Larrousse: l'enlissement

Depuis son retour de Kyalami, le Président ne manque pas d'imagination loin de là... Sont en préparation le livre blanc qui retrace intégralement les événements qui ont entraîné cette situation ubuesque, un dossier consacré à la presse, qui, d'après la FISA, est achetée par Renault, un rapport sur les constructeurs de moteurs turbo prêts à envahir et à trahir la F1. Rien ne manque à son arsenal de terrorisme parfait. Pourtant, dans son élan de purifier le « milieu pourri » qu'il gouverne, le Président de la FISA a oublié une petite chose, toute simple : la vérité. A tel point que sa volonté d'assainissement prend des allures d'aveuglement. Fort de sa puissance, le bon guide qu'il devrait être devient victime de sa propre dictature. Il y a quelques jours, lors d'une interview confiée à notre confrère Gérard Petitjean, Balestre raconte, raconte, raconte : Kyalami, les pilotes révoltés, la super licence, la sécurité ? Non, rien de tout cela.

« Nous avons l'impression d'assister à un vulgaire règlement de comptes ».

C'est presque oublié. Sa colère arrose les grands constructeurs : Ferrari, qui manipule les pilotes, et Renault, qui a détruit la F1. Le démon est là, c'est la Régie, avec ses 10 milliards de budget annuel, les 800 millions qu'elle aurait donné à Prost pour quitter McLaren, lequel Prost en aurait reversé 200 à Teddy Mayer pour sa rupture de contrat — ses moteurs turbo de 600 chevaux et sa façon d'acheter la presse.

Longtemps silencieux, Max Mangenot, le P-DG de Renault Sport, a réagi, et avec lui Gérard Larrousse :

« Oui, effectivement, j'ai lu les propos du président Balestre et j'en suis aujourd'hui encore très surpris. Les chiffres qu'il a cités sont complètement faux, sans aucun rapport avec la réalité. Pour moi, pour nous Renault, c'est une chose très grave que de voir un président de Fédération parler ainsi à tort et à travers, sans savoir, sans posséder la moindre information précise. C'est inadmissible. Jeudi dernier, le 11 février, notre Président lui a envoyé une lettre, au nom de Bernard

Haïon, afin de lui expliquer ce que nous pensions de ses déclarations. Ce courrier lui précise également l'attitude que nous prendrions à l'avenir si ce genre d'agissements devait se reproduire ».

— Balestre remet aujourd'hui le Turbo en question. N'était-il pas à l'origine de sa présence ?

« Je pense que la guerre qu'il livre aux pilotes est en train de dévier de sa trajectoire. Les cibles ne sont plus les pilotes mais les grands constructeurs. Nous

pilotes. On gagne 2" par mois uniquement en travaillant sur l'aérodynamique, et on travaille sur l'aérodynamique parce que l'on a remis les jupes. C'est une affaire de bon sens que de voir d'où viennent les performances des voitures actuellement ».

— Je suppose que Renault, Alfa et Ferrari marchent main dans la main. Quelle attitude allez-vous adopter ?

« Nous sommes en relation continue, c'est vrai, et face à la situation chaque jour plus catastrophique, nous nous réunissons cette semaine à Modène. Nous ferons le point et déciderons d'une attitude commune. C'est indispensable. A nos yeux, l'important est de poursuivre le championnat du monde 82 et d'éclaircir la situation du turbo. Il ne faut pas que la FISA prenne ce moteur pour bouc-émissaire. A ce sujet, nous aurons d'importantes discussions avec BMW, qui est également grand constructeur, et qui est prêt à en vendre. C'est très important ».

— Comment peut-on expliquer le brutal rapprochement FISA-FOCA ?

« Je n'en ai aucune idée. Monsieur Balestre est responsable et possède le droit de faire ce qu'il veut. Dans cette opération, il a pris ses responsabilités et de nombreuses décisions que nous qualifierions de « délicates », à un moment donné. Il devra rendre compte ».

— Grands constructeurs, grands sponsors, où en sont vos rapports ?

« Ils sont excellents. Je viens d'avoir plusieurs contacts avec Elf, Marlboro, Gitanes, etc. Et je peux te dire qu'à leurs yeux, la situation est dramatique - je pèse mes mots ! Quoi qu'en disent certains, ces gens-là ont fait pour la F1 plus que

avons l'impression d'assister à un vulgaire règlement de comptes. Désolant... il s'en prend maintenant aux turbos. C'est la suite logique des propos aberrants qu'il a tenus à notre sujet. Je pense que le turbo est un prétexte choisi pour étayer son règlement de comptes. Pourquoi brandir l'épouvantail de moteurs suralimentés de 800 ch ? Qui peut aller chercher ce genre d'information ? Certainement pas des techniciens ! Il parle de constructeurs japonais, nous ne sommes toutefois pas assez bêtes pour croire pareilles histoires. Balestre ne va pas tout de même accuser le turbo pour expliquer que les F1 vont chaque année plus vite ! Bien sûr qu'elles vont plus vite, mais les moteurs n'y sont pour rien, comme les pneus, comme les

« C'est grâce à tous les sponsors que la F1 est devenue un sport de haut niveau ».



quiconque. C'est grâce à Elf, aux disciplines de promotion Renault qu'il y a des pilotes français au top-niveau. La FISA n'y est pour rien. C'est grâce à tous les sponsors que la F1 est devenue ce sport de haut niveau technique et la situation que la FISA est en train de créer les dégoûte. Cela aussi est grave. Beaucoup plus grave qu'une désaffection du public car ils ne veulent pas mêler leur nom à quelque chose qui donne une mauvaise image du sport. Ils ne peuvent pas soutenir une politique qui aboutit à des conclusions aussi farfelues que celles d'aujourd'hui. Pour Renault, la F1 possède deux attraits principaux : le dynamisme du sport et la lutte technique. Mais ses responsables n'admettront plus très longtemps que les bagarres aient lieu dans les couloirs de la fédération plutôt que sur la piste. Nous sommes là pour vaincre ou pour essayer de vaincre de la façon la plus sportive qui soit, mais le jour où nous ne pourrons plus soutenir notre politique face aux responsables de notre maison, nous disparaîtrons. Des constructeurs qui se battent pour le sport et une Fédération qui agit en sens inverse... C'est cocasse, non ? ».

« Des constructeurs qui se battent pour le sport et une fédération qui agit en sens inverse. C'est cocasse, non ? ».

— Ferrari, Renault, Alfa, Osella. Les grands constructeurs solidaires ne sont-ils pas plus nombreux ?

Toleman, BMW et Porsche sont à nos côtés ».

— Talbot ?

« Talbot passe par l'intermédiaire de Ligier, et Ligier agit actuellement plutôt dans la lignée des écuries anglaises que dans celle d'un grand constructeur ».

— Revenons à nos pilotes. Allez-vous payer leurs amendes ?

« En tant qu'écurie concurrente, nous jouons un rôle essentiel dans ce conflit car nous sommes responsables des agissements de nos pilotes. Lors de la réunion du comité exécutif de la FISA, nous avons soutenu que nos pilotes n'avaient commis aucune faute réelle à Kyalami et nous les aiderons devant le tribunal d'appel. Nous les soutiendrons car leurs requêtes sont tout à fait justifiées. Je te fais également remarquer que ceux qui ont voté pour les amendes et les suspensions de licence ne sont pas concernés ni par l'industrie automobile, ni par la F1... Bon, ces amendes, nous devons les payer si nous voulons que nos pilotes demeurent dans la légalité et que le grand prix du Brésil ait lieu. Nous les paierons lorsque nous voudrons bien les payer. Rien ne nous oblige à le faire sur-le-champ. Bien entendu, les pilotes feront appel contre cette sanction ».

Des pilotes avec ou sans licence. Des constructeurs avec ou sans licence de concurrent. Bof... Rien ne les a empêchés de communier avec le sport durant de magnifiques journées. Dommage que le soleil provençal ne nous ait rappelé celui d'Argentine que de loin....

par Patrick CAMUS

Vous avez raison, Président, Renault représente vraiment le pire des maux que puisse supporter votre F1, enfin, celle des Anglais. Son moteur turbo ne cause plus, pire, il va de plus en plus vite, son châssis commence même à tenir la route ! Non, sincèrement, ne les acceptez plus dans votre championnat. En deux jours, figurez-vous que la Régie s'est emparée des innocents records du Paul Ricard tel l'aigle royal a fondu sur le doux lapereau. Évidemment, M. le Président, avec 10 milliards de budget par an, c'est normal....

Journées, il restait les sujets divers (les suspensions de licence), d'hiver (la pluie et le brouillard qui, peu à peu, s'installent sur la F1) et même « dis vert » (les amendes). Lundi matin, tout paraît en place, mais il est déjà tard. Prost boucle 11 tours (le meilleur en 1'05"67) tandis qu'Arnoux réussit à en collectionner 8 (le meilleur en 1'07"32). Simple mise en route qui colle néanmoins la vie à l'embrayage de René. Le lendemain, c'est le printemps. Ciel bleu, lunettes de soleil, arbres fruitiers en fleurs et bourgeois en folie, même la RE

veaux bords d'attaque de pontons et une suspension hydraulique. Pas mort, le « vieux » système de 1981... Présentement, il s'agit des cales hydrauliques utilisées pour abaisser les coques au temps des 6 cm de garde au sol. Son but ? « Nous cherchons à améliorer le confort des pilotes en réduisant un amortissement normal », précise Michel Tétu. Nous ne le suivons pas sur ce sentier pourtant bien sympathique. La préoccupation majeure des ingénieurs se situe actuellement non pas au niveau du confort des pilotes, mais plus prosaïquement à celui des jupes... Celles-ci sont fixes et relativement souples d'où leur destruction rapide dès que l'on cherche à abaisser le châssis au maximum. De plus, les variations du revêtement, les mouvements de plongée, cabrage, roulis et pompage à haute vitesse, accélèrent également l'usure des jupes tout en provoquant, ce qui est plus grave, des « cassures » d'effet de sol. Les pontons ne sont étanches que sur une petite partie du chat. Renault travaille donc sur un correcteur d'assiette hydraulique greffé à une suspension classique qui corrigera tout mouvement de caisse défiant au fameux CZ (coefficient de forces verticales). Accessoirement, ce qui permet de gagner en motricité dans les virages serrés. Si, dans tout cela, le pilote y retrouve un peu de confort, tant mieux. A écouter Prost, ce n'est pas son cas.

hiver, le lourd programme d'essais de la Régie se poursuivait sur le tracé de 5,8 km. Pour ce faire, un nouvel aileron en carbone (et de courbure faible, sans fente) et un capot moteur-train arrière intégral, étaient greffés sur la voiture de Prost, qui visait la recherche de vitesse pure, alors que celle d'Arnoux effectuait une série de tours en condition de course, c'est-à-dire réservoir plein. Très vite, Prost égalait son propre record officieux (1'37"9) pour l'abaisser 14 tours plus tard à 1'36"74. Après 5 boucles, à la nuit tombante, Alain réussissait carrément 1'36"67, avec les suspensions traditionnelles. Pouva-t-il faire mieux ? Certainement, mais son moteur refusait toute collaboration efficace par la faute d'un injecteur cassé. Pour Arnoux, impossible de faire mieux que 1'39"40 : « Dès que j'atteins une certaine vitesse, précise René, le phénomène de pompage devient insupportable. Ce soir, il est trop tard, on essaiera de régler ça demain ».

Ayant prévu de quitter le Ricard jeudi soir, l'équipe, Renault-Elf décida de rester une demi-journée de plus. Pompage, bien sûr, mais aussi pour les essais en carbone que Prost n'a pas encore testés. Fabriqués par la SEP (Société Européenne de Propulsion) de Bordeaux, nous traitons des freins du Delta 2 000 et de l'Airbus, ces disques en carbone apparaissent pour la première fois sur la Re-

sil pour confirmer et pour le plaisir de savourer une Marseillaise, ne vous en désolez pas... **BRABHAM : Un nouveau châssis pour le BMW** Confortablement calé au creux d'un profond fauteuil empire, Gordon Murray ajuste ses nouvelles lunettes. Mince, rondes, cerclées tout à fait à l'image du personnage. Badge à l'effigie de Bob Dylan, veston ouvert et longues, très longues jambes croisées, l'ingénieur-miracle philosophe. « Je crois que nous avons pêché par optimisme avec la BT 50 turbo, elle ne supporte pas les contraintes d'une telle puissance. Tout doit être revu : coque, freins, suspensions, équilibre aérodynamique. J'y travaille depuis quelque temps déjà et je pense bien que nous serions à l'heure pour le Brésil. Nous le serons pour Imola. En attendant, nous re- viendrons aux BT 40 ». Coworth pour les deux prochains grands prix. Patrese est d'ailleurs à Rio pour des essais de pneus ». Au Castellet, Nelson Piquet disposait néanmoins d'une BT 30, la BT très exacte- ment. Déclarée voiture-laboratoire depuis plusieurs mois, cette 01 mérite nos sincères félicitations : bardée d'une foultitude de capteurs, enregistreurs et émetteurs en tous genres, elle nous est donnée pour

tions, 15 jours n'auraient pas suffi à déterminer le bien-fondé de ces retouches. **Les Anglais (presque) conformes.** Ainsi que nous ne vous l'avions pas dit lors du reportage de Kyalami, il y avait d'autres chats à fouetter, de nombreuses écuries n'étaient pas conformes au niveau du châssis, plus précisément du faux-châssis préservant l'avant du pédaier et rendu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 82. Pour Williams, ATS, Osella, Ensign, Arrows, McLaren et Theodore, le respect des règlements ne débiera qu'au Grand Prix du Brésil. Ballestre et ses hommes ne s'en sont pas trop vantés de celle-là... Un pilote qui demande la révision d'un texte, c'est 10 000 dollars d'amende et suspension de licence avec sursis. Un constructeur de Formule 1 qui allie une monoplace ne respectant pas les règlements techniques — ne parlons pas du poids, s'il vous plaît — concernant la sécurité du pilote, c'est une tache sur l'épaule gauche (la plus proche du portefeuille) et un innocent « Attention, mon petit Ron Denis, ta McLaren n'est pas conforme. On reverra ça au prochain grand prix... ». Cette non-conformité était relativement grave puisque touchant le non-respect de « cellule de survie » des châssis avec, en particulier, les coupes de renfort de la coque et le faux châssis de 30 cm (égale-

L'impassible nanègue

Faut supprimer tout cela ! Mais avant, souffrez que le journaliste, soudoyé par ce constructeur peu scrupuleux comme tous ses confrères — vous conte l'histoire de deux pilotes fantastiques. L'un d'eux sera probablement champion du monde 82, si vous le permettez. Mais, au fond, est-ce donc cette fatale issue qui vous rend aussi vindicatif ?

L'hydraulique est de retour

Prévu de longue date, ces neuf jours d'essais privés n'ont rien à voir avec l'Argentine, sa déconfiture financière et l'annulation de son Grand Prix. Au contraire, ces tests devaient préparer la campagne sud-américaine, grâce au tracé de 5,8 km, alors que le 5,8 km permettait de répéter, avec précision, les épreuves ultra-rapides attendues en Europe. Pour ce faire, Renault avait dépêché ses 2 acrobates de service et déplacé 2 monoplaces : RE 30 B/D, qui n'est autre que le premier châssis de la série RE 30 reconstruit en B, attribué à Prost, et RE 30 B/D offert à Arnoux. Ce dernier, non pas Arnoux, le châssis, sera d'ailleurs appelé à devenir le mulet des prochains grands prix, ce n'est donc pas pressé ! Les tâches programmées sont nombreuses : mesures électroniques de tout poil, nouveaux pontons, ailerons, capot-moteur, jupes, freins et suspensions pour Prost, injection électronique, pneus et ailerons pour Arnoux. Beau programme ! Mais n'ayez crainte, si les discussions techniques ne suffisent pas à remplir les

30 de Prost reçoit une antenne de radio. Vous ne voyez pas le rapport ? Tant pis pour vous. Cette antenne fait partie d'un lourd, très lourd système de télémétrie capable de détecter le moindre mouvement de la voiture, de la transformer en impulsion hertzienne et de l'expédier par voie aérienne sur un récepteur-décodeur dissimulé dans un fourgon. Vous rendez-vous compte, monsieur Ballestre, jusqu'où Renault pousse la plaisanterie ? Enfin, la rose matinale ne permettra pas d'approcher le système avant 11 heures. Mais 10 minutes plus tard, surprises, les cadrons électroniques se couvrent de données sans rapport aucun avec ce que l'on traitait en droit d'attendre ! Le mystère est vite éclairci. La Brabham-BMW de l'ami Piquet tourne avec le même système, branché sur la même fréquence. « Il existe 1 000 fréquences possibles, raconte le responsable, et il faut que nous tombions sur celle de Brabham ! Impensable ! ». A moins que Brabham ait visé juste, histoire de recevoir les informations Renault sur un plateau d'argent. Un accord sera finalement trouvé et chaque émetteur fonctionnera durant un laps de temps déterminé afin de ne pas troubler le voisin. Trois heures plus tard, nos deux lascars s'endorment heureux : 1'01"20 pour le Stéphanois et 1'03"40 pour le Grenoblois, le tout en vulgaire pompe de course 701. Le record de Patrese n'est plus très loin... Ce n'est véritablement que le lendemain matin que les essais intensifs déboutent. Alain s'offre de nouveaux équipements qui se prolongent sur l'arrière, de nou-

A 16 h 30, ce mercredi, Arnoux en est à son 82^e tour et à son 13^e train de pneus. Pour lui, Michelin a amené de pleines remorques d'enveloppes « cru » 82 : ronds, noirs, 13" et hauteurs de flancs différentes pour l'avant, ronds, noirs et différenciés larges (4 ou 3 cm) pour les TRX AR. Chassé de 405 (course Kyalami), René tourne régulièrement en 1'01" puis descend, descend, pour tomber à 1'02"20. Cette fois, le record de Patrese est bel et bien battu. De peu, d'accord. 65 minutes et 4 trains de pneus plus tard, René devient le premier pilote à pulvériser le mur des 1'02"0 avec 1'01"16. Impensable ! « Non, rien d'extraordinaire, lâche Prost, on va de plus en plus vite, chaque semaine le progrès se fait sentir. La voiture de René est plus légère que la mienne, il doit pouvoir grignoter quelques dixièmes ». Quel moral ! 15 minutes plus tard, le record d'Arnoux sera effectivement battu : 1'01"19... avec Prost et son char d'assaut chassé des infimes 405. A Paris, non ? plaisante Alain, s'arrête avec une voiture de 635 kg ! Avec un poids limite, des pneus un peu plus tendus et un aileron plat, tomber sous la minute ne sera pas de problème ». Oui, vous avez bien lu, monsieur Ballestre, le 3,3 km sera bientôt couvert en moins d'une minute ! D'ici que les voitures soient arrivées avant d'être parties... Heureusement que votre réglementation 82 a donné un sérieux coup de frein à cette débâcle de vitesse ! Le lendemain, alors qu'un léger mais frisant vent d'Est nous replongeait en plein

nautil. Il est important de noter que le gain de poids atteint 14 kg par voiture. « Liger a tué l'opération en 79, raconte Tétu, et nous, nous y pensions sérieusement depuis deux ans. Je pense que l'on a bien fait d'attendre, ils ont fait d'énormes progrès sur les matériaux. Pour l'instant, pas question de les utiliser en grand prix, c'est juste un essai de principe. Il est nécessaire de travailler sur la température de fonctionnement, l'endurance, mais, a priori, c'est aussi efficace qu'un système classique ». Efficacité, efficacité, d'accord, plaisante Prost, mais c'est bizarre. Il faut s'y habituer ! ». Apparemment, ce fut fait rapidement puisque, après une quarantaine de boucles, Prost battait son propre et tout récent record en 1'35"90, puis, dans son élan, 1'35"77, 2"20 en dessous du record K1 ! Plus impressionnante est la vitesse de pointe enregistrée dans la ligne droite : 322 km/h ! « Pour atteindre 112 km/h, il y a deux mois, tient à préciser Prost, c'est dingue, complètement dingue... La course de Signes et les 5 de la Verrerie se passent à fond ! Avec la dérive, on perd quelques km/h mais il en reste pas mal, environ 295... Je me demande où l'on en sera au moment du Grand Prix de France ! (Question à 150 francs). D'autant que la monoplace de Prost, rhapsodons le, pesait la bagatelle de 640 kg, soit 60 de plus que celle qu'il chahuchait au Brésil. 375 kg ! Mais c'est interdit par la loi ! « Les Anglais trichent, nous trichons et nous aussi nous aurons nos freins refroidis à l'eau ». Voilà, monsieur Ballestre, l'histoire que je voulais vous conter. Rendez-vous au Bré-

585 kg ! Pour une turbo, ce n'est déjà pas mal, mais pour une turbo-laboratoire, ce n'est pas triste du tout. Pourtant, la seule cause visible de ce poids plume est le système de freins en carbone. La raison de ces essais éclaircis est évidente : les techniciens Bosch et BMW pulvéulent et, durant quatre jours, l'Armada se tint plus souvent à genoux autour de « leur » voiture que debout derrière un chronomètre... Les bons moments de Piquet furent rares et ne permirent pas de franchir la modeste barre de 1'04"6. 85 % du temps s'écoula au stand, moteur rataillant, ou ne voulant pas démarquer ou pétaradant sans complexe, sans oublier les deux « coulages » de bielles. « L'allumage, l'alimentation, tout est lié, explique Herbie Blah, un tantinet désabusé, et « ils » n'ont pas l'air d'apporter rapidement le miracle. 1'04"6, tu le rends compte ! C'est super-mauvais... puisqu'il n'y a pas d'Argentine, on reviendra dans deux semaines, peut-être avec les anciennes BT 49/Ford. Ça ira plus vite ! ». Admettre cette hypothèse, serait-ce sous-entendre que le 1'02"2 de Patrese, établi lors des précédents essais, ferait copain copain avec le 1'01"19 de Prost ? Outre ces tests purement « moteur », l'équipe Brabham tenait deux modifications de deuxième ordre : nouvelle prise d'air du turbo, théoriquement plus efficace, grâce à une profonde échancre pratiquée le long du ponton (style NACA) et ces mêmes pontons amputés d'une vingtaine de centimètres afin de reculer le centre de poussée de l'effet de sol vers le train arrière. Mais, au rythme des rota-

ment avec couples de renfort de section bien déterminée) qui doit obligatoirement protéger l'avant de la monoplace. Or, comme par hasard, Arrows, Williams et McLaren semblaient s'être donné rendez-vous au Paul Ricard avec, pour seule explication, une retouches au niveau du châssis. Pour Arrows, ces essais n'étaient vraiment pas de trop, la nouvelle A4 n'avait jamais roulé et la seule séance d'essais officielle de Kyalami devait entraîner la non-qualification des deux monoplaces. « C'est une voiture très légère nous avait confié Baldi lors d'un séjour parisien, mais d'une incroyablement lourde lors qu'il faut la piloter ». Défaut aérodynamique ? Déficience du train AV ? Toujours est-il qu'une A4 (la 03), destinée à la nouvelle recrue temporaire Brian Henton, le temps que Surer se relasse un peu d'un tournoi comme une bête. 1'08"0 le mercredi, 1'07"4 le jeudi et, malheureusement, 1'45"56 le vendredi sur le 5,8 km. « Soit, j'ai oublié de passer le rapport supérieur, plaisantait Henton, tout le limiteur est resté bloqué à 5 000 t/min mais il me manque au moins 30 km/h. Et dans les parties serrées, quel sous-virage ! ». L'on attendait également le jeune Baldi, histoire de terminer un film publicitaire et de boucler quelques tours, mais Mauro ne fera qu'une apparition métronomique. « Je me lève pour la première fois depuis trois jours. Une fièvre terrible. Certainement un début de grippe ». A moins que ce ne soit le résultat d'une d'un délicat dimanche soir au Moulin Rouge. C'était le lundi matin ? Ah bon...



Au volant d'une Williams FW07C, Rosberg s'est contenté d'éprouver pneus, transmissions et embrayages. Pour cela, pas de miracle, il suffit d'aligner une bonne dizaine de départs style grand prix ! « Ce sont vraiment des essais inutiles », avoue Franck Dernie, l'ingénieur du développement, mais nous sommes contraints de les faire. Quant au faux châssis, c'est tout autant inutile, nos voitures sont les plus légères et les plus solides. Car les mieux conçues... » Sans commentaires. Ou plutôt si, Franck et « son » pilote Rosberg, vous donnent rendez-vous un de ces jours pour vous expliquer leur F1 !

Et la six roues, pas de nouvelles ? « Si, elle se porte bien mais réclame quelques mois de travail supplémentaires. Notre nouvelle monoplace, dont je te laisse deviner le nombre de roues, sera présente à Imola. Elle est en cours de finition ». Parions pour quatre roues et wait and see ! Arrivé en fin de semaine, Keke est mal tombé. L'OS'11 après très peu de tours le samedi et... beaucoup plus de secondes le dimanche sur une piste inondée. Mais quel spectacle !

Quel spectacle également lorsque le Finnais se mettra au volant de sa RS de location et prendra en chasse un fourgon — dont le propriétaire s'était testé emparé de l'attaché-case de Dernie ! Adieu cartes de crédit, passeport et dossiers techniques ! McLaren, avec la MP4/1 en configura-

tion « Kyalami », présentait ce faux-châssis réglementaire et répondait à l'appel de Michelin. De plus, l'écurie anglaise désirait faire comme ses copines, à savoir se livrer aux désormais traditionnels enregistrements électroniques. La boîte noire fait des émules ! Et là, surprise. Après la bagatelle de 118 tours (!) Lauda établit un splendide 1'02"8 le lundi et un magnifique 1'02"58 le mardi.

Gomme tendre, d'accord. Mais en pneus de course, la différence sera insignifiante : 1'02"72.

Le pauvre Watson, relégué au rang de touriste durant ces deux journées, en sera quitte pour une vulgaire série de dix tours le mercredi matin. Et encore s'agira-t-il d'un simple contrôle de routine. Lauda s'était, en effet, plaint de vibrations dans le ponton droit. Sans doute était-ce le piège à kilos (le réservoir d'eau prévu pour les freins) qui était mal fixé... Meilleur temps de Watson : 1'05"6. « Ne le marque pas, demanda l'Irlandais, j'ai jadis fait ça pour me dégourdir les jambes ».

Lotus, avec De Angelis et une antique 87/3 reconstruite en version B, s'est attaché à comparer l'efficacité de différents pontons et systèmes de freins (disques de plus grand diamètre) en vue de les greffer sur la future JPS 91 dont l'apparition officielle est prévue pour cette semaine.

Sur le 5,8 km, Elio décrochera un 1'42"6 alors qu'il fera jeu égal avec Rosberg sur le 3,3 km !

TALBOT-LIGIER : suspensions inédites et moral à zéro

Arrivée au Castellet mercredi matin avec Laffite, Cheever et deux JS 17 (04 et 05), l'écurie vichyssoise n'avait qu'un modeste programme d'essais : « *pace* » et *joker* », lançait au Jabouille au visage plus fermé que jamais. A chacun de ses arrêts, Laffite s'engouffrait directement dans son box. Un pneu nouveau, ni même une jupé révolutionnaire ne méritait pareille discrétion... En cherchant bien, nous avons trouvé. Gros comme un maison ! Une suspension hydraulique, une vraie, pas un correcteur d'assiette. Etendue par PSA d'après les produits Citroën (DS/CX), cette suspension se compose d'amortisseurs B-tubes (sans ressort) oléo-pneumatiques mis sous pression par des sphères elles-mêmes garnies d'azote. Les avantages ? Un amortissement légèrement plus confortable que celui d'un karting, une assiette constante, un gain de poids d'environ 2 kg par voiture (4 kg lorsque les sphères seront en alliage, c'est-à-dire dans trois semaines) et une liberté de réglages quasi-totale. En 10 minutes, le pilote peut passer d'une sus-

pension dure à une souple par le simple intermédiaire d'une bonbonne d'azote à 150 F. Finit les 90 minutes de lâchage pour changer les 4 combinés classiques, et le prix exorbitant des ressorts de titane à flexibilité variable.

Rien que Jabouille s'en défendait catégoriquement, ce système donna quelques premiers bons résultats : 1'04"20 mercredi (après 94 boucles) pour l'OS'77 le lendemain avec des suspensions traditionnelles. Cheever, sur une JS 17 classique, ne pouvait faire mieux que 1'06"5 le 1^{er} jour et « rien de sensationnel » le lendemain faute d'une longue immobilisation dans le box (embrayage cassé). La givite mine du « grand blond » mérite néanmoins une explication qui, apparemment, ne possède aucun rapport avec les chronos de ses deux cavaliers. Ce serait plutôt le résultat d'une période difficile. Sur le plan boulot s'entend. « Notre future JS 19 devrait être prête depuis longtemps mais le retard pris par le programme du moteur turbo nous a contraints à modifier notre avenir. La nouvelle coque sera prête pour l'Europe, Imola, je pense ». Mais ce châssis, prévu pour le turbo, doit être intégralement revu pour recevoir le V12-atmosphérique. Autant dire que le V6 turbo n'est pas sur le chemin de Vichy et, par conséquent, encore moins sur celui des grands prix !

Si le côté budgétaire « F1 » de la crise PSA-Matra est réglé, celui de Matra Automobiles ne l'est toujours pas. Comme nous vous l'avons précisé avant Kyalami, l'origine de la lutte provient de l'usine de Romorantin dont la situation financière n'est guère brillante. Matra a comblé le déficit qui lui revient et attend que PSA en fasse autant pour la part que ses actions lui ont données. De la chaîne de montage des Rancho et Murena aux pistes de F1, il y a un fossé large et profond que certains semblent ignorer. « Le turbo ? Je m'en fous complètement », ajoute Jabouille. Si nous l'avons, tant mieux, sinon, tant pis. Tout ce que je peut dire c'est que sans lui, inutile de nous demander des pole-positions et encore moins des victoires. Nous serions derrière tout le monde. Aux responsables de juger... En tout cas, nous devrions disposer au moins d'une maquette pour reprendre le travail du prototype et d'un moteur fini pour effectuer une mise au point en essais privés. L'expérience de la route n'a rien à voir avec des semaines de tests sur banc. Or, pour l'instant le V6 est toujours bloqué chez Matra. Voilà qui n'est pas rassurant... L'apparition d'un nouveau moteur en course pour 83, qui plus est un turbo, se prépare des maintenant et si le conflit devait durer encore quelques semaines, Ligier se ver-

rait certainement dans l'obligation d'envisager une autre solution. La déception de l'équipe Matra F1 n'étonne donc plus.

Comment se présente la saison 82 ? « Bien mal », avoue Laffite. « Ces JS 17 n'avancent plus. On travaille depuis 6 mois sur des solutions prévues pour le turbo, maintenant, nous devons revenir sur nos vieux « machins » c'est lourd, lourd, il faut revoir toute l'aérodynamique... Et repartir avec ces V12 atmosphériques, même avec un châssis revu, ne me paraît pas très réjouissant ».

De bonne volonté, les techniciens Matra ont néanmoins travaillé un maximum sur le bon vieux V12. « En un an, on a gagné 600 t/mn avoués sur le régime maximum et l'on retrouve régulièrement les mouchards sur 13 200 t/mn, ça fait presque 1 000 t/mn de plus ! Bien sûr, la répercussion de cette augmentation sur la consommation est assez phénoménale. On poursuit nos travaux sur l'optimiseur d'injection car nous en aurons besoin au Brésil ». Quatre groupes V12 ont été récemment relancés, sans changement par rapport aux précédents. Au total, Ligier dispose de 17 moteurs. Oui, malheureusement, aucun d'entre eux n'est véritablement !

17, Ave L'Antenne
Monaco
Monte Carlo

Mr. Bernie Ecclestone
Motor Racing Developments
Rueback House
Cox Lane
Chessington
Surrey

2nd February 1982

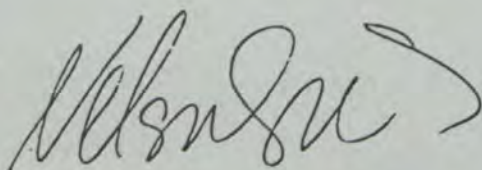
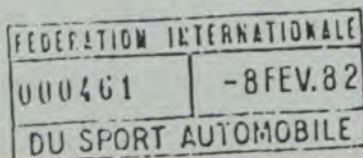
Dear Bernie,

Would you please pay the fine of U.S.\$5,000 that FISA levied on me for my behaviour at Kyalami.

Obviously you can deduct this from any money due to me.

Thanks,

Nelson Piquet

Fac-similés des lettres et télex adressés à leur employeur respectif : Ecclestone-Brabham et Williams, par Nelson Piquet et Keijo Rosberg.

Qui a menti?

M
837632 WILLGP G
912755 MRCLDN G
4.2.82
8
ATTN RACING TEAM WILLIAMS
FOR FRANK WILLIAMS ESO,

AS FAR AS I HAVE BEEN INFORMED THE TEAM, ACCORDING TO THE SPORTING RULES, IS RESPONSIBLE FOR PAYING THE US DOLLAR 5000 FINE IMPOSED ON MYSELF. PLEASE NOTE I HAVE NOT OFFICIALLY BEEN INFORMED OF THE FINE. IF THE TEAM FEELS IT NECESSARY TO PAY, THEN I UNDERSTAND AND AGREE FOR PAYMENT TO BE MADE AND THE MONEY TAKEN OUT OF MY EARNINGS WITH THE TEAM
WITH KIND REGARDS
KEKE ROSBERG

912755 MRCLDN G
837632 WILLGP G

Alors qu'ils venaient de jurer leurs grands dieux qu'ils ne verseraient pas le moindre centime à la FISA, ils furent onze à payer leur amende. Puis seize, puis dix-neuf...

« C'est faux, archi-faux, dit J. Laffite, aucun d'entre nous n'a réglé directement son amende ou contre signé le versement effectué par les constructeurs. En aucun cas Eddie et moi n'avons versé un centime et si Ligier l'a fait, c'est qu'il se sent responsable vis-à-vis de la FISA. De quel droit Balestre peut-il annoncer pareils mensonges ? Le comportement n'est pas celui d'un président, loin s'en faut. Peut-être cherche-t-il à nous désunir ?

Mais, trop heureux de démontrer que la belle solidarité des pilotes n'avait, en effet, duré que l'espace d'un rêve — du moins à ses yeux — le Président Balestre a voulu prouver que les amendes avaient bel et bien été réglées directement par les pilotes. C'est ainsi que notre confrère de l'ACP, G. Gagnault, a hérité d'une lettre signée Piquet : « Cher Bernie, voulez-vous, s'il vous plaît, payer l'amende de 5 000 dollars que la FISA m'a infligée pour les événements de Kyalami ? Bien sûr, vous pouvez déduire cette somme de mon contrat ».

Datée de Monaco le 2/2/82, adressée à Ecclestone et reçue à la FISA le 8/2/82. Idem pour Rosberg. Son télex fut adressé à Frank Williams le 4/2/82.

N'ayant pu joindre Rosberg le jour où ces courriers étaient en notre possession, impossible de juger son geste. Par contre, Piquet fut très surpris d'assister à la divulgation de sa lettre. Il s'en empara prestement, la relut et ne put dire autre chose que « d'accord, je l'ai payée. De toutes façons, tout le monde la paiera. Alors, autant le faire tout de suite ».

Ces paiements « pirates » que Cheever qualifiera d'inadmissibles et de faibles-

ses ridicules, possèdent, malgré tout, une explication.

« Piquet m'a tenu au courant de sa démarche, explique Pironi, et je peux te dire que s'il l'a faite, c'est uniquement pour obéir aux ordres d'Ecclestone. Tu ne peux pas t'imaginer ce qu'il lui fait supporter... C'est un chantage permanent ».

Justifiées ou pas, ces amendes seront donc payées par tous, afin de retrouver le droit d'exister, le droit de redevenir pilote et le droit de faire appel auprès du tribunal de la FIA.

« Ils n'ont que cela à faire, insiste Balestre, se soumettre ou se démettre. S'ils veulent, qu'ils fassent leur championnat parallèle ! Pour moi, c'est décidé. En 1983, la FISA contrôlera les transferts, c'est son but et elle l'atteindra. Les avocats du PRDA n'y comprennent rien, c'est moi qui ai écrit le livre jaune, et je ne vois pas pourquoi je devrais discuter avec ce groupement fantôme ».



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

COMMUNIQUE DE PRESSE

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN

~~CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE~~

1 - CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE UN

Le 29 janvier l'Automobile Club d'Argentine informait la FISA par télex qu'en raison du climat d'insécurité créé en Argentine par l'attitude des pilotes à KYALAMI il avait perdu ses principaux sponsors et se trouvait devant la perspective d'un très grave déficit financier et que le Comité Directeur de l'Automobile Club prendrait une décision finale le mercredi 3 février.

La FISA proposait immédiatement ses bons offices en apportant des garanties financières et demandait à l'Automobile Club d'Argentine de maintenir le Grand Prix à la date prévue. Le Comité Directeur de l'Automobile Club d'Argentine en jugea autrement et le 3 février rendait publique sa décision de suspendre le Grand Prix pour cas de force majeure.

La FISA fit une ultime tentative pour trouver avec tous les concurrents une nouvelle solution et malgré la mauvaise volonté de certains constructeurs, de nouveaux soutiens financiers furent proposés aux organisateurs du Grand Prix qui déclarèrent maintenir leur décision en raison de la confusion entretenue dans la Presse par les déclarations de certains pilotes.

En conséquence, la FISA prend acte définitivement de la décision de l'organisateur, suspend le Grand Prix d'Argentine et le retire du Calendrier du Championnat du Monde de FORMULE UN.

Aucune requête particulière n'a été présentée concernant le Grand Prix du Brésil qui aura lieu à la date prévue du 21 mars.

A ce jour 16 pilotes ont payé l'amende infligée par la Fédération Internationale :
MM. PIQUET - PATRESE - LAUDA - WATSON - REUTEMANN - MANSELL - DE ANGELIS - WARWICK -
WINKELHOCK - LAFFITE - CHEEVER - BALDI - GUERRERO - SALAZAR - BOESEL - ROSBERG.

Si l'on ajoute MASS - FABÍ et HENTON, 19 pilotes sont en règle pour le prochain Grand Prix.

2 - CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE

L'ACCUS, Autorité Sportive des U.S.A., a demandé aujourd'hui l'inscription d'une course le 30 juillet à WATKINS GLEN comptant pour le Championnat du Monde d'Endurance pour Marques.

La FISA a reçu avec satisfaction cette inscription qui marque le retour attendu des U.S.A. dans ce nouveau Championnat qui devrait connaître en 1982 un grand succès.

=====

Communiqué rédigé par la FISA.

En attendant d'amener cette triste affaire face aux juristes internationaux de la FIA, que nous espérons compétents et affranchis, 110 millions de centimes iront garnir les caisses de la FISA. « De quoi payer les billets de 1^{re} classe de ces messieurs », commente un Jarier bien

déçu. Quant aux écuries Renault, Alfa et Ferrari, elles ont appris au Castellet que leur licence de concurrent venait de leur être retirée. « Nous ne tremblons pas pour si peu, justifie Jean Sage, nous la retrouverons après avoir payé les 10 000 dollars. Mais nous ne

sommes pas pressés. Le petit doigt sur la couture du pantalon n'a jamais, et ne sera jamais, notre façon d'obéir à la FISA ».

P.C.

GRAND PRIX DU BRÉSIL

8 JOURS A RIO



VOYAGE SUPPORTER
Grand Prix
INTERNATIONAL

Vendredi 12 mars

Départ de Paris-Orly-Sud sur le vol direct RG 741 sur 747 de la Compagnie VARIG. Départ : 23 h 10. Arrivée : 06 h 30. Dîner à bord.

Samedi 13 mars

Arrivée de bonne heure le matin, transfert à l'hôtel Intercontinental où doivent séjourner toutes les équipes du Grand Prix. Cet hôtel est merveilleusement situé au bord de la mer, à quelques pas de la Place Gavea, et possède une immense piscine au bord de laquelle on peut déjeuner.

Dimanche 14 mars au Vendredi 19 mars

Séjour libre pendant lequel une assistance « Brasi-tour » parlant français sera à votre disposition pour vous préparer des excursions facultatives au

Corcovado avec déjeuner, au Pain de Sucre avec déjeuner, à l'île de Jaguanum avec déjeuner. Pendant le séjour un cocktail sera organisé en votre honneur et y seront conviés quelques pilotes.

Samedi 20 mars

Transfert au circuit de Jacaragua pour les essais du Grand Prix. Billet d'entrée pour tout le meeting gratuit.

Dimanche 21 mars

En fin de matinée, transfert au circuit pour assister au Grand Prix, puis à l'aéroport. Départ sur le vol direct de la Compagnie VARIG à 21 h 50. Dîner à bord.

Lundi 22 mars

Arrivée en fin de matinée, à 12 h 50, à Orly-Sud, vol RG 740 sur 747.

INSCRIPTION CLOTURE LE 5 MARS

BULLETIN D'INSCRIPTION

à découper ou à recopier

à remplir et transmettre avec le règlement à :

DARO VOYAGES

22, rue Royale

75008 PARIS

Tél. 260 26 84 - Telex 214600

AVANT LE 5 MARS 1982

Nom
Prénom
Adresse
Téléphone :

Personne accompagnante :
Nom
Prénom

S'inscrit au voyage
— en chambre double ☐
— en chambre individuelle ☐

Signature et date

PRIX DU VOYAGE

**Frs. : 9 600,00 (pour ce prix deux personnes par chambre) (avec minimum de 25 passagers).
Supplément chambre individuelle : Frs 1 900,00.**

CE PRIX COMPREND :

Avion : classe économique - taxe aéroport inclus.
Transferts : aéroport/hôtel et vice-versa - hôtel/circuit et vice-versa.
Hôtel : chambre et petit déjeuner.
Assistance locale parlant français.
Cocktail avec la présence de pilotes du Grand Prix.
Assurance annulation/Europ Assistance.
Passeport en cour de validité.
Licence 191.


VARIG


DARO VOYAGES

 **TALBOT**

Les «bonnes affaires» de Daytona

En Floride, chaque année, lors des 24 Heures, tout conducteur plus ou moins professionnel peut venir tenter sa chance à ce qu'il convient d'appeler le « marché aux pilotes ».

par Jean-Marc TEISSÈDRE



Vedettes involontaires et exemples types de cet état de fait, le trio de Dryver, Jean-Paul Libert et Franz Wittmeier, était venu très décontracté aux « States ». Mais très vite, ils ne savaient plus où donner de la tête devant la multiplicité des propositions qui leur étaient offertes. Pour les essais, Libert se retrouvera sur deux autos, à savoir une vieille 935 et sur l'ancienne Ferrari 912 de Ballof-Andruet des 24 Heures du Mans de juin dernier. La solution à son problème

lui sera fournie — involontairement — par la rupture répétée et systématique sur la Porsche d'un demi-arbre de roue sous les dix-neuf tours. Échoués, les deux propriétaires américains préféreront renoncer mais trouveront le temps, durant le week-end, de se payer une K3 ex-Barbour qui était à vendre. Libert retournera donc sur la Ferrari, sans la conduire, toutefoison avant la course, ce qui ne l'empêchera pas d'être autorisé à prendre le départ. En fait, cette seconde « monture » allait être l'avertir être un drôle de pigeon, son pro-

priétaire se présentant sur le circuit sans mécanicien, sans trop de notions de mécanique mais avec un manuel de réparation et d'entretien de la 512.1.1. Depuis Le Mans, la voiture

est restée en Miche-
lin. Il faut donc chan-
ger les pneu-
matiques et, partant de là, les jantes. Qu'à cela ne tienne, les carrossiers de chèques sont prêts pour être utilisés. Il faudra également s'occu-
per des amortisseurs complètement « cuits » et de Dryver avoue : « Je ne pas trop s'exciter sur le banking en attendant de mieux connaître la voiture. Pendant ce temps, son propriétaire un certain Davis se demande s'il va conduire en course (mais pas aux essais bien sûr) et s'il ne va pas inviter un de ses bons copains à partager avec lui l'aventure. — Tout-
te cette inadmissible pagaille — le, obligera la Ferrari n° 47 à disputer la course de qualification entre les 50 et 60 places où de Dryver se classera troisième. Viendra alors la parodie de course qui verra la belle rouge s'arrêter après un peu plus d'un tour sur ennui de pompe à essence. C'est finalement un moindre mal et l'on n'ose imaginer Monsieur Davis (play-boy de son état dans le civil, et visible paraît-il dans le plus simple appareil dans les magazines pour dames avertis) se faisant un petit plaisir au milieu d'un peloton d'une soixantaine de voitures. Pour la petite histoire, on retiendra que l'individu en question s'est payé deux 512 BB compétition et qu'il envisage très sérieusement de participer aux futures 24 Heures du Mans. Cet exemple n'était pas unique à Daytona et sur la Ferrari de Wollek, la liste des éventuels futurs coproducteurs de l'Alsacien était pour le moins impressionnante. Sur la Porsche 935 du Colombien de Narvaaz, pour remplacer A.C. Verney (horfaït) et Huub Rothengatter présent, annonce, mais refusé par un des deux propriétaires de l'auto, le choix se fera à partir du mercredi après examen du compte en banque des intéressés, ce qui obligera Garretson lui-même à piloter alors qu'il devait s'occuper de la mise au point de la nouvelle March-Chevy. Mais par manque de candidats « sérieux », le champion du monde des pilotes d'endurance 81 devra remettre en course une fois. Et on peut dire qu'il en a été ainsi pour près de la moitié des engagés...
Au niveau matériel, également, tout ne fut pas rose comme le prouvait par exemple l'engagement d'Angelo Pallavicini venu là avec l'ancienne 935 de Bussi (simple turbo ex-Cachia 1977) dans l'unique souci de revendre l'engin à un local en mal de sensations fortes. Des frissons, les équipages de la Chevron-Bulck ou de la Chevron-Mazda GTP en eurent tout au long des essais sans que personne, concurrents comme organisateurs, y trouvent quelque chose à redire.





Dernier relais de la voiture victorieuse : Papa Paul fait le ménage.

Vices sans fin !

J'arrive souvent dans les circuits d'endurance qu'un concurrent soit le héros malheureux de l'épreuve en abandonnant en vue de l'arrivée après que toute l'équipe ait déployé des sommes d'efforts pour terminer à n'importe quel rang que ce soit. Eh bien là, je vais vous conter l'extraordinaire aventure d'un petit team qui s'est fait remarquer lors des dernières 24 Heures de Daytona par une performance dont il se serait bien passé.

Quand le lundi avant la course, la famille Schmidt quitte le garage Chevrolet dont elle s'occupe à Itasca dans l'Illinois, tout va bien et la vie est belle. Pour la première fois de leur vie, Carl (la mère), Max (le père) et Scott (le fils) s'en vont disputer une épreuve de longue durée avec leur Corvette dont ils se sont occupés avec amour. Présents depuis 1974 sur les circuits, ils n'en sont pourtant pas à leur coup d'essai puisque rien qu'en 81 ils ont fini 14^e à Brands Hatch et 18^e à Elkhart Lake. Pour la famille Schmidt, il serait souhaitable de réaliser une bonne performance à Daytona, ne serait-ce que pour rentrer un peu dans « un tour » vu que la mise de fond est de l'ordre d'une vingtaine de millions d'actions francs.

Hélas, très vite les affaires semblent mal engager puisque dès les premiers essais du mercredi une coupure tardive empêche le trio Max-Scott et Kerry Hill (le troisième pilote) de montrer quelque performance que ce soit.

Enfin le mal n'est pas irréparable et le vendredi, tout le monde est prêt pour le début de la seconde séance d'essais chronométrés. Malheureusement, dès le second tour, la voiture émet une inquiétante fumée blanche. Comme à Daytona, pour que vous soyez crédules d'un temps il faut que vous réalisez 5 tours consécutifs, la nuit à payer pour être admis en 2.05.612 us dollar fort cher au sein de la Corvette n° 41. La somme s'élève à 16 500 dollars, c'est-à-dire le prix d'un nouveau moteur. Car, par à-dire le prix d'un nouveau moteur. Car, par

la faute d'une paire de vis qui n'ont pas été serrés, tout le monde est prêt pour le début de la seconde séance d'essais chronométrés. Malheureusement, dès le second tour, la voiture émet une inquiétante fumée blanche. Comme à Daytona, pour que vous soyez crédules d'un temps il faut que vous réalisez 5 tours consécutifs, la nuit à payer pour être admis en 2.05.612 us dollar fort cher au sein de la Corvette n° 41. La somme s'élève à 16 500 dollars, c'est-à-dire le prix d'un nouveau moteur. Car, par



milieu du second virage de l'Infeld, chacun peut voir Max Schmidt s'agiter sur la pelouse, puis stopper près des commissaires. Une course caotique et voilà le début d'un arrêt de... 10 heures (environ). Le doyen de la tribu revient quand même à faire 5 tours puis à revenir au stand à 1 h 25 du matin où après 35 minutes de remise en état, Kerry Hill repart pour... l'heureux petit team. En fait ce n'est pas de ses nouvelles que vers trois heures et demie alors que le tableau d'affichage crédite la Corvette de sept tours. Le team s'active encore une fois et remonte la voiture en piste pour trois heures. Voilà qui est mieux, ne direz-vous ? Hélas non car durant ce laps de temps, Scott Schmidt n'a accompli que deux nouvelles boucles. Écroulés, fatigués, déçus, tout le monde décide d'en rester là et part se coucher après avoir notifié son abandon aux organisateurs. Un mécanicien, non averti de cet état de fait, revient, lui, vers 11 heures du matin, me le contact et à la place d'entendre le moteur rouler comme si de rien n'était. Immédiatement, il téléphone au reste de l'équipe pour leur annoncer la bonne nouvelle. Ultime « coup de max » pour ceux-ci qui lui annoncent qu'ils ont officiellement abandonné sans vouloir courir une autre fois le capot. Ils ont vu tout ça cette fois-là, le mal était fait.

Voulez-vous une trêve... À l'issue des 24 Heures de Daytona pour la famille Schmidt. Pas continue, avouons-le.

J.-M. T.

REPORTAGE

Petite histoire d'une grande déception

Du-donc, ton voyage à Daytona tient toujours ?

— « Oui, pourquoi ? » — « J'en ai marre de Strasbourg et de l'hiver. Bien que mon volant, j'ai envie de me pointer là-bas avec mon casque et ma combinaison pour me changer les idées. Sur place, on verra ».

Nous étions vers la mi-janvier lorsque Bob Wollek, sachant que grâce à Bistein, Stonemetz avait récupéré une place qui lui était promise chez John Paul, décida de mettre le cap sur la Floride. Parmi les engagés, Bob remarqua vite que son « ami » Preston Henn avait engagé une 915. Qui sait, peut-être pourrait-il se dégoûter les mains sur cette voiture ? En fait, le propriétaire américain, tout d'abord surpris de voir Wollek lui proposer ses services, mit très vite sur pied une opération avec Janet Guthrie (la seule femme à ce jour à avoir disputé les 500 Miles d'Indianapolis) et le sponsor de celle-ci : la bière Budweiser. La voiture choisie était une Ferrari 512 BB qu'essayait Janet le lundi avant le début des essais sans résultat grand-chose de convaincant. Meilleur tour en 2.15, quelques très-à-queue, il n'en fallait pas plus pour que la gentille dame se trouvât quelques maux pour se faire porter « pâle ». Preston Henn, lui-même, se demandait si cet engagement rimait à quelque chose. Partisan convaincu de la 915, il commençait à douter lorsque Bob arriva et, en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, réussit 1.54, ce qui doit constituer le meilleur temps jamais réalisé par une BB sur ce tracé. Si le soir revenait dans le stand, c'est surtout les trois mécaniciens affectés à la voiture qui arboraient la mine la plus réjouie. Pensez, jusqu'à maintenant, autant on ne regardait pas à la dépense pour la 915, autant chaque sou était compté dès qu'il fallait entreprendre quelque travail que ce soit sur la Ferrari. Avec Wollek, ils avaient enfin trouvé l'allié de poids qui leur manquait pour convaincre Henn que cette auto pouvait faire un résultat dans cette course très spéciale qu'est la 24 Heures de Daytona.

ment, aussi ne nous intéressons-nous qu'à ce qui s'est passé après que la « forfaiture » eut été commise. Tout d'abord, et avant de s'élancer rapidement, Lanier avoua se souvenir qu'il disputait là la seconde course importante de sa carrière. Ensuite Preston Henn préféra, lui, ne pas réapparaitre sur le circuit, conscient d'avoir fait « une boulette ». Mais dans le stand c'était le « mur des lamentations » de la part des trois mécaniciens qui faisaient pitié à voir. Cet abandon, c'était pire pour eux que si Ray Sugar Robinson venait de leur en coller deux de suite. Pensez, Craig Fullerton (ingénieur dans l'aviation), Wes Holding (cadre à la Shell de Fort Lauderdale) et Al Roberts (depuis 23 ans chez Ferrari à Miami et marié à une Sardinienne qu'il a connue lors d'un de ses nombreux déplacements au Mans), étaient sur le point de prouver le bien-fondé de leurs thèses. Et pour une fois que cette auto, dont ils s'occupent bénévolement après leur travail, allait faire un résultat, la déception était à la hauteur des espoirs entretenus quelques ins-



tants auparavant. De rage, tout le monde se retrouva le soir dans un bon restaurant... pour recommencer la course. « ILS » ne voulaient pas croire que la 512 avait abandonné si près du but. Et de supputer que : « Si Ballot ou Andruet avaient été là... » (Wollek), si Didier Wilson et Lanier avaient permis de voitures... (David Charley-team manager officiels et Londonien comme Didier), si on avait vraiment laissé tomber quelque chose de lourd sur les pieds du faucon, (un des mécaniciens), en somme si Henn était à quelques dollars près, (un autre mécanicien), si on l'avait empêché même de force de monter dans l'auto... (Dooren)... Bref, on refaisait la guerre, en tentant de transformer ce Waterloo en un brillant Austerlitz. A la fin du repas, chacun échangea ses adresses en promettant de ne pas s'oublier, comme des adolescents à la fin de leur première colonie de vacances. L'émotion n'était pas finie pour ces hommes qui en l'espace de deux ou trois jours avaient su se comprendre et s'apprécier et qui se trouvaient maintenant réunis dans le désastre.

Mais même les plus mauvais souvenirs s'estompent et le mardi soir après la course, nos trois mécaniciens étaient fiers de nous recevoir chez l'un d'eux. Des langouines fraîchement pêchées par Craig, au petit « calva » pris sur le coup de 2 heures du matin chez Al, l'ambiance était déjà tout autre. On parlait enverrouillé puisque Preston Henn, à qui on ne voulait pas 48 heures auparavant, semblait décidé à venir à Mosport puis au Mans avec la 512... avec des pilotes sérieux.

J.-M. T.

Monte-Carlo flash back



Discrètes mais efficaces, elles obtinrent, à leur niveau, d'excellents résultats à l'occasion de ce 50^e Rallye Monte-Carlo. Ces « oubliées », ce sont les Mazda 323, Lancia HPE et Mitsubishi Lancer engagées par les concessionnaires...

Par Jean-Paul RENVOIZÉ.

MAZDA 323 (Gr. A)

Parties de Lausanne, les deux Mazda 323 groupe A pilotées par Achim Warmbold et Alain Beauchef étaient à l'arrivée (Warmbold 54^e au scratch et Beauchef 61^e) après un parcours sans faute puisque les deux équipages échappèrent aux pénalisations. Cette opération montée par l'importateur suisse en collaboration avec le constructeur nippon (qui fournit les moteurs) entre dans le cadre d'une opération placée sous la responsabilité exécutive de Achim Warmbold. Les deux voitures étaient des versions 1300 cm³ développant 82 chevaux, versions modestes préférées aux 1500 cm³ existantes mais mal appropriées pour cette épreuve

compte-tenu de la concurrence dans cette catégorie. Ainsi, comme escompté, les deux équipages réalisaient le doublé en classe 5 avec Warmbold-Billiam et Beauchef-Dubois qui terminaient dans cet ordre. C'était en effet en toute logique que le pilote allemand précédait son équipier puisqu'il disposait d'un autobloquant et d'une boîte courte, au contraire de la voiture de Beauchef. Préparées en Suisse, ces deux Mazda étaient engagées par Mazda CH S.A.

MITSUBISHI LANCER (Gr.4)

André Jetten, qui dirige la concession Mitsubishi à Boxmeer (Hollande), prépare également des modèles destinés à la compétition (Jetten Conversion). En collaboration avec le Japon, ce dernier a mis sur pied un programme échelonné sur plusieurs années sur l'Europe. La première tentative s'est effectuée à l'occasion de ce 50^e Rallye Monte-Carlo avec une version 2 litres turbocompressée engagée en groupe 4 mais animée du moteur de série développant 175 chevaux. Il s'agissait pour Jetten non pas de viser la grande performance — même en confiant une des deux voitures à Lars Carlsson — mais d'engager un programme R2 orienté essentiellement vers un titre national, titre qui tient compte aussi de résultats obtenus à l'étranger. Au terme d'une course très régulière (32^e au scratch après le Parcours de Classement, 22^e à l'issue du Parcours Commun et 17^e à l'arrivée), Lars Carlsson décrochait une honorable 10^e place en classe 14 tandis qu'André Jetten terminait 50^e au classement général après une pénalisation routière de 22 mn consécutive à un

changement de boîte de vitesses sur le bord de la route et une fuite d'huile ayant entraîné un mauvais rendement du moteur par la suite. « Nous sommes satisfaits de cette expérience du Monte-Carlo où nous ne visions pas l'exploit, mais que nous considérons au contraire comme une bonne entrée en matière. Le Monte-Carlo est une épreuve très prestigieuse, très populaire et nous tenions à débiter notre programme de cette façon. Nous avons trouvé une aide précieuse chez Michelin qui a bien voulu changer tout notre stock de pneus cloutés contre un lot de slicks... Notre seul « loupé » s'est situé au niveau du système de refroidissement de nos Lancer 2000 Turbo, mais, globalement, je le répète, nous sommes satisfaits du résultat ». La saison 82 se poursuivra donc avec deux voitures identiques qui seront donc pilotées l'une par Lars Carlsson et l'autre par André Jetten lui-même.

LANCIA BETA HPE (Gr. N)

Pas moins de sept Coupés HPE étaient engagés en groupe N (classe 3) et concouraient en « Promotion ». Engagés par les conducteurs eux-mêmes, ces Lancia étaient pourtant « couvées » par l'usine et par l'importateur André Chardonnet puisqu'une partie de l'assistance était assurée par plusieurs mécanos de l'équipe officielle Fiat Italie. Le Team Italien se composait de quatre équipages : Antonio Carrello-Renato Meolhas, Giorgio Schon-Angelo Torriani, E. Saccomano-G. Biasuzzi et G.G. Oddero-Renato Sandri. Côté français : Maurice Chomat-J. Bernard Vieu, Ph. Hamer-Petitjean et Jacques Levacher - Alain Mahé. Chaussés de pneus Pirelli-Winter, ces coupés « Executive » de grande production de série (122 chevaux) furent certes handicapés par leur rapport poids/puissance et l'absence de neige. Chomat estimait qu'avec des pneus racing, les Coupés pouvaient être devant les Alfàsud qui rendaient une vingtaine de chevaux aux

Lancia. En jouant le jeu jusqu'au bout pourtant, les résultats furent remarquables puisque après l'abandon de Carrello (sortie de route) au début du Parcours Commun (il occupait une belle 42^e place au scratch après le Parcours de Classement), Chomat prit le relais pour terminer 38^e au scratch, juste devant le lauréat du Challenge Autobianchi A. 112 Abarth 1981 Philippe Hamer. Le succès de l'équipe française était complété par le directeur sportif de l'Ecurie Chardonnet, Jacques Levacher, qui décrochait une méritante 69^e place au scratch. Après les abandons de Carrello et d'Oddero ainsi que l'élimination pour le Parcours Final de Saccomano (104^e à l'issue du Parcours Commun), la formation franco-italienne réalise un beau tir groupé en trasant les cinq premières places de la Classe 3. Avec un modèle de série et des pneus de série, le résultat des pilotes Chardonnet est significatif puisque les trois voitures engagées étaient à l'arrivée, exemptes de pénalisations qui plus est.

ESSAI COURSE

200 chevaux dans une R5 Turbo, c'est un peu juste pour qui veut gagner Monte-Carlo. Renault Sport se prépare à commercialiser le kit « 250 ch » basé sur l'expérience acquise avec la voiture officielle de Jean Ragnotti.

par Pierre DIEUDONNE

**.185 Ch.
.200 Ch.
.250 Ch.**

Les kits Renault 5 turbo



15 ch seulement différencient la « Cévennes » de la voiture de Saby.

Silôt après le joli tir groupé des R5 Turbo privées au Monte-Carlo, l'équipe « rallye » de Renault Sport s'est rendue sur le circuit du Luc, dans le Var, pour plusieurs jours d'essais d'endurance destinés à figer la définition du kit « 250 ch » qui sera commercialisé dans quelques semaines. Cette élaboration devra permettre au client de disposer d'une voiture étroitement dérivée de la version « usine » de Jean Ragnotti, donc à priori capable de jouer un rôle de pointe dans la plupart des épreuves, même en présence des autres équipes officielles.

A cette occasion, l'essai de l'actuelle « Groupe 4 » de base (185 ch) et de la voiture de Bruno Saby (kit « 200 ch »), venue en droite ligne de sa 5^e place à Monte-Carlo, permet de faire le point sur l'évolution du programme R5 Turbo.

3 phases d'élaboration

Au moment où tous les feux de la rampe sont orientés vers l'équipe de Formule 1, que fait Renault Sport dans le domaine du rallye ? L'équipe d'Antony emmenée par Patrick Landon travaille au développement de la R5 Turbo et de ses évolutions futures en gardant le contact avec quelques épreuves spécifiques et de notoriété. Un jour, Renault reviendra en force sur les compétitions routières, cela paraît certain. La cellule « rallye » reste donc à l'entraînement comme une armée sur pied de guerre. Mais là n'est pas notre propos. Une bonne part de l'effort actuel se porte vers la clientèle : c'est logique dans la mesure où les meilleurs « privés » peuvent ainsi assurer l'avenir. Mais la mise en vente d'une technologie aussi particulière est une entreprise qu'il faut manipuler avec beaucoup de prudence. Après tout, 250 ch (et c'est un chiffre plutôt inférieur à la réalité) dans une R5 Turbo, cela fait une puissance spécifique supérieure à 175 ch/litre, supportée par le moteur de grande série très peu modifié en ce qui concerne ses organes essentiels. Mais le premier échelon, c'est la version Groupe 4 « Cévennes » que Renault

Sport commercialise à 215 000 francs toutes taxes comprises. Par rapport aux modèles de première génération vendus l'an dernier, l'élaboration a été optimisée au niveau des renforts de coque, des carénages et de la protection du sous-châssis sur base des enseignements ramassés de l'Acropole, des Cévennes et du RAC. Il s'agit donc d'une coque renforcée « terre », bien préparée pour aborder telle quelle les rallyes d'une formule mixte comme celle du Championnat de France. La cadence de fabrication est d'environ une voiture tous les dix jours et les huit premières commandes sont en cours de livraison depuis début février jusqu'à fin mars. Outre l'adaptation des suspensions et du système de freinage, la direction plus directe, le câblage électrique, les équipements obligatoires et nécessaires, le détail des transformations est donné dans la fiche technique publiée ci-après. Sur le plan purement mécanique, la transmission est équipée de la pignonnerie « rallye » à 1^{re} vitesse longue et autres rapports rapprochés, ainsi que d'un différentiel autobloquant ZF à 40 % d'efficacité. Quant au moteur, c'est le 160 ch strictement de série qui est prééquipé de l'échangeur spécial « air/air » prévu pour le kit « 200 ch ». Cette mesure est rendue particulièrement utile par le fait qu'une astuce permet de gagner très facilement 25 ch. En effet, il suffit de modifier une rondelle de la soupape de décharge du turbo pour augmenter légèrement la pression de suralimentation (elle passe de 950 à 930 g/cm²) : le rendement du nouvel échangeur fait en sorte que les 185 ch ainsi obtenus sont conservés de manière durable et sans altérer les caractéristiques d'utilisation. Toutes les pièces de cette version Groupe 4 de base sont évidemment disponibles séparément pour le client qui entame une préparation au départ d'une R5 Turbo achetée de série ou d'une voiture d'occasion.

Coque renforcée, transmission rallye, arceau... le casque n'est pas fourni.

AUTOhebdo 305



Le 2^e stade d'élaboration, c'est le kit « 200 ch » qui, avec l'échangeur de chaleur spécial (près de 3 500 francs) dont dispose déjà l'acquéreur d'une « Cévennes », revient à environ 13 000 francs. Ce nouveau gain de puissance s'obtient toujours avec facilité grâce à un échappement direct avec collecteur « 4 dans 1 », à un arbre à cames et à un allumeur différents. Le kit est complété par une tôle de protection du collecteur, par un jeu de cloisons pour le carter d'huile, par une boîte à eau pour favoriser le démarrage du circuit de refroidissement, par 4 bougies et autres accessoires. Comme on le voit, le moteur de base est virtuellement intouché. Les résultats de Saby (5^e), Snoeck (6^e) et Touren (8^e) et vainqueur en Promotion) au Rallye de Monte-Carlo montrent bien l'excellent parti qu'un « privé » peut tirer d'une telle élaboration. Le kit « 250 ch » est appelé à constituer un 3^e échelon sensiblement plus exotique. Patrick Landon insiste sur le fait qu'une telle R5 Turbo restera relativement économique et simple à exploiter par rapport aux autres « bêtes » capables de jouer un rôle de premier plan dans les grands rallyes, pour autant que ces dernières puissent être accessibles à la clientèle.

Nantie de ce kit qui devrait être disponible vers la fin du mois d'avril ou au début mai, une R5 Turbo « Cévennes » devrait devenir, à peu de choses près, l'équivalent « industrialisé » de la voiture utilisée par Jean Ragnotti au RAC. Maîtriser la commercialisation d'une telle transformation n'est pas une entreprise aisée. Si le nombre de références (pièces, joints, raccords, etc.) qui constituent le kit « 200 ch » s'élève à 50, il passera à 500 sur le kit « 250 ch » et le prix sera, lui aussi, multiplié par 10 puisqu'il se fixera vers 120/130 000 francs ! Mais il faut savoir que l'échangeur de chaleur nécessaire pour fidéliser cette puissance coltée, à lui seul, déjà 35 000 francs. Sans parler de la nouvelle injection Bosch K-Jetronic conçue pour ce niveau de puissance... La mise de fond sera donc importante (l'investissement total en matériel neufs avoisnera donc les 400 000 francs avec la main d'œuvre !) mais Patrick Landon considère que, sur base de ces choix de qualité, l'utilisateur disposera ensuite de solides garanties pour l'exploitation d'un matériel compétitif et fiable. C'est l'avenir et la clientèle qui répondront. De toute façon, les versions prototypes de ce kit ont fort belle allure et la nouvelle implan-

tation mieux ordonnée de la mécanique favorise nettement la rapidité d'intervention (accessibilité du turbo, de l'injection, de l'alternateur, de la boîte de vitesses, etc.).

En direct du Luc

Long de 2 km 356 et d'un dessin varié, le circuit du Luc est un excellent terrain d'essai pour une voiture de rallye du fait de son étroitesse, du profil de ses virages, de l'état du revêtement et des bas-côtés sans dégagements aménagés. Renault Sport et Michelin s'y sont donc installés dès la fin janvier pour une semaine de travail intensif sur la 5 Turbo.

Au volant de la Groupe 4 « Cévennes » poussée à 185 ch, on découvre l'étonnant potentiel d'adhérence de cette curieuse petite Renault. Utilisée sur la route, le modèle de série laisse le souvenir d'un saisisant jouer. Efficace, amusant, certes, mais aussi un peu curieux dans un environnement qui ne lui va qu'à moitié : le caractère équivoque de ce « modèle d'homologation » est trop évident pour enthousiasmer complètement. Avec la version Groupe 4, les masques sont jetés et les compromis sont bouclés pour laisser à la vocation sportive sa libre expression.

ESSAI COURSE 29



PRINCIPALES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES :

R5 Turbo

Série :

MOTEUR :

Central arrière longitudinal, 4 cylindres en ligne turbocompressé, bloc en fonte avec chemises humides amovibles et culasse en alliage d'aluminium, 1 arbre à cames latéral entraîné par chaîne avec soupapes inclinées en V commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs, injection mécanique continue Bosch K-Jetronic avec suralimentation par turbocompresseur Garrett AiResearch, pression limitée à 860 g/cm² par soupape « waste-gate », refroidissement de l'air comprimé d'admission dans échangeur « air/air », allumage transistorisé sans rupteur, 1 397 cm³ (76 x 77 mm), rapport volumétrique 7,0 à 1. 160 ch DIN à 6 000 trs/min, 21,4 mkg DIN à 3 250 trs/min.

TRANSMISSION :

Aux roues arrière, ensemble boîte/pont Renault à 5 vitesses synchronisées + marche arrière, embrayage bidisque à sec.

Rapports de boîte :

- 1^{re} : 3,364 à 1
- 2^e : 2,059 à 1
- 3^e : 1,381 à 1
- 4^e : 1,057 à 1
- 5^e : 0,868 à 1

CARROSSERIE :

Coach trois portes à deux places.

SUSPENSIONS :

Indépendantes à triangles superposés, barres de torsion longitudinales avant et ressorts hélicoïdaux arrière, stabilisateurs anti-roulis avant et arrière.

FREINS :

Disques ventilés avant et arrière.

DIMENSIONS :

Empattement : 2 430 mm, voies avant/arrière : 1 345/1 475 mm, longueur : 3 665 mm, largeur : 1 750 mm, hauteur : 1 325 mm.

ROUES :

Jantes ventilées en alliage léger avec pneus Michelin TRX. Avant : jantes de 135 x 340 mm avec pneus 190/55 HR 340. Arrière : jantes de 195 x 365 mm avec pneus 220/55 VR 365.

POIDS :

970 kg (répartition AV/AR : 386/584 kg, soit 40/60 %).

PERFORMANCES (CONSTRUCTEUR) :

Plus de 200 km/h. 400 m départ arrêté : 15 sec. 1.000 m départ arrêté : 27,8 sec.

CONSUMMATIONS (litres/100 km) :

7,1 l à 90 km/h constants, 10 l à 120 km/h, 11,2 l en cycle urbain. Réservoir de 93 litres.

Kit « 200 ch » :

- Arbre à cames.
- Collecteur d'échappement « 4 dans 1 » et sortie directe.
- Allumeur et bougies spéciales.
- Echangeur de chaleur spécial « 200 ch » (idem Groupe 4 « Cévennes »).
- Tôle de protection du collecteur d'échappement.
- Jeu de cloisons pour carter d'huile.
- Boîte à eau de dégazage du circuit d'eau.
- Pochette de joints et accessoires de montage.

Caractéristiques obtenues (à température de référence et avec pression de suralimentation de 860 g/cm²) :

- Puissance maxi : 200 ch à 6 200 trs/min.
- Couple maxi : 24,5 mkg vers 4 500 trs/min.

Kit « 250 ch » :

En préparation (avec changement des pistons, chemises, carter sec et embrayage Borg & Beck).

Caractéristiques prévisionnelles (à température de référence et avec pression de suralimentation de 1 400 g/cm²) :

- Puissance maxi : 250 ch à 7 000 trs/min
- Couple maxi : 32 mkg vers 5 300 trs/min

Version Groupe 4 « Cévennes »

MOTEUR :

- 160 ch de série mais pré-équipé :
- d'un échangeur « air/air » spécial permettant de recevoir le kit 200 ch.
- d'un doseur enrichisseur pleine charge « Bosch » trié maxi.
- Alternateur Marelli 75 ampères avec courroie spéciale Dayco.
- Supports « moteur » durs.

BOITE DE VITESSES :

- Pignonnerie « Rallye » :
- 1^{re} : 325, à 1 (39/12)
- 2^e : 2,25 à 1 (38/17)
- 3^e : 1,62 à 1 (34/21)
- 4^e : 1,25 à 1 (30/24)
- 5^e : 1,04 à 1 (29/28)
- Différentiel auto-bloquant ZF (40 % d'efficacité).
- Supports arrière durs et baignoirs modifiées.

CHASSIS :

- Cordons de soudures et renforts complémentaires en différents points de la coque.
- Traverse inférieure avant supplémentaire.
- 2 traverses inférieures arrière renforcées en remplacement de celle de série.
- Renforts de chapelle d'amortisseurs.

TRAIN AVANT :

- Combinés ressorts hélicoïdaux/amortisseurs De Carbon double effet réglables.
- Triangles réglables à rotules.
- Triangles inférieurs renforcés avec palier de fixation de barre anti-roulis Groupe 4 et accostage de barre sur caisse par paliers « Ertalon ».

TRAIN ARRIERE :

- Combinés ressorts hélicoïdaux/amortisseurs De Carbon double effet réglables.
- Triangles supérieurs renforcés.
- Fixation renforcée des triangles inférieurs par support de bras monobloc.

DIRECTION :

- Direction directe.
- Bague palier de direction en bronze.
- Double beillette de maintien direction.

FREINS :

- 4 disques percés.
- Maître-cylindre spécial avec bouchons « Ate ».
- Répartiteur de freinage manuel dans l'habitacle.

ROUES :

- de série, équipées de pneus Michelin TRX VR sur les 4 roues.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

- 2 lignes complémentaires sur tableau de bord, permettant l'installation de 4 phares additionnels (seul le faisceau et ses interrupteurs sont installés).
- Ligne installée pour alternateur et régulateur 75 ampères.
- Câblage pour pare-brise.
- Câblage pour « Trip-Master ».
- Coupe-circuit avec commande intérieure seulement.

CARROSSERIE :

- Véhicule équipement « France ».
- Peinture jaune Renault et finition intérieure noire.
- Lève-vitre à commande mécanique.
- Allègement par suppression de tous les insonorisants. L'isolement thermique est conservé.

EQUIPEMENT INTERIEUR :

- 2 sièges baquets « Renault Sport » extra-légers.
- 2 harnais « Britax » type Sabelt à fixation 3 points.
- Lecteur de cartes.
- Pédale d'accélérateur suspendue.
- Volant et moyeu « Moto-Lita ».
- Roll-bar (arceau de sécurité 10 points) homologué « Renault Sport ».

POIDS :

Environ 925 kg.

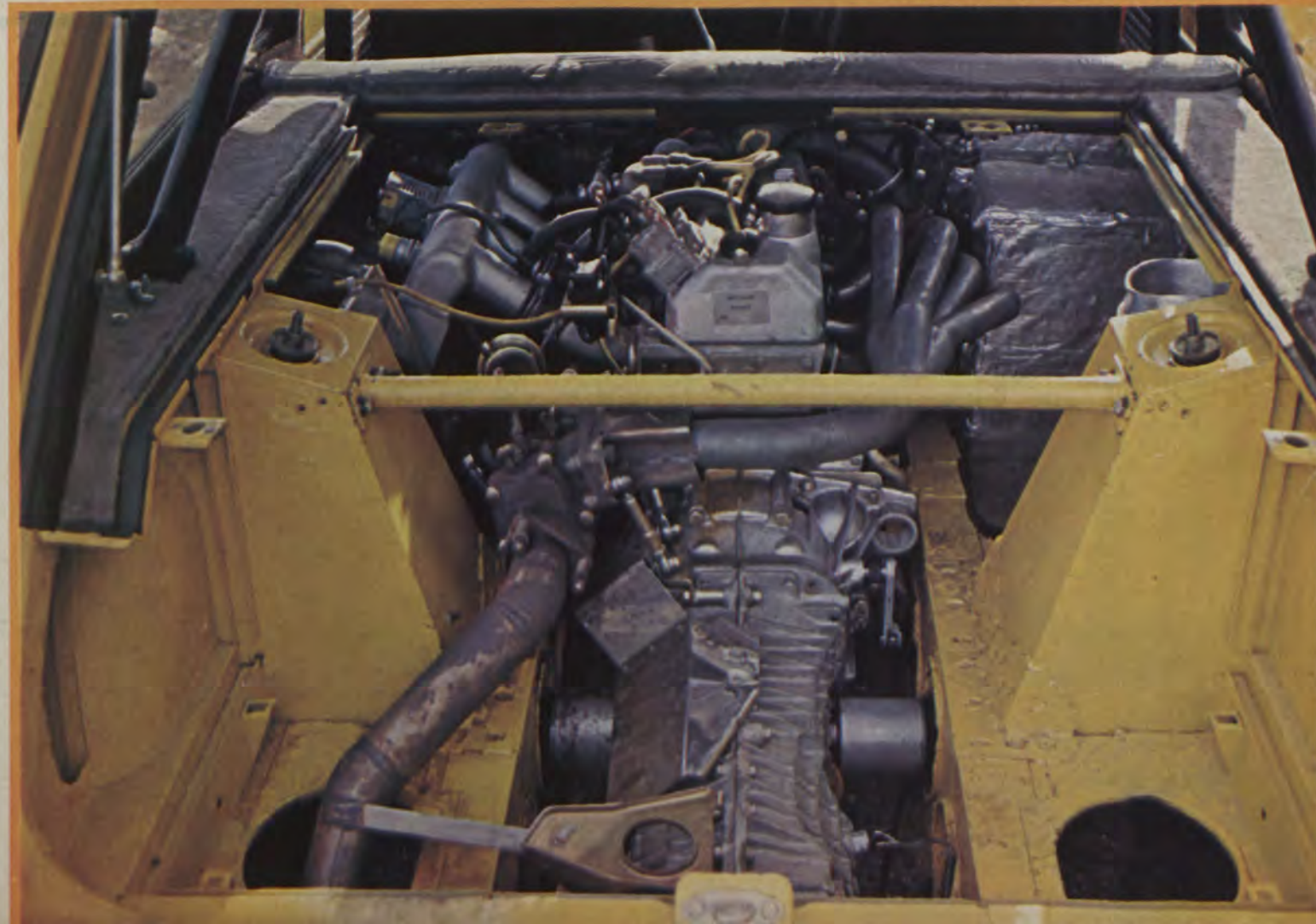
Remarque : une modification de réglage du « waste-gate » permet d'augmenter la pression de suralimentation à 930 g/cm² et d'obtenir instantanément, avec l'échangeur spécial, les caractéristiques suivantes (à température de référence) :

- Puissance maxi : 185 ch à 6 200 trs/min
- Couple maxi : 23 mkg vers 4 500 trs/min



A gauche le précieux échangeur.

L'accessibilité a été améliorée.





Conçue dans l'optique de la compétition, la « Cévennes » bénéficie des enseignements ramenés de l'Acropole, des Cévennes et du RAC.

C'est bien d'une voiture de course qu'il s'agit, même si on regrette des détails importants comme la consistance parfois élastique de la pédale de frein ou cette commande de boîte qui peut vous désarçonner dans le feu de l'action. Mais le pilote s'y adapte d'autant plus facilement que l'essentiel, c'est-à-dire l'efficacité, est d'un niveau étonnant. L'adhérence dont dispose cette mini-boîte à rouler, bien campée sur ses grosses roues à pneus slicks radiaux, est stupéfiante et il faut du temps pour s'y habituer. Avec ses masses centrées dans les limites d'un empattement court, elle vire tout d'un bloc sur ses voies larges, avec une cohésion parfaite, sans fléchir sur ses suspensions rigides et bien calculées. Comme on peut s'y attendre avec une telle implantation et un moteur turbo, le décrochement du train arrière sous l'effet d'une accélération négligeable, s'il survient, des réactions rapides. Mais la RS Turbo Groupe 4 réagit sagement au contre-braque. La direction ferme requiert une conduite musclée, peut-être un peu surprenante pour une voiture destinée aux rallyes. Mais ni Jean Ragnotti, ni Bruno Saby ne semblent s'en plaindre. Comme sur la voiture de série, la flexibilité du moteur est totale et il n'y a aucun vrai problème de « temps de réponse » à l'accélérateur. Tout au plus faut-il veiller, en raison du caractère spécifique du moteur turbo, à ne pas lever le pied au mauvais moment, ce qui diminue inévitablement l'élan de la turbine et amoindrit par conséquent la poussée. En passant de la Groupe 4 de base à la

voiture de Bruno Saby, la quinzaine de chevaux supplémentaires est nettement perceptible. Peut-être pas tellement dans les accélérations qu'il est difficile d'apprécier sur la seule foi de son propre jugement (il faudrait les mesurer), mais plutôt dans la vivacité avec laquelle le moteur influence le comportement routier. On sent les réactions un peu plus nerveuses, plus rageuses et la vigueur du couple passé aux roues fait en sorte qu'il faut commencer à travailler la voiture dans les virages qui la laissent sans réaction avec 185 ch. Bref, il est clair que cette transformation donne plus de tempérament à ce moteur toujours aussi souple et que l'on sent encore loin de ses limites. A ce propos, l'idée d'augmenter la pression de suralimentation à 930 g/cm² avec le kit « 200 ch », comme on l'a fait pour accroître la puissance du moteur de série à 185 ch, paraît une démarche logique. François Bernard, le responsable technique de l'équipe « rallye » s'attendait à notre question. « Avec le kit 200 ch », le gain de puissance est obtenu non plus en agissant sur la pression de suralimentation mais en augmentant le remplissage des cylindres (distribution modifiée par le changement d'arbre à cames, collecteur d'échappement spécial). Le cheminement est différent. Il est tentant de rêver à 25 ch supplémentaires en apportant la même modification bénigne au « wastegate ». Mais le truc ne marche plus. L'échangeur spécial deviendrait « limite » au-delà de 200 ch. La puissance ne serait pas conservée longtemps et la souplesse d'utilisation serait affectée. »

Ainsi donc, la turbocompression ne signifie pas — comme le croit souvent — de la puissance « à la carte » en se servant d'un tournevis ! Elle met en jeu une technologie particulière qui possède aussi ses règles d'or. Pour le reste, la voiture de Bruno Saby nous est apparue très semblable à la dernière version Groupe 4 de Renault Sport. Les petites différences se ressentent surtout du fait que, hormis les subtilités de réglage, la Groupe 4 185 ch était toute neuve, alors que la voiture de Saby est convenablement tassée et que tous ses mécanismes sont bien libérés. Avant de quitter le circuit du Luc et de laisser Renault Sport poursuivre ses essais, l'occasion était trop belle de prendre place à côté de Jean Ragnotti dans sa voiture du RAC pour se rendre compte de ce que le pauvre Martin Holmes avait dû subir pendant ce Rallye de Grande-Bretagne... Le plus bel hommage à rendre au talent de celui qu'on surnomme « l'Acrobate », c'est d'avouer qu'il n'a pas réussi à m'arracher la moindre inquiétude, tant la sûreté de son pilotage communique une confiance justifiée. La dernière fois que j'avais éprouvé cette joie admirative d'être le passager d'un artiste vraiment inspiré, c'était à côté du regrette Jo Siffert dans une Porsche 917 sur le mouillé à Hockenheim.

ESSAI COURSE

33

Quant aux autres impressions laissées par cette Renault 5 Turbo « usine » beaucoup plus puissante, nous les garderons provisoirement pour notre compte. Car Gérard Larrousse nous a promis l'essai de la version « kit 250 ch » dès qu'elle sera prête à être commercialisée, donc très bientôt. La suite dans un prochain numéro.

Adresses :

Service Informations Compétitions :
Renault Sport
12, avenue Sommer
92160 Antony
Tél. : 1-668.73.52
tél. : 200.941

Commande de pièces :
Renault Alpine
BP 37
92801 Dieppe
Tél. : 25-82.93.14
tél. : 180.426

PRIX :

- RS Turbo Groupe 4 « Cévennes » : environ 215 000 FF TTC.
- Kit « 200 ch » : environ 12/13 000 FF.
- Kit « 250 ch » : environ 120/130 000 FF.



Le côté gadget disparaît pour laisser la place au sport.



**Ses performances
aux 24 Heures du Mans
sont étonnantes,
mais qui s'en rend
vraiment compte ?
Pourtant, quand**

**Jean-Charles Laurens
s'installe au micro le samedi
sur le coup de 10 h,
il sait qu'il engage une fabuleuse
chevauchée qu'il ponctuera
le lendemain après-midi aux
alentours de 17 h par le traditionnel
« Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,
chers amis, à l'année prochaine » !**

Par Christian COURTEL

Entre-temps, il aura narré par le menu les péripéties de la course, ingurgité cinq à six litres d'eau minérale, bu quantité de cafés, perdu deux kilos, grignolé sans appétit deux ou trois sandwichs... Sa journée n'est cependant pas terminée. A 18 h, rasé de frais, cravaté, Jean-Charles donne lecture du palmarès lors de la remise des prix.

Qui ne connaît la voix de Jean-Charles Laurens ? Depuis quinze ans, il assure le commentaire de la plupart des épreuves automobiles françaises et parfois même étrangères ! Il faut souligner que la corporation des speakers est très confidentielle : elle ne consulte pas les vocations, encore qu'il est facile d'admettre que les hommes en place surveillent jalousement leur petit jardin, voyant d'un mauvais œil l'arrivée d'un nouveau venu enjamber sur leurs plates-bandes ! Le cabinet d'un speaker est un bastion difficilement ébranlable, mais il convient de faire la part des choses, car cette fonction bien particulière est parfois remplie très cavalièrement par certains

organismes. La sécurité de l'emploi n'est pas de mise...

Le speaker est avant tout un témoin. Un témoin privilégié au même titre qu'un journaliste, l'un sollicitant l'autre, et réciproquement, pour le plus petit détail ou la moindre anecdote. Mais le speaker, c'est aussi un bavard, un homme qui a un talent de jongleur...

Jean-Charles Laurens, le speaker des 24 Heures du Mans, et de Francorchamps, le speaker des Grands Prix dont la réputation a franchi les frontières (il officie en Angleterre et au Canada) a précisément été le témoin des trente dernières années du sport automobile.

« Demandez-moi tout ce que la vesse, nous a-t-il dit. Tout... sauf mon âge, car une vesse n'a pas

d'âge ! » Car Jean-Charles, s'il parle des autres à merveille, se drap d'une certaine pudeur des l'instant qu'il s'agit de lui-même. Reaction fort compréhensible du reste, tant il est vrai qu'un speaker doit savoir s'effacer devant l'événement.

Premières approches

On ne devient pas speaker de sport automobile par vocation. C'est bien souvent l'occasion qui fait le larron. Une fois en place, tout est alors affaire de compétence et de volonté. Cependant que de chemins détournés pour y parvenir, le hasard se chargeant du reste.

Ainsi Jean-Charles n'était absolument pas destiné à cette activité dont il a fini par faire son métier : fils d'un maître horloger, fils d'un magistrat à la cour de cassation, il n'était guère question de mécanique et encore moins de sport automobile dans la famille Laurens. Or, Jean-Charles avoue que la première fois où le sujet a été abordé chez lui faisait état d'une course que les parents étaient allés voir à Montlhéry en 1931, course que Campari avait gagnée devant Philippe Étancelin.

Jean-Charles Laurens

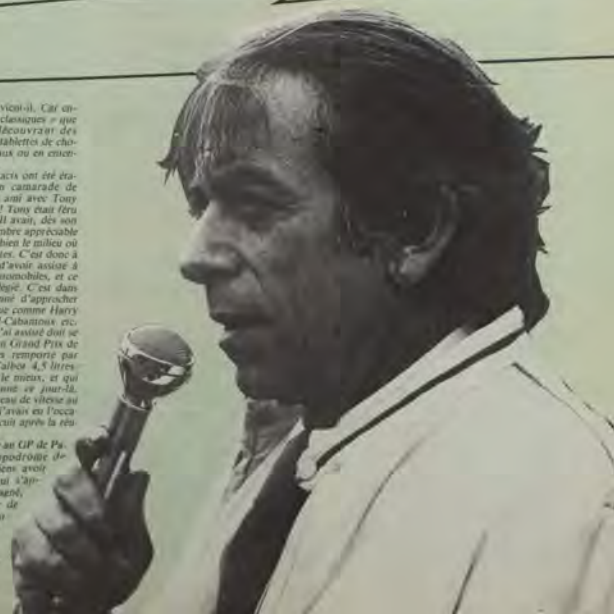
« C'est à peu près tout, se souvient-il. Car ensuite, il y a eu les contacts « classiques » que revêtir avoir un adolescent découvrant des images de champions dans les tablettes de chocolat, en parcourant les journaux ou en écoutant quelques noms à la radio.

En fait, les tous premiers contacts ont été établis par l'intermédiaire d'un camarade de classe dont le beau-frère était ami avec Tony Hansmeyer. Quel cheminement ! Tony était très de compétitions automobiles. Il avait, des son plus jeune âge, assisté à un nombre appréciable de courses, et connaissait fort bien le milieu où il avait de nombreux amis pilotes. C'est donc à Tony Hansmeyer que le doit d'avoir assisté à mes premières compétitions automobiles, et ce en qualité de spectateur privilégié. C'est dans son village qu'il m'a été donné d'approcher quelques champions de l'époque comme Harry Shell, Marcel Comès, Grignani-Cabonnet etc. La première course à laquelle j'ai assisté doit se situer en 1950 à l'occasion d'un Grand Prix de Paris disputé à Montlhéry et remporté par Georges Grignani sur une Talbot 4,5 litres. Mais ce dont je me souviens le mieux, et qui m'avait fortement impressionné ce jour-là, c'est le passage en bas de l'arcade de vitesse au volant de la 203 familière car j'avais eu l'occasion d'effectuer un tour de circuit après la réunion !

En 1951, j'ai à nouveau assisté au GP de Paris, disputé autour de l'hippodrome de Longchamp. Je me souviens avoir pris la photo d'un monsieur qui s'appelait Fangio. Fangio avait gagné, mais je n'ai aucun souvenir de cette course. En fait, on ne peut pas savoir qui gagnait quoi... Fangio, Jean... Marcel Fangio ou Frédéric Guézo, cela avait une petite couleur exotique, et n'était pas plus loin

AUTOUR 305

**« Le speaker est
avant tout un
témoin. »**





« En 1952, au GP de Paris couru à Montlhéry, où j'avais eu l'occasion d'approcher et de photographier d'autres vedettes comme Villoresi et Taruffi, trois Ferrari étaient engagées à cette course, et sur les photos prises, j'ai découvert plus tard qu'Enzo Ferrari s'était déplacé en personne ! C'est au cours de cette même année qu'un événement important allait remuer les foules et même les gens peu concernés par la compétition automobile : à Reims, Jean Behra, au volant d'une Gordini, s'était imposé devant tout le gratin international. Cette victoire de Gordini avait eu un grand retentissement à l'époque, et fait naître bien des espoirs ».

Défense de fumer !

Au rythme de deux ou trois réunions par an, Jean-Charles fait plus ample connaissance avec ce milieu qu'il découvre. C'est un spectateur intéressé, sans plus, et il avoue que de lui-même, il ne se serait jamais rendu sur un circuit.

« En fait, j'étais surtout passionné de tennis, et le sport automobile n'était finalement qu'une opportunité qui m'était donnée par un copain et me permettait d'assister à des courses dans de bonnes conditions. »

Pourtant, Jean-Charles va ressentir son premier choc important en se rendant à Reims en 1953. Une course fameuse, restée dans bien des mémoires...

« Là, il y a eu un déclin, dit-il. Il faut dire que Reims c'était grandiose, quelque chose d'incomparable. Lorsque l'on arrivait avant les essais, on entendait les haut-parleurs de très loin ; ensuite il y avait des odeurs de campagne, de blés mûrs et d'huile brûlée. Enfin, il y avait les bruits. Pour moi Reims, c'était une ambiance de fête. Une ambiance qui tenait au circuit, à l'accueil des organisateurs et à la période de l'année où l'épreuve était disputée, c'est-à-dire le premier week-end de juillet.

Le programme proposé à Reims était copieux : les 12 heures dont le départ était donné à minuit le samedi, et le Grand Prix qui se déroulait le dimanche après-midi ! En 1953 donc, toujours dans le sillage de mon ami Tony, je me suis retrouvé dans le stand de Levegh-Meyrat pour suivre la course d'endurance.

Comme ni l'un ni l'autre nous n'avions de fonctions précises nous nous efforcions de

**« Hawthorne
était un tout
jeune pilote,
sorte d'archange
blond
au teint
très pâle. »**

Trois amis, un champion : J.C. Laurens, Tony Hannover, Georges Fraichard au cours d'un déjeuner en compagnie de Jean Behra.

nous faire le plus discrets possible afin de ne gêner personne. D'ailleurs cela me rappelle qu'au beau milieu de la nuit, nous avions allumé une cigarette, ce qui nous avait valu d'encourir les foudres de M. Anthony Lago (Talbot-Lago), le patron du stand voisin ! Depuis, j'ai souvent l'occasion de demander aux spectateurs de ne pas fumer dans les stands, et il est rare que ces moments-là je n'ai pas une petite pensée émue pour M. Lago qui m'avait donné

Les grandes heures de Reims : Fangio en route vers la victoire en 54 au volant de la fameuse « Flèche d'Argent ».



mes premières notions de discipline dans les stands !

Ces 12 Heures avaient été remportées par la Jaguar de Stirling Moss associé à Peter Whitehead. Mais surtout cette course m'avait permis de hanter les stands et d'approcher, de me familiariser un peu mieux avec les grands noms de l'époque. Il y avait eu aussi une anecdote savoureuse cette année-là quand les pilotes avaient fait une petite farce à Fangio : conduits par Harry Schell, Villoreio et Moss, ils avaient, à bras d'homme, monté une voiturette Vespa 400 au premier étage de l'hôtel du Lion d'Or, devant la porte de la chambre de Fangio ! Il y avait parfois une ambiance de collège entre les pilotes à cette époque, et pourtant ceux-ci n'étaient pas des adolescents, loin de là ! C'étaient plutôt des hommes mûrs.

A peine remis des émotions des 12 Heures, il nous fallait nous replonger dans l'ambiance du Grand Prix de l'ACF. Ce fut aussi une course fantastique. Tout le monde savait que Froilan Gonzales, un Argentin à la corpulence très « arrondie » allait prendre le départ de l'épreuve avec seulement la moitié d'essence dans le réservoir de sa Ferrari afin de jouer les « lièvres ». Mais surtout, cette course a été marquée par la victoire de Mike Hawthorn qui s'imposa au sprint devant Fangio. Hawthorn était un tout jeune pilote, une sorte d'archange blond, au teint très pâle, peu connu du public français. Hormis le fait d'avoir battu le grand Juan-Manuel, sa tenue vestimentaire n'était pas passée inaperçue : il courait vêtu d'un blouson vert, et le col de sa chemise s'ornait d'un nœud papillon vert à pois jaunes ! Bref, ce Reims 53 a marqué une date importante dans mon approche de la course automobile. D'ailleurs, on a souvent reproché à ce circuit son manque de sélectivité, mais toujours est-il que gagner à Reims, c'était une grande performance.

Jean-Charles Laurens aura encore l'occasion de retrouver l'ambiance si particulière de Reims au cours des années suivantes. En 1954, il assista au retour des fameuses « Flèches d'Argent », les Mercedes, et au triomphe de celles-ci par l'intermédiaire de Fangio et Kling. C'est précisément à Reims, en 1956 qu'il va, fortuitement, mettre le doigt dans l'engrenage et faire la connaissance d'un homme qui tiendra alors une grande place dans sa vie : Georges Fraichard.

Grâce à... Pierre Fresnay !

Cela devient un rite. Jean-Charles et le fidèle

« Quelle déception en découvrant la cabine du Mans ! »

Mme Fraichard, dont le rez-de-chaussée se composait d'une chambre à coucher, d'une petite salle à manger et d'un cabinet de toilette ! La fameuse cabine du speaker occupait toute la superficie de l'appartement à l'étage supé-



Georges Fraichard, le « Maître », interviewe ici Stirling Moss.

rieure. C'était immense, et l'on avait une vue imprenable.

Auprès de G. Fraichard, nous avons essayé, Tony et moi, de nous rendre le plus utiles possible. Etre utile, ça consistait à répondre au téléphone, à surveiller la piste à la jumelle, à prendre des écarts au chrono, à recevoir les gens, à déboucher une bouteille de champagne etc. J'ai découvert ainsi que cette cabine était le lieu de rendez-vous des amis journalistes, pilotes et officiels des lieux.

C'est comme cela que j'ai rencontré Jean Behra pour la première fois, et il était un des habitués de cette cabine, car il était très lié avec Georges Fraichard. Cela me fait penser que deux ans plus tard, en 58, Behra ne cessait de

dire. C'est alors que Tony, sur le ton de la blague, lui glisse à l'oreille : « Eh bien, demande donc à Jean-Charles de te faire une imitation ! » Ni une ni deux, on a improvisé une interview dans laquelle je prenais la voix de Pierre Fresnay... Il faut croire que cela avait dû être réussi, car un journaliste nous a presque aussitôt appelés depuis la salle de presse : il voulait interviewer le grand acteur et lui demander les raisons de sa présence sur le circuit de Reims ! ».

Cet intermède impromptu étonna en tout cas Georges Fraichard, surpris de l'aisance dont Jean-Charles avait fait preuve devant le micro. En fait, cet ustensile, « paralysant » pour le novice, n'était pas inconnu pour le speaker en « herbe » qui, à l'époque où il fréquentait la



Les premières armes au micro (ici à Reims en 1958)

Fac de Droit, appartenait à la Compagnie du Droit Chemin, petite troupe animée par Pierre Tchernia et dont les passages à la « TSF » étaient fréquents.

« Du coup, Georges Fraichard est allé se reposer... et m'a laissé le micro. »

Pour les historiens, on rappellera que ce Grand Prix de l'Automobile-Club de France 1956 avait été remporté par Peter Collins, mais plus encore, cette épreuve avait été marquée par le retour de Bugatti qui présentait sa nouvelle 2,5 litres. A cette époque, le sport automobile français ne se portait pas très bien, aussi, la rentrée d'un constructeur aussi prestigieux que Bugatti était un grand événement. Hélas, cette voiture, pilotée par Maurice Trintignant, regagnait les stands après quelques tours, après un début de course très discret. Cette Bugatti ne sera jamais plus engagée dans aucune course par la suite...

On demande le peintre en lettres !

Autre époque, autres mœurs Autre folklore aussi. Des bribes de souvenirs ont ressurgi dans la mémoire de Jean-Charles Laurens au fil de cet entretien. En vingt-cinq ans, bien des choses ont changé et il est bon de rappeler quelques clichés « entièrement d'époque », disparus aujourd'hui.

« Ainsi, le peintre en lettres ! Entre l'arrivée des 12 Heures de Reims et le départ du Grand Prix de l'ACF, on peignait sur la piste les numéros des concurrents à l'emplacement de leur position sur la grille. Et je ne me souviens pas combien de fois on appelait ce monsieur, peintre de son état, car il débordait d'activité : c'est lui encore qui peignait les numéros de course sur les voitures. Autre folklore : le préposé à la réclame. Face à la cabine du speaker, à Reims, de l'autre côté de la piste, il y avait un type placé dans un bureau qui envoyait au micro les messages publicitaires. Or, ni lui ni nous-mêmes n'avions de retour de son, et c'était toute une gymnastique. Pour éviter que nos voix se chevauchent dans les haut-parleurs, nous convenions d'un code. A savoir une pancarte « Parole » le jour, et la nuit, des signaux

« Mes fonctions étaient modestes : tailler les crayons et répondre au téléphone. »

Tony s'en vont traîner du côté de Reims dès qu'arrive le début de juillet.

« Cette année-là, se souvient-il, le programme était démentiel : il y avait deux courses d'endurance de 12 heures plus, évidemment, le Grand Prix ! La rivalité entre Le Mans et Reims battait son plein, et Toto Roche était un animateur inlassable.

Donc, nous débarquons à Reims peu avant les essais, et Tony me dit : « Tiens, je connais Georges Fraichard, le speaker, et je vais aller voir s'il n'y a pas moyen de faire quelque chose ». Finalement, nous nous sommes retrouvés dans l'antre du speaker. Une rencontre importante dans ma vie.

Avant toute chose, il faut expliquer à quoi ressemblait la cabine du speaker. Une cabine vraiment pas comme les autres... En réalité il s'agissait d'une construction à deux étages, baptisée « château d'Yvonne », du prénom de

s'interroger sur les performances d'un jeune Américain du nom de Dan Gurney qui effectuait ses débuts européens. Fait amusant, ils étaient associés quelques mois plus tard aux 24 Heures du Mans 59 !

Bref, pendant la course, nous nous sommes organisés pour donner un coup de main à G. Fraichard. Chacun avait ses fonctions, et les miennes étaient bien modestes : tailler les crayons et répondre au téléphone. Mais il y avait une chose qui m'avait sidéré, c'était de voir Yvonne Fraichard tenir le pointage de la course durant douze heures de rang ! Je me suis rendu compte que le pointage pour le speaker, c'était la base du métier.

Toujours est-il que deux fois douze heures, c'était long. A un moment, au beau milieu de la nuit, alors qu'il ne se passait rien de bien particulier à signaler sur la piste, Georges Fraichard fut pris de court, ne sachant trop que

lumineux à l'aide d'une pile électrique. Et bien sûr, ce joyeux préposé à la réclame prenait toujours la parole au plus mauvais moment... Ah, les belles colères de Georges !

En parlant de publicité, il faut bien sûr rappeler qu'à cette époque, les voitures étaient immaculées, peintes uniquement aux couleurs nationales de leur propre pays.

De même, les Grands Prix se disputaient sur des distances de l'ordre de 500 km, et qu'un arrêt aux stands pour un ravitaillement ne constituait pas un handicap rédhibitoire ! Quant aux pneumatiques, c'est tout juste s'ils étaient l'objet d'une conversation... Il faut préciser encore, à propos des Grands Prix, que certaines écuries engageaient quatre à cinq voitures (officielles et privées), et que les pilotes étaient interchangeables suivant les événements. En cas de victoire, les pilotes se partageaient le palmarès et les points.

Enfin, les essais étaient plutôt des séances d'entraînement. Ce n'était pas la lutte à couteaux tirés pour grappiller des centièmes de seconde. Les gars bouclaient trois tours, stoppaient aux stands, discutaient tranquillement entre eux

« Je vois mal Reims s'accommoder de la course actuelle. »

Le Stade de Reims, celui des Kopa, Fontaine, Jonquet, Piantoni et autre Vincent, faisait vibrer la France footballistique ; mais une fois par an, l'espace d'une semaine, Reims vivait au rythme des compétitions automobiles. Le circuit de Gueux, tracé naturel empruntant une nationale et deux départementales, était le royaume de la vitesse. Les voitures y atteignaient des vitesses faramineuses, et l'on s'extasiait toujours des moyennes stupéfiantes que les pilotes réalisaient. Le circuit manquait de

Reims fait désormais parti de l'histoire du sport automobile. Sa disparition a coïncidé avec la fin d'une époque, celle des gentlemen-drivers et de la compétition telle que l'on s'en faisait une idée dans les années 50 et 60. Il faut dire que c'était beaucoup moins professionnel, tant s'en faut, il y avait finalement peu d'épreuves, en endurance, en F2 et en F1, et l'on retrouvait à peu près les mêmes têtes dans ces trois disciplines ! Le championnat du Monde des conducteurs tenait à peu de chose, en effet, puisqu'il ne comportait que six ou huit Grands Prix. Bien sûr, il y avait un champion du Monde, mais on ne le rattachait pas à une discipline précise.

Aujourd'hui, on a des circuits différents, des courses différentes, des champions différents, bref une toute autre conception de la course automobile. Mais je ne voudrais surtout pas avoir l'air de m'en plaindre ! »

La mort de Musso, la retraite de Fangio

De son propre aveu, Jean-Charles n'est pas en-



avant de repartir. Ce n'est plus le cas aujourd'hui où les pilotes de Grands Prix n'ont même plus l'occasion de se cotoyer durant tout un week-end. »

Fermons cette parenthèse pour reprendre le fil des événements au terme de ce week-end de Reims 1956 où Jean-Charles Laurens venait de mettre le doigt dans un engrenage dont il ne soupçonnait pas encore la portée à plus long terme. Mais l'essentiel était surtout d'avoir sympathisé avec Georges Fraichard et d'avoir trouvé une fonction. D'ailleurs, Jean-Charles n'avait plus qu'une idée en tête : recommencer au plus tôt afin de revivre les courses depuis la cabine du speaker !

« Effectivement, j'avais mordu à l'hameçon. J'ai remis cela quelques semaines plus tard à Rouen auprès de Georges. Puis ce furent les premières 24 Heures du Mans, celles-ci ayant été organisées exceptionnellement fin juillet en raison des travaux entrepris après la catastrophe de 1955.

Quelle déception ! Compte tenu de ce que j'avais connu à Reims, j'imaginai que la cabine du speaker devait être à la mesure de l'épreuve et de la réputation du circuit... J'ai été très déçu ; j'ai trouvé un local exigu, pas insonorisé, avec un champ de vision des plus limités ! Mais l'essentiel était d'y être présent. J'ai suivi ces 24 Heures 56 non pas auprès de G. Fraichard, mais grâce à lui auprès de Georges Briquet. Là, j'ai découvert une toute autre ambiance, car M. Briquet était un homme de radio, et pendant deux jours, j'ai vu défiler dans la cabine de nombreuses personnalités de la radio et de la télévision de l'époque ».

Les grandes heures de Reims

Heureux Champenois ! Dans les années 50 et 60, le football et l'automobile avaient fait de Reims, une des capitales sportives de France.

Clichés « d'époque » signés Jean-Charles... Les deux BRM de Schell et Behra mènent la ronde au GP de Caen en 1957 !

sélectivité, mais demandait un « cœur » certain, et il est un fait que gagner à Reims était un événement dans la carrière d'un pilote. En schématisant, et cela traduisait bien l'état d'esprit de l'époque, un pilote ne gagnait pas à Reims devant un tel et un tel, mais plutôt, il s'imposait à la stupéfiante moyenne horaire de tant ! Et finalement, la vitesse n'est-elle pas l'essence même du sport automobile ? Reims, c'était la vitesse, le champagne et la fête ! Comme tout ceux de sa génération qui ont suivi assidument les Grands Prix de Reims,



Un portrait d'Harry Schell, à l'heure de la concentration.

core un spectateur acharné. Néanmoins, ce milieu commence à le fasciner, et surtout la cabine du speaker est un refuge qu'il apprécie par-dessus tout : sa collaboration avec Georges Fraichard est de plus en plus évidente. De même, les deux hommes se retrouvent-ils fréquemment à Paris, en dehors du tumulte des courses, au bar de l'Action automobile, le rendez-vous des pilotes. Là, autour d'un verre, ils peuvent tout à loisir deviser avec les champions et notamment Jean Behra ou Amédée Gordini. Jean-Charles cependant apprend son « mé-

« Hawthorne, par respect, n'avait pas osé prendre un tour à Fangio ! »

Jean-Charles Laurens en garde un sacré souvenir.

« A l'époque, c'était la magie de la vitesse... Je ne suis pas un passéiste, plutôt un romantique. Je suis tout simplement heureux d'avoir connu toute cette période rémoise, en regrettant de ne pas avoir été un spectateur plus attentif, plus mémoratif ! Il y avait une rivalité fantastique entre Reims et Spa-Francorchamps : c'était à celui qui présenterait les moyennes les plus élevées... Maintenant ce n'est plus la même chose, et je vois mal le circuit de Reims s'accommoder de la course actuelle. Finalement, il vaut mieux en garder une bonne image, plutôt que de continuer à y courir en installant force rails de sécurité et virages ralentisseurs !

tier » sur le tas : il observe, il compile une foule d'archives qu'il transforme en fiches signalétiques, et surtout, surtout, il relaie Fraichard au micro afin de permettre à ce dernier de se reposer durant les épreuves d'endurance. Son champ d'action s'élargit, mais c'est encore les 12 Heures de Reims qui ont sa préférence. L'édition 58, par exemple, lui laisse un souvenir impérissable. Plusieurs souvenirs même, et pas forcément gais.

« C'est vrai j'ai été marqué par quelques disparitions tragiques au cours de cette période. Des hommes que j'avais plus ou moins approchés ou un peu connus ont trouvé la mort dans diverses circonstances. Ainsi Alfonso de Portago, véritable gentleman-driver, lors des Mille

Milles 57, et plus tard Mike Hawthorne, tué dans un accident de la route alors qu'il venait de décider d'arrêter sa carrière sportive après avoir remporté le titre mondial en 1958.

La disparition de Luigi Musso m'a impressionné. C'était à Reims en 58. Ce grand garçon brun, bel athlète italien, possédait une personnalité assez fascinante. Sa mort m'a frappé parce qu'elle dénote bien de l'état d'esprit de l'époque. La notion de sécurité n'existait pas, il n'y avait ni arceaux, ni ceinture, et les pilotes acceptaient le sport automobile comme tel. L'accident même mortel faisait partie du jeu... Ainsi Musso a effectué une sortie de route qui n'aurait pas prêté à conséquence si sa voiture

l'occupait depuis 56 ! : la cabine du speaker. C'est ainsi que nous avons collaboré avec Delrivère. Il était journaliste, mais semblait moins « mobilisé » par ses fonctions de speaker. Le pointage que lui tenaient ses amis devint très vague durant la deuxième heure de course avant d'être purement et simplement arrêté vers vingt heures, au moment du dîner !

Aux 24 Heures 65, Delrivère m'a laissé le micro vers 23 h me laissant seul jusqu'à 5 h du matin ! Si cela me laissait davantage de latitude, cela impliquait une certaine organisation de mon côté. J'ai donc réuni quelques amis, et dès 66, j'ai instauré mon système de pointage, mon équipe travaillant en parallèle à celle de

Sur tous les fronts

Par étapes, la notoriété de Jean-Charles va faire le tour des différentes organisations d'épreuves, circuit et rallye. Il a eu le temps de démontrer ses qualités : expérience de la « cabine », une voix qui passe très bien, et bonne connaissance de la course et de son milieu. De plus, il est disponible pour assumer cette fonction.

La saison 68 débute par les traditionnels essais du Mans et, d'emblée, il va être mis à rude épreuve. En effet, alors que sur la piste mancelle, les grandes écuries d'endurance procèdent à une foule de tests, il se déroule au même moment, à Hockenheim, en Allemagne, une épreuve de Formule 2. C'est de là que parvient l'annonce de la mort de Jim Clark.

« J'ai été cueilli à froid par cette terrible nouvelle. Nous étions seulement quelques-uns à le savoir, et je me suis retrouvé devant un dilemme : fallait-il ou non l'annoncer au public ? Je pensais qu'il fallait en informer le public, car Jim Clark était un champion qui appartenait à tous. Aussi sans plus de ré-

« Avec la mort de Clark, nous devenions tous mortels. »

n'avait pas été déséquilibrée par un petit caniveau d'évacuation des eaux ! Il aurait suffi que cet obstacle soit recouvert pour que sa Ferrari ne se retourne pas. Malheureusement, Musso s'est tué, et personne n'a émis l'idée d'éliminer ce petit fossé ! C'était comme ça, et pas autrement. Cette manche rémoise de 58 a aussi été marquée par un autre événement : la dernière course du grand Juan-Manuel Fangio ! On savait que cela n'allait plus très bien pour lui, qu'il n'avait pas beaucoup de contrats en vue et que Maserati n'avait pas de gros moyens pour le faire courir. Il se chuchotait dans la coulisse que Fangio pourrait bien prendre sa retraite... ce qu'il annonça effectivement le surlendemain du GP de Reims. Il avait terminé 4^e, et je me souviens très bien que Mike Hawthorne, le vainqueur, n'avait pas osé le doubler pour lui prendre un tour ! C'était chevaleresque, et démontrait bien que si le public portait une grande considération pour le personnage qu'était Fangio, ces pairs lui vouaient un respect au moins aussi grand... »

Jusqu'en 1964, Jean-Charles Laurens va vivre sa nouvelle passion aux côtés de Georges et Yvonne Fraichard. Ils sont devenus amis, les pilotes sont aussi leurs amis, et surtout, chaque année, ils se font une joie de retrouver l'ambiance enivrante des cabines de speaker à l'occasion des 24 Heures du Mans ou des 12 Heures de Reims, moments privilégiés où la petite équipe participe vraiment à la course. A sa manière.

C'est au cours de cette période que Jean-Charles découvre de nouveaux horizons, de nouveaux tracés, de nouvelles cabines, de nouvelles têtes. C'est notamment la découverte du circuit de Spa-Francorchamps et du circuit de Charade en 59. Mais, revers de la médaille, il perd aussi quelques compagnons chers à son cœur comme Jean Behra, homme de caractère, très entier, très courageux aussi, et Harry Schell, le plus parisien des Américains, véritable gentleman-driver autant apprécié pour son talent de pilote que ses qualités de boute-en-train.

La fosse aux lions

La mort de Georges Fraichard, survenue brutalement en novembre 64, produit l'effet d'un coup de tonnerre pour tous ses amis. Jean-Charles et son fidèle ami Tony pleurent leur compagnon.

« La saison 65 a démarré, mais sans Georges, on savait très bien Tony et moi que l'ambiance ne serait plus la même. Nous avons quand même tenu à aller aux essais des 24 Heures du Mans, en avril, et comme nous ne savions rien faire d'autre, nous sommes allés proposer nos services à Paul Delrivère, le speaker ! Toujours bénévolement... Delrivère ne demandait pas mieux, si bien que nous avons « réintégré » ce territoire qui semblait nous appartenir (nous

Delrivère ! De sorte que lorsque je prenais le relais, je savais où nous étions, même après cinq ou six heures de course... Ce n'était pas de la duplicité, mais plus simplement parce qu'il n'y avait pas moyen de faire autrement. Fraichard m'avait inculqué quelques principes de base, et notamment le respect du public. Delrivère possédait certes une bonne voix, une bonne connaissance de la compétition, mais il ne se donnait pas tous les moyens. Enfin, c'est un avis personnel ».

Durant deux saisons, Jean-Charles suit encore Le Mans dans le sillage de Delrivère et Reims aux côtés de Raymond Miomandre. Il a une activité professionnelle, et le sport automobile demeure ce qu'il a toujours été pour lui jusqu'à : un hobby.

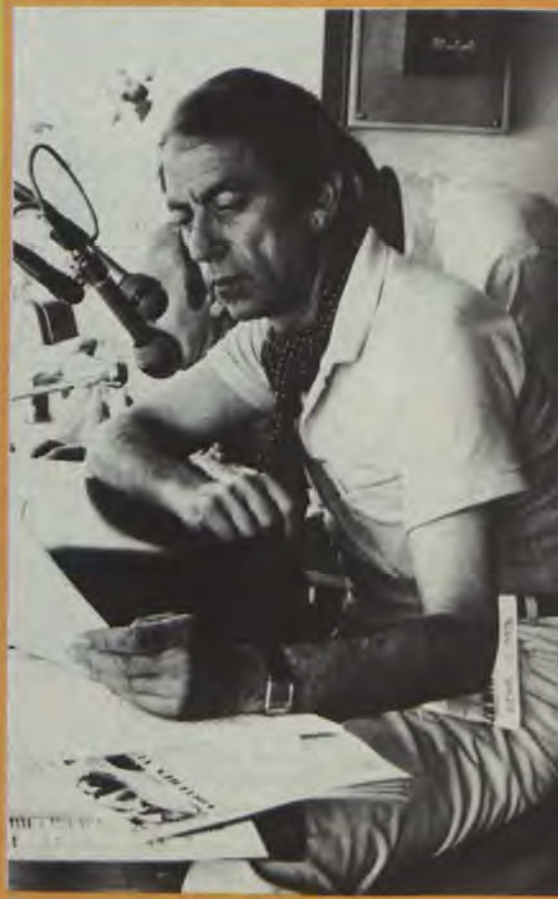
« Je n'avais pas l'ambition de prendre la place de quiconque, dit-il. Je suivais la course à ma façon. »

Et pourtant ! Peu après les 24 Heures du Mans 67, alors qu'il passe quelques jours de vacances en famille dans le Vaucluse, Jean-Charles reçoit un télégramme de l'Automobile-Club de l'Ouest ainsi libellé : « Seriez-vous disponible pour GP de l'ACF les 30 juin et 1-2 juillet pour assurer commentaires. Appelez Le Mans. Signé : R. Acat ». C'est ainsi qu'il va effectuer ses grands débuts en commentant la réunion du Grand Prix de l'ACF, épreuve comptant pour le championnat du monde des conducteurs de Formule 1 !

« J'étais quelque peu surpris, car je n'avais effectué aucune démarche dans ce sens. Toujours était-il que je me suis retrouvé dans la place, et je pense qu'il y a eu à mon sujet un ensemble de circonstances qui ont fait que des gens sont intervenus à la suite de mes prestations nocturnes lors des 24 Heures du Mans.

Evidemment, j'ai sauté sur l'occasion qui m'était ainsi offerte, mais il a fallu aussi que je bûche comme un malade car au programme il y avait des épreuves de F3 et de Coupe Gordini ! J'ai compilé une foule de fiches, de résultats, j'ai établi des tableaux, bref, je voulais éviter les temps morts, et inutile de dire que j'étais mort de trac ! J'étais dans la fosse aux lions, livré à moi-même, et je ne voulais pas rater mon entrée. D'ailleurs, ce trac ne m'a jamais quitté ; il m'est nécessaire. Il m'oblige à rester mobilisé en permanence, car le sport automobile est en constante évolution : il y a toujours à apprendre, et il faut sans cesse se documenter. »

Cette première prestation en « vedette » ne devait pas être trop mauvaise puisque les Anglais invitaient Jean-Charles à assurer le commentaire français du GP d'Angleterre quinze jours plus tard. Dans la foulée, il s'est retrouvé au micro à Reims, puis, grâce à Toto Roche, à Albi. Dernière précision : il s'est adjoint l'aide d'une précieuse auxiliaire en la personne d'Yvonne Fraichard venue assurer le pointage !



Derrière le micro, face au public : un homme seul...

flexion, j'ai parlé avec mon cœur. Il y a eu un grand moment de stupeur et d'émotion dans les stands, et le circuit du Mans est soudain devenu muet ! Il s'est produit quelque chose de véritablement émouvant, impressionnant... La mort de Clark, c'était impensable, et nous devenions, du coup, tous mortels ».

Plus tard, ce seront pour Jean-Charles ses « premières » 24 Heures du Mans, disputées exceptionnellement en septembre (à cause du fameux mois de mai...). Des 24 Heures marquées par le fabuleux duel Maitra-Alfa Romeo arbitré par Ford et la pluie.

Dès lors, le pli est pris, le rayon d'action de notre ami va s'agrandir au fil des années : les cabines de la plupart des circuits français lui deviennent familières ! En 1972, l'Automobile-Club de Monaco lui demande de venir commenter son Grand Prix, et il partage le bonheur de J.-P. Beltoise enfin vainqueur en

Formule 1. En dehors de l'hexagone, il est la voix « française » lors de GP en Belgique, en Allemagne, et régulièrement en Angleterre : par la suite, ce sera le Québec où il est appelé pour de grandes manifestations comme Trois-Rivières ou Montréal pour le GP du Canada.

La disponibilité de M. Siffert

Enfin, depuis 1979, il est également au micro de cette autre grande épreuve d'endurance que sont les 24 Heures de Francorchamps. Une épreuve qui lui tient d'autant plus à cœur que

quelques minutes. Et puis, un quart d'heure avant le départ de l'épreuve, alors qu'il devait prendre le premier relais, je l'ai vu arriver tout goguenard dans la cabine !

Mais d'une manière générale, il est difficile d'avoir de bonnes conversations avec les pilotes. Ils appartiennent à une autre planète, et finalement, les meilleurs rapports que j'entretiens dans le milieu des courses, c'est avec les journalistes ! Les pilotes sont renfermés sur eux-mêmes, et ce de plus en plus ; ils mènent une carrière, ils sont l'objet de pressions pas possibles, et ils sont de moins en moins disponibles. Cela fait partie d'un ensemble de choses qui ont bien évolué en l'espace de vingt ans. Le

« Le trac m'est nécessaire. »

à bien préparer ses « coups » en se tenant constamment au courant et en compilant une masse importante de fiches signalétiques sur tel pilote, tel constructeur. Sur le terrain cela réclame une organisation méticuleuse, ne serait-ce qu'au plan du pointage, poste qui prend toute sa grandeur quand il s'agit d'une course d'endurance. Jean-Charles possède son sujet



Une belle brochette de champions : (de gauche à droite) Dick Atwood, Gérard Larrousse, Joseph Siffert, Derek Bell et David Hobbs.

Bernadette, son épouse, est précisément originaire de Francorchamps !

En près de trente années, Jean-Charles a pu approcher de près ou de loin quelques générations de champions. Mais si on lui demande quel est celui qui lui a laissé le souvenir le plus vif, la réponse fuse immédiatement : Joseph Siffert ! Le grand champion suisse possède une place à part dans l'album-souvenirs du speaker...

« Comme Jean Behra, c'était un garçon courageux, simple et entier. J'ai fait sa connaissance au soir du GP d'Angleterre 67. C'était au cours d'une réception, et parmi tous ces Britanniques, nous étions pratiquement les seuls à pratiquer la langue française. Cela nous a rapprochés et nous avons sympathisé. C'était le pilote que l'on voyait partout, aussi bien en Grand Prix qu'en Endurance ou en Formule 2. Il avait un grand respect du public, et il a fait une chose que personne n'a jamais fait depuis. Je lui avais demandé un jour de monter en cabine lors des 24 Heures du Mans afin de nous renseigner sur sa course. Je lui avais dit cela comme ça, en pensant qu'il serait peut-être trop absorbé par son sujet pour me consacrer

sport automobile ne jouissait pas d'une même audience et les courses se passaient dans une ambiance très décontractée, même si la tension existait. Cela ne veut pas dire que l'on entretenait des rapports privilégiés avec les pilotes : autre temps, autres mœurs, car si maintenant on est davantage copain-copain, je me souviens très bien qu'on ne tutoyait pas un Jean Behra comme cela de but en blanc ! A côté de cela, il y avait moins de journalistes aussi qui suivaient le sport automobile que maintenant. L'essentiel était raconté en quelques lignes alors que maintenant la moindre séance d'essais est relatée comme une véritable épopée ! Le public était moins bien informé, alors qu'aujourd'hui il a à sa disposition une masse de documents, de photographies et d'informations qu'il n'avait pas avant. C'est merveilleux, non » ?

Etre speaker

Commenter une épreuve ne s'improvise pas. Cela suppose quelques dons d'animateur, du bon sens, une grande facilité d'élocution, et indépendamment du fait (important, voire essentiel) d'avoir une voix qui « passe », il faut également posséder une grande connaissance de son sujet. Aussi, le travail du speaker consiste

Avec Bernadette, son épouse, mais aussi sa plus sûre collaboratrice.





compte au public, d'essayer de le tenir en haleine, même dans les moments les plus creux, c'est vraiment exaltant. Cela dit, je ne suis pas seul pour accomplir ce travail. Au Mans, j'attaque généralement le samedi matin à 9 h et je ne coupe le micro que le dimanche soir aux alentours de 17 h. Le speaker, c'est une voix que l'on entend plus ou moins bien, mais derrière lui il y a toute une équipe, toute une organisation, chargée de pointer, de calculer les écarts, d'enregistrer les arrêts aux stands, de s'informer sur les malheurs des uns et des autres, etc.

Un Grand Prix, c'est différent, ne serait-ce que par le fait que cela ne dure que deux heures et que l'on a moins le temps de « rentrer » dans la course. Cela implique cependant une organisation tout aussi rigoureuse, tel un pointeur et un informateur pour les causes d'arrêts. C'est un tout indissociable. »

Présent sur tous les fronts, Jean-Charles passe sans transition aucune du débutant (René Arnoux) aux champions confirmés (Darniche, Saby, Makinen, Vinatier).



sur le bout des doigts... et de la langue, mais le spectateur ne se rend pas toujours bien compte du travail de préparation que cela représente.

« Il faut déjà faire un distinguo entre une épreuve d'endurance et une épreuve, disons classique, comme un Grand Prix ou une course de sprint.

Commenter une épreuve de 24 heures a quelque chose de très exaltant, car c'est un travail d'équipe qui nécessite une organisation sans faille. Ainsi, j'ai bâti une petite équipe de copains au fil des années, et chacun a une fonction précise ; de même, j'ai figolé un tas de petits détails comme ce siège-baquet spécial que m'a modelé Mod'Plastia, par exemple !

Mais plus encore, c'est dans ce genre d'épreuve que l'on a l'impression de vivre intensément la course, et comme notre rôle est d'en rendre

Principalement axé à l'origine sur les épreuves style endurance, Jean-Charles s'est progressivement intéressé à toutes les catégories, toutes les disciplines, et il s'est ainsi constitué un important dossier de près de 2 000 fiches concernant les palmarès des épreuves, les carrières des pilotes ou les caractéristiques des voitures. Cette petite bible ambulante qu'il trimballe de circuit en circuit est sans cesse remise au goût du jour, et il n'est pas rare qu'un confrère en mal d'informations vienne lui demander un renseignement.

« Bien sûr, je ne me sers pas toujours de mes fiches, mais il est bon de prévoir. Quand les frères Whittington ont gagné les 24 Heures en 79, j'étais bien content d'avoir diverses informations sur eux, informations que j'avais recueillies quelques jours auparavant au pesage... D'une manière générale, toutes les courses m'intéressent, aussi bien un Grand Prix qu'une épreuve de 24 Heures, une réunion nationale avec Production et Formule Renault ou une concentration du SRT ! J'ajouterais qu'il est même plus facile de commenter une épreuve de F1 car on a davantage de tuyaux sur les composants d'un Grand Prix, ce qui est déjà moins évident pour une épreuve à caractère national. A l'inverse, il ne faut pas se loupier, car le public comme les journalistes, toujours très nombreux, sont beaucoup plus avertis !

En dehors de cela, j'essaie d'appliquer les grands principes que m'a inculqués George

Fraichard : ce qu'il faut dire, ce qu'il ne faut pas dire, et la façon dont il faut le dire ! Aussi, il ne faut jamais s'emballer sur une information, et observer une certaine prudence ».

Le speaker est parfois l'objet de critiques de la part du public qui confond bien souvent commentaire et sonorisation. Il n'est pas forcément ce « spectateur privilégié » auquel on pense généralement. Bien souvent même, il ne bénéficie pas de conditions de travail très idéales, et parfois son « champ de vision » est l'un des plus désastreux qui puisse exister sur un circuit...

« Dans la majorité des cas, les cabines sont très mal placées, explique Jean-Charles. Les « tours de contrôle » dans lesquelles nous sommes généralement installés sont situées à l'intérieur de la piste, alors qu'il serait tellement plus simple d'être face aux stands, par exemple !

A Monaco, on est au ras de la piste, en sortie d'une courbe rapide ! En fait, un des rares endroits où tout est parfait, c'est au Canada, car la cabine a été construite et située à partir des plans et des conseils qui m'ont été demandés par les organisateurs. Bon, et puis il y a les organisations qui considèrent que le speaker, c'est important, qui font des efforts, et d'autres qui partent du principe que les moteurs font du bruit, que l'on n'entend rien, qu'une sono coûte cher... et que le speaker n'est finalement qu'un accessoire ! ».

Deux grandes chances

Tel un vieux loup solitaire, Jean-Charles Laurens a erré d'un circuit à l'autre, de cabine en cabine. En 1970, entraîné par son vieux complice Alain Junguenet, il commence à être sollicité pour animer quelques rallyes. C'est précisément au cours d'un Tour de France Automobile qu'il rencontre François Mousseau, un ingénieur passionné d'automobiles et de... chiffres !

« Sa marotte, c'était les tours par tours, raconte Laurens. Comme je n'avais personne pour assurer mon pointage, il a accepté de m'accompagner. Depuis, il est sur tous les grands coups, à mes côtés. Infatigable, il est capable d'assurer le pointage complet des 24 Heures sans défaillir. »

Cette première rencontre importante devait en appeler une autre ! A force de fréquenter Francorchamps, il a fini par lier connaissance avec une fille du cru, Bernadette, passionnée de journalisme... et d'automobiles. Elle allait devenir sa compagne de tous les jours, et assurer une grande part dans l'organisation de son speaker d'époux. C'est elle qui découpe, trie, classe les informations les plus diverses avant de les répertorier sur les fameuses fiches. C'est encore elle qui assure le pointage quand François Mousseau est absent, c'est toujours elle qui calcule les écarts en course, et relève les chronos lors des essais officiels.

La fonction de speaker exige beaucoup de rigueur, de connaissances, dans la mesure où elle est le dernier lien qui unit le spectateur aux coulisses de la compétition. A ce niveau, c'est une forme de journalisme avec toute la somme d'informations que cela implique. Cent fois sur le métier, Jean-Charles et Bernadette remettent l'ouvrage. Il n'y a aucune part laissée à l'improvisation : une épreuve, quelle qu'elle soit, un débat ou une interview « à chaud », doivent être préparés minutieusement.

Jean-Charles Laurens est aussi exigeant avec lui-même qu'il l'est avec son équipe. Il « pique » souvent des crises dans sa cabine, mais peut-on vraiment lui en tenir rigueur ; il est tellement empreint de son sujet, et il a fait sienne cette règle : « Plus on essaye d'en apprendre, plus on s'aperçoit que l'on ne sait rien. C'est en cela que ma tâche est passionnante. Je n'ai jamais l'impression de plafonner, et je ne suis jamais rassasié ! Et comme tout est perfectible, eh bien, j'essaie toujours de m'améliorer... »

Chers amis lecteurs, au revoir !

« Commenter une course d'endurance est un travail d'équipe. »



Blomqvist: la Quattro qui fait «ouf»

Un rallye n'est jamais terminé tant que la ligne d'arrivée n'est pas franchie. Cette lapalissade s'est vérifiée – une fois de plus – pour Audi qui aurait pu titrer : « 1, 2, 3 quattro » samedi soir, au départ de la troisième et dernière étape. Mikkola dans un mur, Blomqvist qui l'évite de justesse et Michèle Mouton qui vient mourir dans le tas : un sacré coup de shaker qui profite à Blomqvist mais qui relègue Michèle Mouton en 5^e position et Mikkola en 16^e... Audi l'emporte en frôlant le désastre.

par Jean-Paul RENVOIZE





LES FORCES EN PRESENCE

Avec seulement deux constructeurs officiellement présents et 6 pilotes gradés A de la liste FIA, le Rallye de Suède était un peu à l'image du Monte-Carlo avec les absences remarquables de Björn Waldegård, Anders Kulläng ou encore les Finnois Timo Salonen ou Pentti Aikiala, troisième au scratch l'an dernier ici même.

Mais il en sera ainsi jusqu'à l'arrivée des nouvelles voitures ou de l'entrée en lice de certains constructeurs comme Datsun, Mitsubishi ou Toyota. Le premier plateau très ouvert devrait être celui du Tour de Corse et, en attendant, il faudra bien se contenter des lites d'équipes disparates et incomplètes que nous enregistrons actuellement.

Pour le 32^e Rallye de Suède où 116 des 125 équipages prévus étaient au départ, les jeunes Audi et Opel Rothmans se disputaient les faveurs des pronostics avec en sous-main quelques individualités du style Vatanen (Escort RS), Eklund (Saab 900 Turbo), Astorazzi (Toyota Celica GT) et bien entendu les deux Renault 5 Turbo des frères Walfridsson qui effectuaient à cette occasion un retour aux rallyes après plusieurs saisons (frustrantes) de rallycross avec Volvo.

AUDI

Aux deux Quattro habituelles, celles de Hannu Mikkola et de Michele Mouton, s'ajoutait celle de Stig Blomqvist, immatriculé en Suède et prêt à aller courir chez les nationaux avec pour principal sponsor Sanyo. Il s'agissait de la voiture utilisée par Michele

Mouton au San Remo 81, engagée par le Team Audi Sport Sverige pour la troisième fois de la saison pour le spécialiste suédois de la traction avant, voiture qui s'était déjà imposée au scratch dans la deuxième manche du championnat suédois, tout récemment. Un challenge explosif se situait donc au sein de cette équipe presque toute désignée pour la victoire entre Mikkola, le vainqueur de l'édition 81 qui fut le premier non-suédois à s'imposer au « Swedish » et Blomqvist, cinq fois vainqueur de l'épreuve et qui avait remporté certaines spéciales jusqu'à... 120 fois depuis la date d'ouverture officielle des reconnaissances ! Michele Mouton, qui participait pour la toute première fois à ce rallye nordique, faisait en conséquence figure d'outsider dans le team.

Le team Audi Sport Sverige engageait outre Blomqvist un Coupé Audi 80 pour Mikael Eriksson et une VW Golf GTi pour le jeune Per Carlsson.

OPEL-ROTHMANS

Sous l'impulsion de Rothmans, Opel était présente dans cette manche du championnat « pilotes » avec le fer de lance de l'écurie, Walter Röhrl, mais le triomphateur du Monte-Carlo qui en était à sa première expérience sur ce terrain bien particulier ne se faisait guère d'illusions. Une place d'honneur suffi à ses ambitions et ce après une dizaine de jours de reconnaissances... Ce qui n'était pas le cas de Johansson qui avait lutté le terrain presque tout et tout pour tenter de décrocher un résultat qu'il visait depuis plusieurs années de professionnalisme.

Le champion du monde 80 retrouvait pour l'occasion sa voiture du Monte-

Carlo qui n'avait absolument pas souffert aux mains des ingénieurs Erich Kersch et Karl Heinz Goldstein. L'Ascona 400 aux couleurs du Team Sweden de « Nalle » Johansson, au contraire, n'était pas de première jeunesse. Il s'agissait en effet de son habituelle monture adaptée aux conditions mais dotée des anciennes suspensions. D'autres Opel Ascona étaient aux mains du Norvégien Jens Sogaard, de Björn Blomqvist (Ehem. Nacks Motorrenovering) et de Roger Ericsson.

FORD-SUTTON

Première équipe privée apte à jouer un rôle de tout premier plan (avec notamment une deuxième place au scratch en 81 à défendre), Ford-Sutton alignait une Escort RS Groupe 4 arborant les couleurs de la Compagnie Silja-Line pour Ari Vatanen, champion du monde en titre qui faisait son entrée en championnat cette année en compagnie de Terry Harriman, habituel coéquipier de Malcolm Wilson.

Vatanen qui, faute de budget, devra faire l'impassable sur le Rallye du Portugal, se voyait récompenser par son ancien patron d'un titre mondial. Quant à la voiture, il s'agissait d'un modèle classique (version carburateurs) identique en tous points aux spécifications antérieures. D'autres Escort RS Groupe 4 et Groupe 2 avaient pris rôle à jouer comme celles de Lars Lamm, Boie Dahlström (Hö. Aktiekl. Racing Team), Jan Hagman (Maggiada Ouen), Hatti Uotila (Timo Prodriftteam) et Bengt Thorsell (Hö. Aktiekl. Racing Team).

SAAB

Pas de présence officielle de Trollman mais une participation privée pour Saab

AUTOhebdo 395



Vatanen, second sur la vieille Escort. Difficile de faire mieux.

avec des voitures préparées par Stromberg dont la plus en vue était certainement celle qui échoua à Per Eklund sponsorisé par Clarion. Il s'agissait d'une 99 Turbo Groupe A développant 200 chevaux (test 50 de moins que la version Groupe 4) avec un moteur très

proche de la série (pression, mass du turbo à 1 kg, contre 1,5 à 1,6 kg en Groupe 4). Seule la boîte de vitesses, avec des rapports plus longs que ceux d'origine, lui permettait d'atteindre en vitesse le point de performances des meilleures versions du Gr. 4. En revanche, Olla Stromberg avait préféré une 99 EMS Rally, moins puissante (20 à 25 chevaux) mais bénéficiant en revanche d'un couple plus important. Par ailleurs, avec un poids inférieur d'une cinquantaine de kilos par rapport à la 99 Turbo, ce modèle semblait a priori plus à l'aise dans les portions sinueuses.

L'aide de l'usine se limitant à la fourniture des blocs moteurs et des boîtes de vitesses, c'est en fin de compte Stromberg et son « Saab Rally Sport » qui était le porte-drapeau de l'industrie automobile suédoise puisqu'il avait également préparé le matériel utilisé par L. Johansson (99 Turbo) et par E. Johansson (99 Turbo) tous deux engagés également sous ce label.

TOYOTA-SUEDE

En l'absence du Team Toyota Europe d'Ove Andersson, la seule Celica GT Gr. 4 au départ était celle de Leif Astorazzi qui, aidé par l'importateur local, avait engagé une ex-volvo de l'usine revue et corrigée par ses soins : elle gagnait une trentaine de chevaux (toujours en version carburateurs) tout en

restant au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

restaient au poids habituel (1 045 kg).

RALLYE DE SUEDE

45

ra pour la prochaine épreuve le kit 200 chevaux et, probablement en avril, le kit 250 chevaux, tandis que celle de Lars-Erik était une version plus civile construite en Suède.

Ces deux modèles étaient engagés par l'importateur qui vend également les Volvo.

DIVERS

— Avec la même voiture (Volvo 100 J GT) qu'au RAC Rally 81, Sören Nilsson représentait Datsun dans cette épreuve où il espérait hériter de la GT Gr. 4 ex-Salonen au RAC, voiture qui n'est pas arrivée à temps en Suède.

— Ingar Carlsson était au départ avec sa BMW 323i (240 ch/1 100 kg) préparée par ses soins. Contrairement à la plupart des concurrents qui disposaient soit des pneus Pirelli, soit des Heliplus ou soit des Hakkapellita, I. Carlsson utilisait des « Thorsell ».

— Fiat-Suède avait aidé trois équipages (C. Olsson, B.-G. Fredin et E. Karlqvist) engagés avec des 131 CL de série, de la même façon que Toyota-Suède avait apporté son soutien à trois équipages engagés sur des Starlet (K. Karlsson, J. Sjöholm et A. Ahlström).

— Parmi les douze équipages privés français au départ, on notait la présence de sept Citroën Visa Groupe B concourant pour le Trophée International mis sur pied par le constructeur

Röhrl déjà bien placé dans la course au titre mondial.



Il est trois heures moins dix. La dernière nuit du rallye n'est pas plus froide que les autres. Tout au long de l'épreuve, les températures ont été clémentes, mais sur le réseau secondaire la glace est encore dure sous la couche de neige fondante.

Les concurrents sont repartis à une heure du matin depuis le gymnase municipal de Karlstad, après une halte de quatre heures, dans l'ordre du classement intermédiaire.

Les trois Audi Quattro de Mikkola, Blomqvist et Mouton ouvrent donc la route à l'Escort de Vatanen, l'Ascona de Röhrl et la Saab Turbo de Eklund.

remontée au cours de laquelle il a signé la bagatelle de 14 temps scratch en l'espace de 20 spéciales !...

Michèle Mouton, pour sa part, a profité d'un incident de Vatanen (perte d'une roue dans la 18^e spéciale) pour se joindre au duo. A l'état-major d'Audi, aussi bien Rode que Gumpert jubilent. Mikkola et Blomqvist ont des relations suffisamment amicales pour qu'il n'y ait pas « d'intox » entre eux, pas de rivalité malsaine pour la suite des événements. A la fin de la deuxième étape, 2'11" les séparent.

Au contraire, bien qu'elle n'ait aucune consigne, sinon celle de rentrer à tout

spectateurs se font rarissimes, mais il y en a encore quelques-uns, irréductibles fanas, bravant le froid.

Au hangar, après la dernière maison sur la droite à Häljebyn, c'est le départ de la 21^e spéciale longue de 47,270 kilomètres très exactement.

Mikkola est le premier à s'élancer... mais à quelques kilomètres de là, il sort et s'enfonce dans un mur de neige, perdant près d'une minute. Stig Blomqvist parti derrière lui s'annonce et ses six projecteurs (aux vérifications, les commissaires techniques en ont fait retirer deux sur les Audi) forment un halo dans le brouillard

Chez Audi, on prie le ciel pour que tout se passe bien, pour que les trois voitures réalisent le triomphe qu'elles ont bâti pierre par pierre et non sans peine. Blomqvist a en effet perdu environ trois minutes dès la première spéciale sur un ennui de pompe à injection qui l'a immobilisé en plein chrono, avant d'être pénalisé pour départ anticipé dans le cinquième chrono. Michèle Mouton, elle, a perdu une minute, ou peu s'en faut, lorsqu'un collecteur de turbo s'est déconnecté dans la deuxième spéciale. Ses deux crevaisons successives à l'avant n'ont pas eu de conséquences fâcheuses puisqu'elles sont survenues toutes deux en fin de chrono ; mais son tête-à-queue dans la 19^e spéciale lui a certainement fait perdre une trentaine de secondes... Seul Mikkola, leader depuis le départ, a échappé aux soucis. Il est par conséquent logiquement installé au commandement avec 2'05" d'avance sur Blomqvist auteur d'une spectaculaire

prix, Michèle Mouton a tout intérêt à ne pas amuser le terrain : après son tête-à-queue, Vatanen a pu revenir à seulement sept secondes !

Premier faux-pas

La boucle « ouest » formée par cette troisième et dernière étape emmène les concurrents à Segmon par la « E.18 ». Blomqvist signe le scratch ex-aequo avec Johansson dont le joint de culasse est en mauvais état après une mauvaise réception d'une bosse sur l'avant. Le même Johansson abandonnera d'ailleurs dans l'épreuve suivante, la plus longue du rallye (47,3 kilomètres)... réservoir d'eau vidé, joint de culasse « out »...

Des nappes de brouillard très épaisses forment des écrans opaques. Nysäter, Laangserud, Kettilsbyn, Bysjön : les villages traversés sont tous endormis et les maisons de bois peintes en brun ou en vert se camouflent sous leur toit enneigé. Les

lorsque la Quattro numéro un repart enfin. Mikkola ouvre une route de coton : devant lui tout est blanc : la route, l'horizon bouché. A quelques encâblures, Stig progresse en se fiant aux deux balises constituées par les feux de position et à la tache de lumière blanche des projecteurs de son équipier.

Michèle Mouton qui n'a pas le choix attaque et recolle bientôt au tandem qu'elle devine et aperçoit bientôt lorsque le brouillard disparaît enfin.

Le coup dur

Le « petit train » s'ébranle. L'express devient rapide avec la visibilité revenue et les trois Quattro séparées chacune par trois cents ou quatre cents mètres au maximum reprennent leur ballet sur la glisse.

Kilomètre 37,69 : « T » à gauche. L'interminable chrono touche à sa fin. Il ne reste plus que deux véritables difficultés : un

Eklund en tête des tractions 4* au général et vainqueur du Gr. A. Pas mal, non !



long « droit » qui se prend en troisième et un droit à 90°, 900 mètres après, en bordure d'un lac...

Les chiffres défilent sous les yeux de Arne Hertz. Au kilomètre 42,6, soit à moins de cinq kilomètres de l'arrivée, alors qu'il vient d'annoncer la note en finnois, il sent l'Audi partir à la dérive. Hannu a beau se battre contre le volant, la cause est perdue et le nez de la Quattro va se ficher dans le mur de neige. Marche arrière : impossible de s'en sortir, il y a trop de neige sous l'avant de l'auto. Arne Hertz n'a pas le temps de poser le pied par terre que déjà débouche la Quattro de Stig Blomqvist

revenu à 200 mètres à l'amorce du virage lui ayant masqué la pirouette de son chef de file.

Un automate prend alors les commandes et l'instinct dirige une série d'interventions indécodables qui durent un cinquième de seconde : la Quattro jaune et bleue se faufile entre le mur de neige et le pare-chocs arrière de la Quattro immobilisée. Il doit rester un millimètre de chaque côté, mais ça passe ! Miracle...

Mikkola et Hertz se savaient suivis par Blomqvist et Cederberg, mais ne savaient pas que ces derniers avaient dans leur sillage l'autre Quattro de Michèle Mouton et Fabrizia Pons. Aussi, Arne Hertz n'a-t-il pas jailli de son habitacle pour avertir de toute urgence les équipages partis derrière, de l'obstacle imprévu entravant le passage. C'est en troisième que Michèle Mouton aborde cette grande courbe bien en dérapage lorsqu'elle découvre l'Audi, le nez planté dans la chantilly. Il est trop

LES ECHOS

- Un spectateur anonyme mais attentif était présent à Karlstad : Bjorn Waldegaard resté sans volant. Aux dernières nouvelles, il étudierait toutes les proportions pour une participation au Rallye Acropole 82...

- Quel est le point commun entre Borgudd (le pilote ATS en Formule 1) et Asterhag ?... Le Groupe de variétés « Abba ». Borgudd en est le batteur et Leif le rallyman est l'époux d'une des chanteuses.

- Première réaction d'Hannu Mikkola lorsqu'il a appris la venue de M. J.-M. Balestre en Suède : « qu'il ne vienne surtout pas s'occuper de rallye, nous sommes très bien comme ça... ».

- Stig Blomqvist visionnaire : il avait prédit (voir sa chronique dans *AUTOhebdo* après le Rallye de Suède 1979) que le jeune Kalle Grundel (qui courait à l'époque sur une vieille Saab 96 V4) allait faire parler de lui : c'est fait !

- Lors de la conférence de presse Audi avant le départ du Rallye de Suède, il a été confirmé que l'équipe allemande ne serait pas présente au Safari mais, qu'en revanche, les Quattro pourraient être au départ du Rallye d'Argentine et du Rallye du Brésil.

- Ari Vatanen sera présent sur le stand Rothmans au salon de la voiture de course Porte de Versailles à Paris le samedi 20 février à partir de 15 heures.





Mikkola a manqué le doublé.



Johansson avait bien commencé. Il devançait même Röhrh.
Echec des deux R5 turbo des Walfridsson brothers.



LE FILM DE LA COURSE

— 125 engagés, 116 partants pour cette 32^e édition longue de 1 407 kilomètres dont 357 km de secteurs chronométrés (23 spéciales après l'annulation de la spéciale sur un lac et sur une rivière qui auraient dû être gelés... mais qui ne l'étaient plus vraiment à cause du redoux.

• 1^{re} étape :

— Beau temps pour cette première étape comprenant 7 chronos. Températures supérieures à zéro.

— Mikkola signe le premier scratch et Blomqvist, dès l'ES 1, perd près de 3 minutes (pompe à injection déconnectée). Vatanen perd 30'' dans un tête-à-queue et Hagman (Escort RS) signe le dernier temps derrière Stig Blomqvist à la suite d'ennuis d'alimentation : il abandonnera dès la seconde épreuve spéciale.

— Michèle Mouton perd environ une

minute (collecteur de turbo déconnecté). Mikkola conserve sa position de leader. Les surprises émanent de Pettersson (4^e au classement général après 2 ES), Thorssell et Grundel.

— Dans la 3^e ES, Röhrh reste bloqué à la suite d'un tête-à-queue et Ch. Geistdorfer sort pour dégager l'auto d'un mur de neige. Le pilote allemand perd à peu près une minute. Sur le routier après cette spéciale, Danielsson abandonne, moteur cassé.

— Leif Asterhag (Toyota Celica GT) renonce sur le routier après la 4^e spéciale : joint de culasse « out ».

— Après la 5^e ES, Mikkola a creusé un écart et mène devant Vatanen (à 1'36'') Johansson (à 1'55'') Nilsson (à 2'25'') et Stromberg (à 2'29''). Michèle Mouton est 8^e à 2'43'', Walter Röhrh 10^e à 2'58'' et Blomqvist, grâce à ses scratches successifs, est remonté en 12^e position à 3'01'' de son équipier Mikkola, mais il est pénalisé de une minute pour départ anticipé dans cette épreuve de classement.

— A la sortie du parc de regroupement de Rottneros Folkets, Vatanen dont la voiture ne voulait pas partir a été poussé par Röhrh et Mikkola. Il est pénalisé de 30 secondes mais conserve sa position au classement général provisoire.

— Mikkola, en tête depuis la première ES, n'a remporté qu'un seul scratch : tous les autres de cette 1^{re} étape ont été signés Stig Blomqvist !

— Discrets, P.I. Walfridsson et P. Eklund ont été handicapés par des gommages trop tendres (les clous s'arrachaient dès les premiers kilomètres). Eklund a pu bénéficier de pneus plus durs lors des deux dernières étapes de la 1^{re} étape et ses temps s'en sont ressentis.

— Le premier équipage français amateur Dorche-Trivero (Citroën Visa), leader du Groupe B, occupe la 50^e place au scratch. Ils sont suivis de Verhnes (63^e), Tabatoni (68^e), Sintzel (69^e), Marteil (85^e), Gachan (86^e), Hiesse (87^e), Zyla (90^e), Ph. Hugla (91^e), O. Hugla (92^e) et Chantreaux (94^e).

• 2^e étape :

— 10 spéciales au lieu des 12 prévues à cause du dégel.

— Blomqvist continue à cravacher et remporte le scratch dans la 8^e ES (la première après le départ de cette 2^e étape) mais est devancé par H. Mikkola et Michèle Mouton qui signent le scratch ex-aequo dans l'épreuve spéciale suivante où Eklund perd d'un seul coup trois places au classement général à cause (toujours) de ses problèmes de pneus trop tendres (les clous s'arrachent toujours aussi vite).

— Nilsson qui a cassé son siège dans la 8^e ES sort de la route une première fois mais conserve sa place au classement. Ce n'est pas le cas de P.I. Walfridsson (R5 Turbo) qui rétrograde après une excursion dans les bas-côtés et des ennuis de surchauffe du côté du thermostat. Dans cette même 10^e spéciale, Ingvar Carlsson (BMW 323i) abandonne, boîte de vitesses cassée.

— La neige fond et le rythme s'accélère : Mikkola est en tête du rallye devant Blomqvist qui a passé Vatanen à la moyenne horaire générale de 105 km/h (après la 12^e ES). Le même Hannu Mikkola signe un nouveau scratch dans la 13^e ES et la moyenne monte à 106 km/h.

— Johansson (Ascona 400) décolle dans une série de bosses et à la réception de la dernière la voiture pique du nez et atterrit sur l'avant : le radiateur et la pompe à huile sont endommagés et Michèle Mouton gagne une place. Elle passe 4^e avec une avance de 5 secondes sur « Nalle ».

— Deuxième sortie de route de la journée pour Soren Nilsson (Datsun) dans la 17^e ES. Il tape cette fois-ci un arbre et abîme sa suspension avant. Perte : environ une minute.

— Vatanen perd une roue (écrous mal serrés) dans l'ES n° 18 et perd près d'une minute... ainsi que sa troisième place au profit de Michèle Mouton : les trois Quattro sont au commandement.

— Stromberg qui avait eu des problèmes de boîte de vitesses sort de la route dans le dernier chrono de la deuxième étape et perd environ 3 minutes.

— Dans cette même 19^e spéciale, Michèle Mouton fait un tête-à-queue à basse allure et doit manœuvrer pour repartir. Elle perd une trentaine de secondes mais parvient à conserver sa 3^e position devant Vatanen pour 7 secondes ! Au classement, les trois Audi sont en tête devant l'Escort de

Vatanen et l'Ascona 400 de Röhl. Eklund domine le groupe A et occupe la 6^e place au scratch tandis que Grunzel (VW Golf GTi) est premier du Groupe 2 et 7^e au classement général. Premier du Groupe B et premier amateur français, Christian Dorche (Visa) est 38^e alors qu'il reste 69 équipages en course.

• 3^e étape

— 6 épreuves spéciales seulement pour cette dernière étape de nuit où le brouillard a fait son apparition.

— Epidémie d'abandons ayant pour origine le joint de culasse : après l'élimination de son frère Lars-Erik sur sortie de route en fin de 2^e étape, Per-Inge, au volant de la seconde Renault 5 Turbo, abandonne dès la reprise (ES 20) de même que Stromberg (Saab EMS).

— Premier scratch de Vatanen dans la longue spéciale de Haljebyn (47,3 km)... devant Röhl. Les trois Audi ont entendu souffler de près le vent du désastre : Mikkola sort une première fois en début de chrono puis échoue dans un talus de neige à quelques kilomètres de l'arrivée. Blomqvist qui le suit de près est lui-même suivi par Michèle Mouton qui l'a presque rejoint dans le brouillard. Le Suédois évite d'extrême justesse la Quattro immobilisée de son coéquipier mais, surprise, Michèle Mouton vient en mourant toucher la Quattro de Mikkola. Elle perd 4 mn et rétrograde en 5^e position, Mikkola signe le dernier temps (58'12''), à 29'01'' de Vatanen ! Le leader dégringole en 25^e position...

Dans cette même épreuve spéciale n° 21, Johansson abandonne lui aussi sur rupture du joint de culasse tandis que Dorche fait une excursion dans les bas-côtés et perd environ 6 mn. Le premier amateur français perd 5 places au classement et passe de la 34^e à la 39^e place mais conserve la tête du Groupe B.

— Les quatre dernières épreuves dont les scratches sont partagés entre Mikkola et Blomqvist n'apportent plus de changements importants mais permettent à Michèle Mouton de passer Lampi au classement pour la 5^e place et à Mikkola de revenir « pour l'honneur » en 16^e position au classement final.

— 68 voitures sont à l'arrivée et Blomqvist signe son sixième succès à domicile, tandis que W. Röhl devient avec Thérier le premier pilote non-scandinave à monter sur le podium au Rallye de Suède.



M. Mouton n'a fait que confirmer ce que l'on savait déjà.

L. Lampi, un Finnois fort habile.



Un espoir : Mikael Ericsson

Champion de Suède « Junior » l'an dernier, Mikael Ericsson, 21 ans, et originaire d'Umeå, petite ville suédoise, disputait son second Rallye du Suède cette année et, par conséquent, en était à sa deuxième expérience avec des notes.

Au volant de son Coupé Audi 80 Groupe 2, il réalise une excellente opération en terminant neuvième au scratch devant le Golf de Per Carlsson, lui aussi engagé par le Team Audi Sport Sverige.

« Les mécanos de l'usine d'Ingolstadt ont vérifié mon auto avant le départ et c'était déjà une grande satisfaction pour moi. J'étais pris en considération... Maintenant, j'espère obtenir une aide de la part de R. Rode qui a

l'air très satisfait de mon résultat. De cette façon, j'espère pouvoir bientôt faire un rallye hors de Suède, ce qui sera une grande première pour moi. »
Pour sa première sortie, Mikael Ericsson voudrait disputer une des épreuves du championnat de France mixte :
« J'ai entendu parler de cette formule de rallyes mixtes et j'aimerais bien m'y essayer. J'apprendrais ainsi à rouler sur asphalte tout en n'ayant pas trop l'air ridicule dans les secteurs à parcours secret sur terre battue... Du moins le j'espère, car j'ai encore beaucoup de choses à apprendre ! »
Avis aux organisateurs...



laid pour l'éviter. Elle essaye de ralentir son Coupé au maximum pour taper le mur le plus possible dans l'arrière de celui de Mikko.

Mais le choc, même réduit à son minimum, a pour effet d'enfoncer un peu plus encore la voiture d'Hannu dans le mur de neige tandis que celle de Michèle Mouton

A coups de pelle, Mikko et Hertz se dégageront en 29 minutes ! Vatanen et Röhrl qui s'aguent respectivement les deuxième et troisième temps scratch dans ce 21^e chrono se retrouvent dans cet ordre au classement général derrière Stig Blomqvist qui a pris la place de Mikko. Ce dernier, auteur du dernier temps

se retrouve, quinze mètres à l'arrière de la Quattro et le mur de neige d'en face avec une marge de manœuvre de vingt centimètres au maximum ! Après trois ou quatre minutes, la Française et l'Italienne se tirent du piège après que Fabrice ait fait rebrousser Vatanen, Röhrl et les autres qui avaient également dû s'engager dans le barrage Audi...

Grundel (8^e et vainqueur en Gr.2) la révolution.



Citroën Visa et Dorche (vainqueur en Gr.B), c'est l'osmose !

qui qui se résume à une sixième victoire de Stig Blomqvist. Cela permet à Walter Röhrl - qui décroche là une troisième place incorpore - de prouder du large au championnat du monde des conducteurs de rallyes.

La foudre est tombée sur Ekshärad...

Après l'avoir annoncé comme un soulagement à la télévision française lors de son débat avec Didier Pironi, le Président Balestre honorait effectivement la Suède de sa présence pour deux jours pendant la période du rallye.

Ce voyage a débuté par une visite au siège de la Fédération suédoise de Sport Automobile à Stockholm, suivie d'un déjeuner avec le Prince Bertil et la Princesse Lilian de Suède et d'un dîner de gala offert par le Swedish Royal Club. Le lendemain, M. Jean-Marie Balestre s'est rendu sur le terrain pour toucher du doigt - ou plutôt de la pale d'hélicoptère - la réalité du rallye et atterissait à Ekshärad où était prévue une conférence de presse d'une heure dans une salle de l'hôtel de ville, pendant la halte de regroupement.

Cette visite chronométrée faisait suite à une intervention à Ajaccio, lors du Tour de Corse 1978 et, une fois de plus, malheureusement, les grandes questions ont été soit éludées, soit traitées avec légèreté, entre de violentes vindictes ayant ponctué les questions touchant de près ou de loin la Formule 1.

AUTOMOBILES 305

Après avoir fièrement exhibé une licence de rallye suédoise, M. Jean-Marie Balestre a déclaré vouloir s'en tenir à son sujet du moment, en l'occurrence le rallye. Rester dans le sujet est d'ailleurs un bien grand mot, car un flou des réalités semble agencer l'horizon du Président qui a buté contre la plupart des questions techniques et s'est contredit dans la façon « d'amateuriser » la discipline, dans la façon de diminuer les coûts. Comment en effet d'un côté vouloir limiter l'escalade des pneumatiques et des assistances et d'un autre côté tolérer le développement d'un « super Groupe B » avec une étonnante mansuétude dans les possibilités d'extension des homologations

(problème des 20 exemplaires spéciaux) ?

Après avoir traité avec un superbe mépris les pilotes de Formule 1, les constructeurs (les utilisateurs de quatre roues motrices en rallye sont pratiquement considérés comme des filous ayant su détourner l'esprit du règlement), M. Balestre s'en prend à tous ses interlocuteurs. Cette fois-ci c'était au tour d'une autre corporation et l'assemblée est restée figée à l'écoute d'un réquisitoire marqué d'un retentissant : « la presse, j'en ai rien à foutre ! ». Ancien homme de presse, M. Balestre a tourné la page, une autre, et a effectivement d'autres chais à fouetter. A qui le tour ?



CLASSEMENT DES EPREUVES SPECIALES

1^{re} ÉTAPE

ES 1 - SOLBERG-ASENSGÅRD (6,1 KM)

1. Hannu Mikkola Audi Quattro 3.56; 2. Gunnar Pettersson Ford Escort 3.59; 3. Björn Johansson Opel Ascona 4.03; 4. Sören Nilsson Datsun 160 4.04; 5. Kalle Grundel VW Golf 4.04; 6. Bror Danielsson Ford Escort 4.06; 7. Walter Röhl Opel Ascona 4.07; 8. Olla Strömberg Saab 99 EMS 4.07; 9. Ingvar Carlsson BMW 323i 4.08; 10. Erik Johansson Saab 99 Turbo 4.08; 11. Michèle Mouton Audi Quattro 4.09; 12. Gert Blomqvist Opel Kadett 4.09; 13. Lasse Lampi Ford Escort 4.10; 14. Per Carlsson VW Golf 4.10; 15. Per Eklund Saab 99 Turbo 4.11; 16. Björn Blomqvist Opel Ascona 4.11; 17. Mikael Ericsson Audi 80 Coupé 4.11; 18. Bengt Thorsell Ford Escort 4.12; 19. Harry Joki Opel Kadett 4.12; 20. Roger Ericsson Opel Ascona 4.12; 21. Per-Inge Walfridsson Renault Turbo 4.13; 22. Anders Sunnerberg Opel Ascona 4.13; 23. Björn Sjuning Opel Kadett 4.13; 24. L.E. Walfridsson Renault RS 4.14; 25. Lasse Jansson Saab 99 Turbo 4.14; 26. Matti Syld Opel Kadett 4.15; 27. Bengt Ottosson Saab 99 Turbo 4.15; 28. Leif Asterhag Toyota Celica 4.16; 29. Arne Krogh Opel Ascona 4.18; 30. Arne Allansson Toyota Starlet 4.18; 31. Bo Bergstedt Ford Escort 4.18; 32. Mats Jonsson Opel Ascona 4.19; 33. Kent Andersson Opel Kadett 4.19; 34. Bo Göran Fredin Fiat 131 CL 4.20; 35. Valtter Jensen Ford Escort 4.21; 36. Bo Zakrisson Opel Ascona 4.21; 37. Jens Sögaard Opel Ascona 4.22; 38. Christer Norling Opel Kadett 4.22; 39. Kenneth Eriksson Saab V4 4.22; 40. Lasse Jönsson Porsche 911 4.22; 41. Jan Sönegard BMW 320 4.22; 42. Clas Fredriksson Saab V4 4.23; 43. Göran Fredriksson Volvo 242 4.23; 44. Jan Sellholm Toyota Starlet 4.24; 45. Cemoni Ohlsson Fiat 131 CL 4.24; 46. Stig-Arne Berg Opel Ascona 4.24; 47. Ari Vatanen Ford Escort 4.26; 48. Carl-Ake Jardevall Saab 99 4.26; 49. Lasse Lindqvist Opel Ascona 4.26; 50. Sven-Olof Sahlström Opel Kadett 4.26; 51. Thore Larsson Toyota Starlet 4.26; 52. Einar Karlqvist Fiat 131 CL 4.27; 53. Bo Edvinsson Ford Escort 4.27; 54. Morgan Carlsson Ford Escort 4.28; 55. Kenneth Ostlund Saab V4 4.28; 56. Thord Möller Toyota Starlet 4.29; 57. Ove Olofsson Saab V4 4.29; 58. Pauli Grönlund Ford Escort 4.30; 59. Per Bergström Ford Escort 4.30; 60. Jan-Olov Olsson Ford Escort 4.31; 61. Lennart Söderberg Honda Civic 4.31; 62. Lennart Haglund Opel Kadett 4.31; 63. Christer Karlsson Toyota Celica 4.33; 64. Christer Lundin Vauxhall Ch. 4.34; 65. Rune Larsson Toyota Starlet 4.35; 66. Christian Dorche Citroën Visa 4.36; 67. Jan-Erik Sundqvist Opel Kadett 4.37; 68. Ronny Wallberg Saab V4 4.37; 69. Peter Strid Opel Ascona 4.38; 70. Roger Garsing Saab V4 4.39; 71. Göran Lindström Saab V4 4.39; 72. Bengt Andersson Talbot Simca 4.42; 73. Anders Johansson Saab V4 4.42; 74. Leif Nilsson Opel Ascona 4.43; 75. Leif Fredriksson Opel Ascona 4.43; 76. Arne Danielsson VW Golf 4.44; 77. Stein Svendsen Volvo 242 4.45; 78. Lennart Eriksson Saab 99 EMS 4.45; 79. Bernard Vernhes Citroën Visa 4.46; 80. Roger Knutsson Datsun 160 4.46; 81. Per Gustavsson Saab V4 4.46; 82. Olivier Tabatoni Citroën Visa 4.48; 83. Hans Nilsson Saab V4 4.51; 84. Anders Gustafsson Talbot Simca 4.52; 85. Nils-Ake Bergström Saab V4 4.53; 86. Göran Tyrbjörn Volvo 343 4.54; 87. Jaakko Nieminen Ford Escort 4.54; 88. Rolf Wingren Saab V4 4.54; 89. Lars Enoksson Saab 99 Turbo 4.56; 90. Ralf Berglund Toyota Starlet 4.56; 91. Karl-Johan Lövgren Opel Kadett 4.58; 92. Göran Ullberg VW Golf GTi 4.58; 93. Ragnar Robertsson Lada 4.58; 94. Peter Thorsen Volvo 262 4.59; 95. Jean-Michel Zyla Renault RS 4.59; 96. Eric Chantreaux Citroën Visa 4.59; 97. Pierre Sintzel Citroën Visa 5.00; 98. Hakan Svensson Lada 5.06; 99. Ronnie Lönn Opel Kadett 5.06; 100. Jean-Luc Martell Citroën Visa 5.06; 101. Christian Gachan Citroën Visa 5.08; 102. Ake Gustavsson Opel Ascona 5.12; 103. Jonny Polack Saab 99 Turbo 5.13; 104. Per Englund Ford Escort 5.14; 105. Roger Hancock Ford Escort 5.18; 106. Curt Bengtsson Opel Kadett 5.19; 107. Ake Wikström Opel Ascona 5.22; 108. Oliver Hugla Opel Kadett 5.35; 109. Philippe Hugla Opel Kadett 5.41; 110. Christian Hiesse VW Golf 5.44; 111. Claude Friscourt Triumph TR 7 5.48; 112. Anders Kjällström BMW 323 6.21; 113. Stig Blomqvist Audi Quattro 6.43; 114. Jan Hagman Ford Escort 13.52.

ES 2 - ALVBACKA-MANGSTORP (14,3 KM)

Blomqvist 8.01, Mikkola 8.14, Johansson 8.31, Vatanen et Nilsson 8.32, Röhl 8.38, Pettersson 8.40, Danielsson 8.42, Thorsell 8.43, Asterhag 8.44.

ES 3 - LISJÖBERG-VARGASEN (23 KM)

Blomqvist 14.56, Mikkola 15.03, Vatanen 15.25, Mouton et Johansson 15.43, Strömberg 15.44, Grundel 15.45, Torsell 15.47, Lampi 15.48, Nilsson 15.49.

ES 4 - MALTA-BERSANG (12 KM)

Blomqvist 6.36, Mikkola 6.46, Vatanen 6.56, Johansson 7.01, Lampi et Carlsson 7.05, Eklund et Strömberg 7.07, Röhl et Grundel 7.09.

ES 5 - BJÄLVERUD-GRASMARK (21,8 KM)

Blomqvist 11.58, Mikkola 12.14, Vatanen 12.30, Mouton 12.43, Röhl et Johansson 12.50, Strömberg 12.55, Carlsson 12.56, Lampi 12.58, Eklund 13.02.

ES 6 - LANGJOHANSTORP-ÅSEN (21,1 KM)

Blomqvist 11.54, Mikkola 12.09, Vatanen 12.10, Mouton 12.21, Johansson 12.25, Eklund 12.29, Strömberg 12.32, Röhl 12.35, Lampi 12.42, Carlsson 12.48.

ES 7 - 12 - KARLSTAD (8,6 KM)

Blomqvist 5.52, Mikkola 5.55, Eklund 6.05, Vatanen et Mouton 6.09, Grundel 6.10, Strömberg 6.11, Lampi et Carlsson 6.13, Ericsson 6.14.

CLASSEMENT A L'ISSUE DE

LA 1^{re} ÉTAPE :

1. Mikkola-Hertz (Audi Quattro) 1 h 04'17"

(1^{er} Gr.4), 2. Vatanen-Harryman (Ford Escort RS) à 2'21", 3. Johansson-Andersson (Opel Ascona 400) à 2'34", 4. Blomqvist-Cederberg (Audi Quattro) à 2'43", 5. Strömberg-Lindberg (Saab 99 EMS Rally) à 3'08" (1^{er} Gr.2), 6. Mouton-Pons (Audi Quattro) à 3'09", 7. Eklund-Spjuht (Saab 99 Turbo) à 3'17" (1^{er} Gr.A), 8. Grundel-Melleroth (VW Golf GTi) à 3'21", 9. Nilsson-Olsson (Datsun 160 J Violet GT) à 3'24", 10. Lampi-Kuukkala (Ford Escort RS) à 3'25", 11. I. Carlsson-Boden (BMW 323i) à 3'38", 12. Röhl-Geistdörfer (Opel Ascona 400) à 3'52", 13. Thorsell-Bohlin (Ford Escort RS) à 4'08", 14. Pettersson-Pettersson (Ford Escort RS) à 4'09", 15. P.I. Walfridsson-Berglund (Renault 5 Turbo) à 5'06", etc. (94 équipages classés). 1^{er} Français amateurs : 50. Dorche-Trivero (Citroën Visa Gr.B) à 13'05".

2^e ÉTAPE

ES 8 - BACK-HULT (4,8 KM)

Blomqvist 2.36, Mouton 2.44, Johansson 2.45, Vatanen et Lampi 2.46, Mikkola, Nilsson et Pettersson 2.48, Carlsson, Strömberg et Röhl 2.40.

ES 9 - BACKELID-BENGSTORP (6,5 KM)

Mikkola et Mouton 3.45, Blomqvist 3.48, Vatanen 3.49, Johansson 3.50, Lampi et Grundel 3.52, Strömberg 3.53, Carlsson et Nilsson 3.54.

ES 10 - SUNNEMO-BACKA (28 KM)

Blomqvist 15.32, Mikkola 15.52, Mouton 16.02, Johansson 16.21, Röhl 16.23, Vatanen 16.29, Lampi 16.33, Strömberg 16.36, Grundel 16.41, Carlsson 16.43.

ES 11 - RADASJON-UDDEHOLM (6 KM)

Annulée (avant le départ du rallye).

ES 12 - FYKTVIKEN-GUSTAFSFRORS (5,6 KM)

Blomqvist 3.08, Mikkola 3.12, Strömberg 3.13, Thorsell 3.18, Vatanen et Mouton 3.19, Röhl 3.20, Johansson 3.21, Eklund et Lampi 3.22.

ES 13 - ROTAN-LISSKOVSÅSEN (21,3 KM)

Mikkola 10.55, Blomqvist 11.11, Vatanen 11.14, Röhl 11.21, Mouton 11.23, Johansson 11.24, Strömberg 11.32, Eklund 11.37, Nilsson 11.39, Lampi 11.41.

ES 14 - KLARALVEN-STOLLET (8 KM)

Annulée (avant le départ du rallye).

ES 15 - BRADSSJÖN-TIMBONAS (16,3 KM)

Blomqvist 10.06, Mikkola 10.12, Eklund 10.27, Vatanen et Röhl 10.28, Strömberg 10.30, Mouton 10.31, Nilsson 10.36, Grundel 10.39, Ericsson 10.42.

ES 16 - AXLAND-BORTAN (8,2 KM)

Mikkola et Blomqvist 4.48, Mouton et Strömberg 4.55, Vatanen et Röhl 4.56, Lampi 4.59, Johansson et Grundel 5.01, Eklund 5.02.

ES 17 - MANGEN-SALUGEN (22,3 KM)

Blomqvist 15.02, Mikkola 15.09, Mouton 15.15, Strömberg 15.18, Eklund 15.21, Vatanen 15.24, Röhl 15.29, Grundel 15.31, Johansson 15.42, Ericsson 15.45.

ES 18 - FINNEBACK-RENTAD (17,3 KM)

Blomqvist 10.49, Mouton 10.52, Mikkola et Röhl 10.54, Strömberg 10.58, Grundel 11.02, Grundel 11.03, Johansson 11.05, Eklund 11.09, Nilsson 11.12.

ES 19 - VARMSKOG-BORGVICK (13,9 KM)

Mikkola 9.24, Vatanen 9.26, Blomqvist 9.27, Eklund 9.32, Lampi 9.35, Röhl 9.36, Johansson 9.37, Grundel 9.40, P.I. Walfridsson 9.46, Mouton 9.47.

CLASSEMENT A L'ISSUE DE LA 2^e ÉTAPE :

1. Mikkola-Hertz (Audi Quattro) 2 h 31'16" (1^{er} Gr.4); 2. Blomqvist-Cederberg (Audi Quattro) à 2'11"; 3. Mouton-Pons (Audi Quattro) à 4'43"; 4. Vatanen-Harryman (Ford Escort RS) à 4'50"; 5. Röhl-Geistdörfer (Opel Ascona 400) à 6'04"; 6. Eklund-Spjuht (Saab 99 Turbo) à 6'26" (1^{er} Gr.A); 7. Grundel-Melleroth (VW Golf GTi) à 7'04" (1^{er} Gr.2); 8. Lampi-Kuukkala (Ford Escort RS) à 7'43"; 9. Strömberg-Lindberg (Saab 99 EMS Rally) à 8'13"; 10. Nilsson-Olsson (Datsun 160 J Violet GT) à 8'14"; 11. Thorsell-Bohlin (Ford Escort RS) à 9'31"; 12. M. Ericsson-Sandström (Audi 80 Coupé) à 10'50"; 13. P. Carlsson-Gustafsson (VW Golf GTi) à 12'00"; 14. P.I. Walfridsson-Berglund (Renault 5 Turbo) à 12'54"; 15. M. Jonsson-Kvarnlof (Opel Ascona) à 13'13"; etc. (69 équipages classés).

1^{er} Français amateurs : 38. Dorche-Trivero (Citroën Visa Gr.B) à 28'15".

3^e ÉTAPE

ES 20 - SEGMON-BORGVICK (14,9 KM)

Blomqvist et Johansson 9.02, Vatanen et Mouton 9.04, Mikkola 9.08, Lampi 9.13, Grundel 9.14, Eklund et Nilsson 9.16, R. Ericsson 9.18.

ES 21 - HALJEBYN-STOMNE (47,3 KM)

Vatanen 29.11, Röhl 29.31, Lampi 29.57, Eklund 30.13, Blomqvist 30.18, Nilsson 31.00, Thorsell 31.01, Allansson 31.24, Syld 31.26, K. Eriksson 31.29.

ES 22 - GRANS J-N-VAXVIK (10,2 KM)

Blomqvist 6.13, Mouton 6.17, Vatanen et Röhl 6.19, Eklund 6.23, Mikkola et Lampi 6.25, Nilsson et Syld 6.28, Grundel 6.31.

ES 23 - FREDROS-SALUGEN (14,7 KM)

Mikkola 9.01, Blomqvist 9.06, Lampi 9.10, Mouton 9.12, Vatanen, Röhl et Eklund 9.13, Grundel 9.26, Syld 9.33, Nilsson 9.41.

ES 24 - TOBYN-AMAT (10,2 KM)

Mikkola 6.15, Blomqvist 6.21, Vatanen 6.23, Lampi 6.29, Eklund 6.30, Mouton 6.33, Grundel 6.35, Nilsson 6.36, Röhl 6.37, Syld 6.40.

ES 25 - RENTAD-ANNEDAL (9,3 KM)

Blomqvist 5.48, Mikkola 5.50, Mouton 5.54, Eklund 6.03, Vatanen, Röhl et Grundel 6.05, Nilsson 6.10, Ericsson 6.14.

CLASSEMENT GENERAL FINAL

1. Blomqvist-Cederberg (Audi Quattro) 3 h 40'15" (1^{er} Gr.4); 2. Vatanen-Harryman (Ford Escort) à 2'36"; 3. Röhl-Geistdörfer (Opel Ascona 400); 4. Eklund-Spjuht (Saab 99 Turbo) à 5'05" (1^{er} Gr.A); 5. Mouton-Pons (Audi Quattro) à 5'53"; 6. Lampi-Kuukkala (Ford Escort RS) à 5'59"; 7. Nilsson-Olsson (Datsun Violet) à 8'26"; 8. Grundel-Melleroth (VW Golf GTi) à 10'15" (1^{er} Gr.2); 9. Thorsell-Bohlin (Ford Escort RS) à 10'54"; 10. Ericsson-Sandström (Audi 80 Coupé) à 12'33"; 11. P. Carlsson-Gustafsson (VW Golf GTi) à 14'11"; 12. Jonsson-Kvarnlof (Opel Ascona) à 15'32"; 13. Sunnerberg-Nilsson (Opel Ascona) à 19'40"; 14. Allansson-Loeander (Toyota Starlet) à 20'16"; 15. K. Eriksson-Heinstad (Saab 96 V4) à 25'28"; 16. Mikkola-Hertz (Audi Quattro) à 25'52"; 17. Olofsson-Persson (Saab 96 V4) à 26'08"; 18. Syld-Gustafsson (Opel Kadett GTE) à 26'16"; 19. Moller-Andersson (Toyota Starlet) à 27'22"; 20. Zakrisson-Johansson (Opel Ascona) à 28'15"; ... 39. Dorche-Trivero (Citroën Visa) à 41'14" (1^{er} Gr.B); 47. Tabatoni-Radier (Citroën Visa) à 47'10"; 51. Sintzel-Henuset (Citroën Visa) à 51'34"; 62. Hiesse-Legue (VW Golf GTi) à 1 h 37'02"; 63. Martell-Marchais (Citroën Visa) à 1 h 49'55"; 64. Gachan-Margo (Citroën Visa) à 1 h 54'51"; 65. O. Hugla-Vergnaud (Opel Kadett GTE) à 1 h 55'19"; 67. Ph. Hugla-Vergnaud (Opel Kadett GTE) à 2 h 05'22"; 68. Chantreaux-Falque (Citroën Visa) à 2 h 07'30". (68 équipages classés).

VICTOIRE !



Pour la 2^e fois consécutive **AUDI** remporte
le Rallye de Suède
comptant pour le Championnat du Monde
des conducteurs

1^{er} BLOMQUIST-CEDERBERG
AUDI QUATTRO TURBO



LA FOI AUTOMOBILE.

ON VA COURIR

RALLYES-ROUNDES

27/28 février : Côte Fleurie (ASACO Basse Normandie) Rens. : (33) 48.71.98.

27/28 février : Roussillon (ASA du Roussillon) champ. de France de deuxième division. Rens. : (69) 34.30.22.

6/7 mars : Lyon-Charbonnières (ASA du Rhône) Champ. de France 2^e division. Rens. : (78) 38.15.70.

6/7 mars : Périgord (ASAC du Sud-Ouest). Rens. : (53) 53.35.19.

13/14 mars : Critérium de Touraine (ASA Perche Val de Loire) ; Championnat de France 1^{re} division. Rens. : (47) 05.50.19.

13/14 mars : Durance (ASA Roque et Durance). Rens. : (42) 28.46.27.

6/7 mars : Ronde de l'Exil (ASA des 3 Continents). Rens. : (66) 64.23.30.

TOUT-TERRAIN

13/14 mars : Ronde du Labourd (ASA Côte Basque) Championnat de France. Rens. : (59) 24.39.41.

CIRCUIT

6/7 mars : Bugatti/Le Mans (ASACO). Coup d'envoi de la première manche de la Coupe R5 Alpine Turbo. Rens. : (43) 84.01.30.

• A la suite des élections cantonales qui auront lieu le 14 mars, l'Ecurie Salindres et l'ASA Alès se voient obligées d'intervertir les dates des deux courses de côte prévues en ce début d'année : la course de côte nationale d'Alègre qui devait avoir lieu ce jour-là aura lieu le 16 mai 1982 sur le tracé habituel. De ce fait la course de côte du Treillis qui devait se dérouler à cette date est avancée au 14 mars. Le départ de cette dernière est repoussé de 800 m et aura lieu juste avant les enfilades qui précèdent le petit pont. Pour tous renseignements complémentaires contacter l'ASA Alès, 3 et 4 place du Temple. Alès, 30100.

EN DIRECT...

DU MIDI

• Le Rallye du Roussillon, première épreuve comptant pour le championnat de France des Rallyes 2^e division, se déroulera les 27 et 28 février prochains dans les environs de Perpignan. Pour tous renseignements complémentaires ou pour s'engager (il est encore temps, la clôture est fixée au 20 février), il suffit de s'adresser à l'ASAC du Roussillon, Résidence Catalogne, Place de Catalogne - 66000 Perpignan. Tél. : (68) 34.30.22.

• Il est probable qu'un trial 4 x 4 soit mis sur pied dans le nord du Lot et Garonne. Œuvre de l'ASA Guyenne et Villeneuvois, il serait qualificatif au championnat de France TT en 1983.

Jean Teitgen

DE NORMANDIE

• Une erreur s'est glissée dans notre calendrier 82, et les responsables de l'Association Sportive Automobile Normand, nous précisent que ce sont bien eux qui organisent le GP de Rouen les Essarts les 12 et 13 juin prochains.

• Vous avez pu vous étonner de ne pas trouver dans notre calendrier la CC de Neufchatel. Ce n'est malheureusement pas une erreur et René Windal, le Pdt de l'EBA, explique que cette disparition est le fait d'une importante désaffection du public. De 9 000 spectateurs l'épreuve n'attirait plus que 3 000 visiteurs. Ne pas oublier non plus le coût des gendarmes (1 million ancien) et de l'assurance (1,2 million).

Pour M. Windal, il est nettement plus intéressant d'organiser la CC de Pourville où il refuse du monde : une épreuve régionale qui ne nécessite que 8 ou 10 agents. De surcroît l'EBA, en collaboration avec l'un de ses glorieux membres, J.-L. Thérier, est en train de mettre sur pied une épreuve unique en France. Une épreuve qu'il a faite en Suède : une course poursuite sur terre.

COUPE R5 ELF
ils seront 165 !

Décidément la « Coupe » n'est pas prête de mourir ! En dépit d'un changement de modèle, cela n'a pas empêché les candidats de s'inscrire toujours plus nombreux ! En fait, les responsables de la Promotion Sportive de la Régie Renault avaient pris quelques précautions à l'orée de cette première saison d'utilisation de la Renault 5 Alpine Turbo, puisqu'ils avaient également autorisé la participation des anciens modèles R5 Alpine « Coupe », étant entendu que le classement général de l'épreuve ne tiendrait compte que des modèles 82 à moteurs turbocompressés. Les résultats ont dépassé toutes les espérances puisque 165 candidats (record en R5 depuis 1975 !) ont envoyé leur bulletin d'engagement. Le plus surprenant sans doute, c'est que sur ces 165 inscrits, 116 le sont avec des R5 Alpine Turbo ! Parmi les concurrents appelés à en découdre lors de la première confrontation du 7 mars sur le circuit Bugatti, on dénombre 75 débutants dans l'épreuve contre 90 « anciens » au nombre desquels on retrouve quelques vedettes de l'épreuve : Michel Maisonneuve, Luc Rosentvaig, Marcel Cuello, Manuel Carvalho, Jack Boinot, Christian Nicoli, Claude Lehoux, « Georgie » dont ce sera la neuvième participation (!), plus quelques revenants comme Pierre Ginot, Luc Galmard, Jean-Luc Zajfert etc. Une chose est sûre : avec ou sans turbo, il y aura du spectacle au Bugatti les 6 et 7 mars prochains !

TT INFOS

LE TOUR DU PARC

Avec les principaux acteurs de ce championnat 82 présents à l'Infernal on a pu voir l'état du parc automobile pour cette nouvelle saison.

Strakit : le pilote officiel est désormais Bernard Chabin. Il disputera le championnat sur un châssis dont disposaient les Philippe l'an dernier : moteur Renault 2,6 L, boîte Hewland 5 vitesses, 4 freins à disques, répartiteur de freinage. Les Philippe inaugureront à cette occasion un nouveau moteur sur l'ancien châssis de Forin : un 2,4 L qui sort évidemment du 2,2 L Renault. Plus pointu que le 2,6 L il semble avoir conquis les Philippe et sera dorénavant le cheval de guerre de Strakit.

Punch : le pilote officiel est Gilles Nantet, champion de France 81 déjà sur Punch. Il vient de prendre livraison d'une nouvelle auto : châssis supérieur en tubes ronds, mais nouveauté, inférieur en section rectangulaire. La rigidité en est évidemment renforcée. Moteur PRV 2860, 177 ch, carburateurs, couple 26 mkg, train avant réglable, train arrière renforcé, embrayage renforcé 600 kg, boîte Hewland FGB, transmission à cardans, autobloquant à 60 %, freins à disques avec doubles pistons à l'arrière, frein à main hydraulique, répartiteur de freinage. En plus il est beau...

Flac : la petite marque d'Alençon est revenue avec des moteurs Porsche 2,7 L pour Denos, et Nourry prochainement. Les boîtes sont des VW pour l'instant mais seront bientôt troquées pour des Hewland.

Pachiaudi : Garnier et Bouter n'étaient pas là, mais il ne faut pas s'attendre à beaucoup de nouveau sur leurs engins. Par contre Aguerre remet ça avec son châssis animé du 3 L Porsche Carrera qu'il avait rodé aux Cimes. La

boîte est une Porsche préparée chez Dayraut, Yves Pachiaudi a toujours le même buggy, châssis long, moteur Porsche 2,7 L, mais arbore maintenant une boîte Porsche...

Les 4x4 :

En groupe A : le challenge Lada semble avoir attiré un maximum de monde cette année. De sérieux clients en perspective avec en particulier le vainqueur du jour, Bonneau, un ex-jeep man pyrénéen. Les 2 outsiders de ce groupe sont Etchebest, Toyota, et Roudie, Mercedes. La lutte s'annonce intéressante à suivre entre ces deux « tempéraments ».

En groupe B : pas de Lada proto pour cette première édition mais ça ne tardera pas. Par contre de nombreux équipages anglais emmenés par Smith et son proto 4 x 4 à moteur 3500 Rover. Un sérieux client pour les Cimes et Plaines et Vallées. Les autres 4 x 4 groupes B seront à voir plus particulièrement au Labourd avec Boutet, Barbe, Bidard et Couillet. D'ores et déjà on sait que Gretha attaque un championnat en entier pour 82 et que sa jeep GSAA s'améliore de course en course : châssis jeep, moteur PRV carbu en position centrale, boîte Alfa, boîte transfert proto, ponts avant et arrière rigides de jeep. Les problèmes de direction qui affectaient la GSAA semblent en voie de disparition...

En groupe C : à part quelques bugsters et Toyota plus ou moins préparées, rien de terrible, sauf l'archi-favori de ce groupe pour 82, Garnier. Fort de son expérience en 80 avec une Golf 1096, Gilles repart en 82 après une année de transition, sur une GTI de toute beauté qui caracole en tête de ce groupe et même devant pas mal de buggies. Comme quoi une berline a sa place en TT, le tout est de la préparer convenablement...

Pascal Litt



MARLBORO : Deux « Volants » FR !

Philip Morris France vient de présenter l'imposante écurie qui portera les couleurs de Marlboro en Production et en Formule 3 ; pas moins de huit voitures au total figureront, n'en doutons pas, aux premières loges des championnats de France Production et F3, ainsi qu'au championnat d'Europe F3 où la suprématie de Marlboro devrait être totale, puisque les principaux adversaires d'Alain Ferté et Philippe Alliot (équipe Martini ORECA Marlboro Total) sont également soutenus par les filiales italiennes (équipe Pavanello avec Pirro et Larrauri) et belge (équipe Saulnier avec Didier Theys).

Dans le championnat de France F3, une troisième Martini MK37 Alfa sera alignée pour Michel Ferté, pur produit de la filière Marlboro qui a fait ses débuts l'an passé en Production après avoir remporté l'opération « Marlboro cherche un pilote ».

En Production, on connaît également les noms des pilotes appelés à défendre les couleurs rouge et blanche : René Metge (Rover 3500), Dany Snoeck et Pierre Destic (Alfa Romeo GTV 2.5 L), Claude Ballot-Léna et le lauréat de l'Opération 81 de détection, Gilles Duqueine (BMW 528 du JMS Racing). D'autres pilotes, tels Beltoise et Smadja, porteront les couleurs de Marlboro.

La grande nouveauté de la saison 82 sera sans aucun doute l'intensification de l'Opération « Marlboro cherche un pilote », qui a obtenu un vif succès ces dernières années. En 82, les stages se dérouleront de la même façon que précédemment, à savoir que les candidats devront se munir d'un autocollant donnant droit à participer aux premiers stages de sélection. Il y aura ensuite le processus des qualifications et des finales. Rappelons que cette opération est entièrement gratuite, et que fin 82 il y aura non plus un vainqueur, mais deux ! Ces deux lauréats ne seront plus dirigés vers le championnat Production, mais en Formule Renault, cette discipline étant plus propice à l'esprit que les promoteurs veulent donner à leur opération puisque l'engrenage conduit tout naturellement vers la F3. Ajoutons enfin que les stages de sélection s'effectueront à bord de Ford XR3.

EN BREF

• **Le Club Pernod** a été samedi 16 janvier le théâtre de la remise des prix du championnat des Rallyes régionaux. Plus de 60 concurrents ont été récompensés et notamment tous les vainqueurs des divers trophées et coupes : Y. Guillou (Trophée Ferodo-Kléber des pilotes) ; J.-Y. Menoret (Trophée Jaeger-Linde des navigateurs) ; J. Cartreau (Coupe DLH

des spéciales-groupe 1) ; M. Jean (Coupe J.-L. Marnat des spéciales-groupe 2) ; Mmes C. Menoret-Y. Guillou (Coupe Marchal des féminines) ; Y. Guillou (Trophée PLS des épreuves spéciales) ; D. Reut (Coupe d'échappement des aspirants navigateurs) et l'Ecurie Le Mans (Coupe Facom Inter-Clubs). A ces huit classements s'ajoute pour 1982 le Trophée ORP réservé aux équipages tout à fait débutants.

• **Jean-Pierre Beltoise** a finalement trouvé chaussure à son pied ! Abandonnant le volant de la Peugeot 505, il prendra celui d'une Tagora préparée par Danielson dans le championnat de France des voitures de Production.

• **Denis Morin, champion de France Formule Renault 1980**, s'était lancé, l'on s'en souvient, avec cran dans le championnat d'Europe de Formule 3 l'an dernier. Hélas, il avait été victime d'un très spectaculaire accident à La Châtre, qui avait complètement détruit sa monoplace. A cours de budget, Morin dut ronger son frein avant de pouvoir à nouveau reprendre le volant en fin de saison à Rouen où il s'était classé 3^e à bord de la Martini MK34 louée à Alain Ferté.

Depuis, Denis Morin a multiplié les démarches pour trouver un annonceur, mais ce n'est pas chose aisée. En tout cas, ce talentueux pilote espère fermement pouvoir s'aligner à nouveau en F3 dans le championnat d'Europe.

• Afin de susciter une saine émulation entre préparateurs dans le cadre du championnat de France des voitures de Production, **BMW-France a créé un challenge Inter-Préparateurs BMW** doté de 150 000 F de prix destinés à récompenser trois préparateurs qui auront placé au moins une BMW dans les six premières places du championnat. Dans l'ordre du classement de leur(s) voiture(s), les préparateurs BMW bénéficieront des prix suivants : 1^{er} prix : 85 000 F, 2^e prix : 40 000 F, 3^e prix : 25 000 F.

• **Création de l'Ecurie des Véhicules Historiques de Compétition (E.V.H.C.)** au sein de l'A.S.A. Paris-Dakar qui alignera en compétitions nationales et internationales pour la saison 1982, des voitures de course construites entre 1920 et 1963, telles que : Lister et Cooper-Jaguar, Lotus, Elva, Gilby-Ford, D.B. Panhard et Monomil, Jaguar Type E et XK tous modèles, etc. Pour tous renseignements, s'adresser à l'E.V.H.C. 3, rue d'Argenson, 75008 Paris.

• **La Ligue Régionale Automobile de l'Île de France** organisera le dimanche 7 mars 1982, sur le circuit de Montlhéry (3,405 km avec chicanes), une journée d'entraînement libre à l'intention de ses licenciés. La participation aux frais d'organisation est fixée à 100 F par voiture. L'inscription se fait au moyen d'un bulletin disponible auprès des A.S.A. Seront obligatoires les arceaux de sécurité, les combinaisons ignifugées et les casques.

CALENDRIER NATIONAL

Le calendrier national 1981 ne devrait plus connaître de grosses modifications, aussi nous vous donnons les principales dates. Le sommet est prévu le 18 juillet avec l'épreuve réservée aux concurrents de la classe Inter.



Championnats de France.

Classe 2 : 27 juin - Carpentras.
Classe 3 : 4 juillet - Ternant (Dijon).

Classe inter : 18 juillet - Le Creusot.

Classe minimales - cadets - juniors : 29 août, Loudun.

Classe Bleue : 5 septembre - Douvrin.

Classe 140 - féminines - 125 exp. : 12 septembre, Laval.

Classe Bleue S : 19 septembre - Angerville.

Classe 125 série : Le Mans.

Trophée Classe Bleue.

30 mai - Carpiquet (N) Fenouillet (S).

20 juin - Aire s/Lys (N) Loudun (S).

11 juillet - Mantes (N) La Salvette (S).

Finale : 25 juillet - St Laurent - Mure (Lyon).

Trophée Classe Bleue S.

9 mai - Cabourg (N) Marcillat (S).

13 juin - Laval (N) La Rochefoucauld (S).

27 juin - Salbris (N) Beaucaire (S).

Finale : 14 juillet - Ternant (Dijon).

Trophée Intercontinentale.

11 avril - Le Mans.

16 mai - Douvrin.

4 juillet - Pontarlier.

Trophée 125 cm³
30 mai - Fenouillet.

11 juillet - Lescar.

25 juillet - Laval.

Challenge Endurance.
16 mai - 6 Heures de Charmes.

30 mai - 500 km du Mans.

20 juin - 6 Heures de Biesheim.

11 juillet - 6 Heures de Pontarlier.

25 juillet - 6 Heures de Cabourg.

14-15 août - 24 Heures de Brignoles.

5 septembre - 4 Heures de Lescar.

19 septembre - 6 Heures de Douvrin.

3 octobre - 4 Heures du Creusot.

17 octobre - 6 Heures s/Lys.

Trophée Minimes - Cadets.

Nord.

6 juin - Angerville.

13 juin - Laval
11 juillet - Mulhouse.
12 septembre - Cabourg.
Sud.
9 mai - Marcillat.
6 juin - St Laurent/Mure.
13 juin - Ternant.
4 juillet - Martiques.

Finale : 17 octobre Le Mans.

En bref

• **Ça bouge toujours du côté du 250cc.** Un championnat de France réservé aux seuls 250cc pourrait être mis sur pied dès cette année. Une décision définitive sera prise prochainement. Six courses seraient inscrites au calendrier. Cinq seraient retenues pour l'attribution du titre.

• **Alex Gassin, le père des châssis Nissag** (Gassin à l'envers) et du quadruple champion de France



125 cm³ prépare actuellement un 250 cc. Fort de l'expérience acquise avec les engins à boîte de vitesses, Alex Gassin devrait présenter avant le mois de juin un prototype de 250 cc. Ce sera, sans aucun doute, du travail soigné. Le moteur Rotax est déjà arrivé, on peut en admirer une petite partie au salon de la porte de Versailles.

• **C'est ce dimanche** que le Groupement National du Karting récompensera les champions de France 1981 au salon de la voiture de course. Les trophées seront remis par Cathy Muller.

[illegible]

LES PETITES ANNONCES. LI

ALFA-ROMEO

Vds Alfa Giulietta 1,6 l août 81. 21.000 km prix à débattre. Tél. : (77) 58.00.56.

ALPINE

Vends A310 V6 77 prix 45.000 F - km : 50.000 - mot. Vignolle BV courte. Tél. : 38.12.42 (42).

Vds Alpine A310 4cyl. 1973 int. impeccable. Tél. : (8) 701.13.38.

Ach Alpine A110 TB état maxi. 25.000 F - Startari HB Nice. Tél. : (93) 55.91.20 poste 331.

Vds belle Alpine 1600SC jms couru 67.000 km. 40.000 ferme. Tél. : 941.82.40 (HB) ou 668.33.90 le soir. Bourbin.

AUDI

Vds break audi, moteur 2 l très puissant excellent état aménagé assistance. 5.000 F. Tél. : (90) 70.60.21.

Vds ou échange Audi 80 GTE maxi Gr.A 82 - prép. Cresson idéal circuit ou CC + équip. rallye - bradée 2 5 ou Tourisme ou camion assistance - Faire offre - Tél. : (98) 87.19.22.

AUTOBIANCHI

Cause prof. vds A112 Abarth mod. 78 74.000 km gris mét. + déco. bleue - 1 Rallye avec ou sans arceau. 10.000 à déb. Mar-teau. Tél. : (43) 84.21.39.

Achète A112 Abarth 80-81 très bon état pour Coupe Autobian-chi. Tél. : 18-21 h - (94) 46.00.96.

BMW

Vds BMW Alpina 320 i 160 ch 1977 - équipée Alpina le 9/78. Moteur 39.000 km - faire offre. Tél. : (16-67) 41.99.31 HR.

FIAT

Vds 127 Sport noir 64.000 km 79 jtes alu exc. état 17.000 F. Giacomelli 51 Chalons. Tél. : (26) 65.28.67 le soir.

FORD

Vds 2 000 RS Gr.1 possibilité Gr.A. Nombreuses pièces méca-niques et tôlerie 25.000 F. Tél. : (45) 95.64.20 ou 95.79.74 Berald.

Vds 2000 RS 77 60.000 km - TBE - 16.000 F. Tél. : (3) 983.89.60 HB.

JIDE

A. V. kit Jidé 1.600 immat. 14 - Club Jidé 10 r. St Exupéry 24100 Bergerac + moules.

MATRA

Part vd Matra Murena 1600 année 81 11.000 km nomb. op-tions 59.000 F. Crédit possi-ble. M. Bocage Barcelonnette Alpe. Tél. : H. Repas (92) 81.21.83.

MONOPLACES

Vds Grac MT6 1296 Bte courte 8 x 33 jant. 8-10 res. soupl ext. 2 kg - 5 kg. Auto prix 15.000 F. Tél. : (16-94) 03.12.57.

vds B. grac MT14 s mot. 1860 neuf emb. b. et b. prêt. 82 +

rem. Datin F. Caen. Tél. : (31) 74.65.14.

A.V. Grac MT 14 S tr. belle 8 pneus Goodyear prix int. Cause dble empl. Tél. : (56) 44.60.37.

Vds Martini MK 14-1596 - BTE FR-SB 20 + pièce + rem. Prati-car PTC 1 250 kg. Tél. : (3) 043.68.20.

OPEL

Vds K GTE 77 BV5 70.000 km. Mot. 3000 jtes TB15 SB11. Tél. : après 20 h (77) 32.05.23.

Vds Opel GTE groupe 2 - très saine - prix intéressant. Tél. : (90) 70.60.21.

Vds Opel Kadett GTE 77 exc. état 75.000 km embrayage 0 km. Prix 17.500 F. Tél. : 941.88.67 après 18 h.

Vds Opel Kadett GTE 77 TBE Gr.1 + access. + ZF svit. Tél. : le soir 095.99.97.

PEUGEOT

Vds 104 ZS 2 57.000 km 27.000 F. Jms couru. Tél. : (84) 68.81.22.

Vds 104 ZS 80 prépar. Coupe caisse à revoir. 18.000 F à dis-cuter. Tél. : (86) 28.19.64.

Vds 104 ZS 2 TBE 45.000 km js couru. 30.000 F + mot. R2. Tél. : (55) 68.50.67. Brigitte H.R.

PORSCHE

Vds Porsche 924 Turbo + opt. - 26 000 km parf. état-2 coul. 120 000 F. Tél. : HR (42) 96.31.69.

Vds Porsche 944 disp. imméd. bleu métal. Tél. : HR (42) 96.31.69.

PROTO

Vds Geri RB14 usine moteur 500 km - année 1980 - avec ou sans mécanique. Poss. éch. tou-risme. Tél. : (88) 61.00.25 HR.

Vds Chevron B26 mot. JRD 220 ch. Tél. : 51.36.72 - 26200 Montélimar.

Vends Lola T 212. mot. bte 1596 F.R.E. Goodyear G.65 + remorque 1 000 kg ou éch. etud. ttes prop. Tél. : (74) 59.55.29.

RENAULT

Vds R5 Turbo Gr. B 3.000 km caisse légère renforcée suspen-sions préparation nve rapide et solide 12 roue kit 190 ch. 130.000 F. Tél. : heures repas unig. (93) 33.78.02.

Vds R4 Renault cross - prête sai-son 82. Tél. : (65) 64.74.78.

Vds R4 GTL 80 jaune 1^{re} main radio cassettes. 26.000 km - 21.000 F. Tél. : (49) 21.11.42.

Vds R5 élargie Belgique. Tél. : 085/22.38.61 - ext. 57 imprime-rie.

Vds R8G origine très bon état. Tél. : (86) 63.24.07 (soir).

SIMCA-TALBOT

Paul Gardère vend Talbot Lotus Gr.2. Tél. : (77) 32.21.84.

Vds Sunbeam Ti blanche 47.000 km 1979. 22.000 F. Tél. : (16-47) 53.22.36.

VOLKSWAGEN

Golfs GTI 81 TBE. Tél. : HR (8) 223.41.72 cse départ urg.

Vds Golfd GTI 78 40.000 km. 28.000 F. Tél. : (75) 37.21.57.

KARTING

Vds kart Gommendy 125 moteur Suzuki 5.000 F. Tél. : 020.86.57.

Vends kart SH bleu peu couru - mot. neuf + pièces - prêt à cou-rir. Tél. : (86) 70.12.82 ap. 13 h.

Vds Swiss Hutl. bleu 80 TBE nbs pièces neuves 48,3. 4.300 F à déb. Tél. : (1) 875.59.86.

Vds Zip + Yamaha bleu S 2 courses ens. 4.000 F ou sep. + S. Hutless + TG 2.000 F. Tél. : 842.30.92.

Vds SH 81 cl blS neuf 3 500 F à déb. pn. PL + jtes neufs. Tél. : 350.16.31 Versailles.

Vends châssis Zip Inter 81 neuf 3.000 F et cherche rég. Tou-Louse passionné karting pour as-sistance Cha. Alazaro. Tél. : (61) 87.40.91.

Vds Superkart zip 250 1981 su-perbe 2 courses ent. carrossé prêt saison 82. Px 13.000 F. Tél. : 702.32.51 après 20 h.

Vds 2 moteurs Rotax eau 80 et 81. Légifise F. (55) 01.27.51 après 20 h 30.

Vds 125 All Kart mot. Aspes re-fait à neuf + pièces 6.000 F. à débattre. Tél. : 671.14.94 après 16 h.

DIVERS

Vds moteur Simca R2 préparé Gr.1 sans culasse + BV 9x37 + pot Devil 4 dans 1 neuf l'ensem-ble 1.700 F. Tél. : 638.78.76.

Vends collection complète mini-autos + diverses revues auto-mobiles modèles réduits Solido + divers listes contre env. tim-brées. Tél. : 308.01.92.

Vds mécanique Fiat 124 pre. 130 ch env. 2 Aat S carb. 9 CV pipe ad. 2DC. Tél. : (16-70) 31.42.27 HR. rép.

Vds moteur Rallye 2 Gr.2 révisé + culasse 40-35 révisée. Tél. : (16-74) 36.36.36 après 20 h 30.

Vds caisse Simca R2 cross BV 1000T + pièces. Tél. : (84) 46.27.60.

Vends superbe caravane marque Tabber grand modèle 6-8 places 1980. AGS - 83590 Gonfaron. Tél. : (94) 78.30.73.

Vds mot BV emb. 1605 Alpine avec carbu et échap. 1000. Bourbin HB - 941.82.40 ou 668.33.90.

ACCESSOIRES

Vds SB 20, SB, 10 PB 15 pour Monoplace boîte FR aileron et divers. Tél. : (75) 58.20.24.

Vds SB11 et TB20 16x53x13 état nf. Tél. : (7) 898.21.79 W.E. ou (7) 888.10.10 poste 413 à partir du 15 février H.B.

Cherche arc Géri sans méca. de 78.79.80. Tél. : (40) 03.02.40.

Vends 4 pneus Goodyear Grand

Prix 165x13 (1.000 km) 2 195x15 M+S cloutés avec jantes. SM. Tél. : (3) 489.35.16.

Achète boîte avec autobloq. rap-port court R5 Turbo. Tél. : (89) 42.22.79.

Vds culasse 40-35 pistons forgés 76,8 arbre à cames 8,3 R2 G.2. Tél. : (54) 34.56.18 ap. 20 h.

Vends pneus de course occasion Michelin toutes dimensions en 13/14 et 15 pouces. SB9 - SB 10 - SB 11 - SB 21 - TB 15 - TB 5 - PB 15 - Dunlop 185 x 600 x 14 - 195 x 600 x 14 - 325 x 625 x 16. Tél. : (1) 573.33.33 poste 27 ou 24.

Vds pr R8G Alp. 1300 autoblo. 9 x 34 pign. mont. + cul. + Web. + All méca. nf. Tél. : (43) 35.37.69 HB.

Vds 4 SB10 16-53-13 montés sur jantes GTI. Px 1.900 F. Tél. : 858.27.34 - usure 10 %.

Vds 4 SB21 21-50-13-20 % us. 1.300 F. Tél. : 867.16.15 soir.

Vds SB 10-20 PB20 16-53-13 Dunlop circuit bas prix moteurs suspension pièces. Escort G.1 81. Tél. : (70) 46.23.92.

Vends 4 roues rayon Jaguar type E. Tél. : (16-20) 54.83.80.

Vds 2 pneus Dunlop 305 - 550 - 13 - G365 - ach. jantes + pneus 8 pouces mono. Tél. : (79) 56.65.63.

A.V. rampes de phares 200 F tous véhicules J.H. 22. r. Pierre Curie 33000 Bordeaux.

MOTEURS

Vds V6 79 TBE 40.000 km. Tél. : HR (8) 223.41.54. cse dé-part urg.

Vds mot R8G 1296 B.E. + mot R2 G.2 38 x 32 neuf + bas mot. R3 à déb. Tél. : (38) 93.11.02 et 93.54.90 le soir.

Vds 1600 Cosworth révisé 3 courses avec inj. et carter sec complet 27.000 F à déb. + 1 BV Alpine 1300. Tél. : (90) 35.00.53 heures bureau.

CAISSE

Vds caisse 1600 SC 74 13 000 km origine très tapée + CG 5.000 F + 4 roues TBE 15.00 F. Bourbin Y. Tél. : 941.82.40 ou 668.33.90

EPAVES

Urgent épave 104 Brozzi 80 à débat. Tél. : 474.72.13 p. 3807.

REMORQUE

Ach. rem. porte-voiture légère genre auto-cross. Tél. : (84) 46.27.60.

OFFRE D'EMPLOI

Une nouvelle revue va naitre, elle s'oriente vers l'automobile hors-goudron et la compétition (ral-lyes sur terre, cross, tout-terrain, raids, etc.). Elle cherche un jour-naliste-photographe confirmé, connaissant déjà ce créneau, dis-ponible rapidement. Envoyez une lettre manuscrite à Guillaume de Saint Pierre, 7, rue de Lille, 75007 Paris.

S. LES PETITES ANNONCES.

Vends

camion Transport Mono G

permis B
+ PLS 7 et 9"
+ SB9 PB15
Tél. : 973.84.13
av. 8 h matin et ap. 20 h

Vends

Sunbeam Ti

1981, 17 000 km
TBE, jamais couru
peint. garantie
28 500 F
possib. crédit
Tél. : (16-62) 62.05.18
après 20 h

Vends

moteur boîte échappement R5 Turbo

3 000 km - 15 000 F
Tél. : (16-81) 50.40.75

Vends

R5 Turbo

rouge, 81,
1 800 km réels
-suspension et jtes Gr. 3
reprise possible
Tél. : (16-55) 50.39.76
après 20 h

Vends

104 ZS Coupe

3° au Larzac
4° à l'Algarve
visible Auto Balzac
rue Balzac, 93 Drancy
25 000 F
Tél. : (16-68) 50.09.11 HB

Vends

Alpine A 110

Gr. 4, 1596
ex Ploton,
excel. état mécanique
prix 28 000 F à débat.
avec Gilbert Autran
Tél. : (16-90) 75.00.19

Vends

épave Porsche

2,4 l, 73
ou moteur neuf 2,4 l
Tél. : (16-70) 98.55.31
après 20 h

Vends

BMW 323 i

81, 25 000 km
état exceptionnel
PM, VT, BV 5
pont, autobloq., Récaro
Tél. : (16-50) 02.12.66 - M. Cordola

Vends

Lola T 296

moteur Roc 2 l
roues, rapports BV
Tél. : (16-71) 40.63.80 HR

Ecole Winfield
de Magny Cours
vend

Martini MK 33

entier. reconditionnée 82
idéale course côte
1600 cm³
ou 1^{re} saison FR Turbo
pour tous renseignements
Tél. : (16-86) 58.10.84
Ecole Winfield

Vends

Sunbeam Ti

prête Trophée 1982
moteur neuf
état impeccable
+ pièces et pneus
28 000 F
Tél. : (16-26) 47.32.23 HB
ou 47.88.12

Vends belle

GTI

77, Gr. 1, boîte courte
25 000 F

Abarth

79, Gr. N, 16 000 km
20 000 F
achète

Talbot Lotus

préparée Gr. 2 ou B
Tél. : (16-50) 02.42.60

Vends

Opel 1300 SR

prête à courir
prép. freins amortis.
P.Panchon
Tél. : (16-42) 61.46.15

Achète

culasse BMW 2002 Ti
16 soup., pipes admis.
orig. R8 G 1300
carbus Weber diam. 45
et 48 DCOE
+ solex horizontaux
diam. 40 et 45
pr. R2 Gr. 2
culasse Maurelec 40 x 35
+ autobloq. à galets
+ pistons diam. 76,8
forgés Cosworth
+ couples 8 x 37, 8 x 39
9 x 33, 10 x 34 pr. Bagheers
rapport BV 1000 tours
faire offres sérieuses
détailées pr. pièces, en excel. état
M. P. Landes, 12, rue
St Aubin 31000 Toulouse

Jacques Grocolas vend

Escort RS 2000

Gr. 1 81
caisse légère
toutes homologations
+ 2 moteurs + jantes
+ suspensions Bilstein
(factures, fiches banc.)
SB 10-20, PB 20 Dunlop
Tél. : (18-70) 46.23.92

Vends

R2 Gr. 2

caisse renforcée
18 PLS AV Michelin
4 Gotti AV Dunlop
gros freins + répartit.
2 btes vit + 2 moteurs
pièces div. + autobloq.
le tout état neuf
30 000 F
possib. achat voiture
même neuve
Tél. : 909.76.74, 20 h Serge

A vendre

Porsche 924

sept. 80, prép. rallye Terre Meznarie
moteur 130 ch. 21 500 km
+ jantes tôle 5 1/2 x 14 neuves
Mitsubishi Lancer Turbo
sept. 81, mot. 170 ch. prép. rallye terre
voiture neuve 4 000 km, + jtes tôles neuves
Tél. : (16-76) 87.75.34

LES PETITES ANNONCES.

Vends

barquette PHM

Coupe de l'Avenir
sans sa mécanique
Alfa Romeo
très bon état
Prix 35 000 F
Tél. : 638.78.76

Vends
superbe

Kadett GTE

76, reconditionnée 80
mot. 150 ch., B5 ZF
idéal Gr. A
très peu couru
jantes PLS, pneus P6
30 000 F
Tél. : 890.72.95 ap. 20 h 30

Vends

Sunbeam Lotus

80, faible kilométrage
jamais fait compétition
excellent état
s'adresser R. Carnillet
Tél. : 257.12.00 ou
270.04.82 ap. 18 h

Francis Bodin
vend -

Martini MK 30

modif. Turbo
avec pièces
prix très intéressant
Tél. : (16-86) 58.17.77

Cause arrêt compétition
à saisir

Sunbeam TI Trophée

prête saison 82,
très bon état
bte courte, 4 jantes
embrayage renforcé etc.
prix à débattre
Claude Brasley, le soir
Tél. : (16-3) 959.70.20

Vends

Golf GTI

1979,
noire, lisérés rouges
45 000 km
boîte 4, Pirelli P 6
parfait état, 34 000 F
Pascal Cerneau
Tél. : 757.48.50 HB
790.54.88 soir

Vends

323 i

04/81
gris vernis, T.O.
toutes options mécaniques
+ transformation Hartge
180 ch
90 000 F
Tél. : (16-42) 82.90.49

Urgent

dépt. 91, atelier de moulage
recherche

1 plasturgiste 1 mouleur polyester

formation assurée
Tél. : 493.14.25 HR

ECOLE AVIA, La Châtre. Formule 3
vend

MARTINI MK 31-F3

prix 100 000 F
Tél. : (1) 267.18.52
(54) 48.05.97



ou salon de la voiture de course Stand F.4

Affaire exceptionnelle
vends

Coupé BMW Alpina B7 Turbo

300 ch, juillet 81
modèle 82, 26 000 km
état neuf
Tél. : (16-29) 57.43.51
après 20 h

Vends

Martini FR -MK 30/33

châssis roulant ou complet
modif. Turbo possible
+ roues + capots
+ matériel
+ cahier de réglages
reprise tourisme possible
M. J.P. Lajournade
Tél. : (16-1) 384.40.00 matin
et (1) 830.71.82 soir

Cause arrêt compétition
vends

Golf GTI

caisse allégée renforcée
suspens. Bilstein réglable
état mécanique impeccable
autobloquant,
échappement accordé
prête saison 82
visible région parisienne
Tél. : (16-03) 965.01.33 HB
(03) 975.76.38 de préf.

Vends

remorque Bineau

bâchée
idéale transport mono,
proto, 1400 kg
état neuf, 12 000 F
Tél. : (16-1) 631.64.02

Vends

R5 Turbo

parfait état
Tél. : (16-43) 28.18.70
Luc Galmard

Max Antichan vend sa

BMW 530

Championne Critérium 81
avec 2 ponts, 12 roues,
30 pneus et
diverses petites pièces
prix 55 000 F
visible Garage Sprecher
Tél. : 597.50.08
ou (62) 68.85.68

Vends
pour RS 2000

moteur maxi Gr. 1

sans carbu + 4 pistons
forgés Gr. 1 ou Gr. A neufs
SB9, 10, 11, 15
culasse + caisse
légèrement brûlée + divers
Tél. : (16-45) 95.64.20
(45) 95.79.74 Berdal

Vends

R5 Alpine Turbo

état neuf, alarme, radar
autoradio
50 000 F fermes
cause besoin financier
reprise possible
Tél. : (16-93) 89.19.66

Vends

Alpine A 110 1600 S

usine 70
grosse boîte, gros freins
mot. Mignotet
10 roues, carte grise
nombreux accessoires
Michel Clair
Tél. : (16-38) 92.55.93 soir

Vends

Golf GTI

77, Gr. A
prête à courir
+ Golf GTI
79, choc AV
les deux 30 000 F
Tél. : (16-29) 24.71.16 HB
et (29) 24.81.38 dom.

Une certaine classe

Les critiques émises ces dernières années ont sensibilisé les promoteurs du Salon. A preuve le 13^e Salon de la compétition paraît métamorphosé : il a beaucoup de tenue, et possède même une certaine classe !

Par Christian COURTEL

Entre exposition et salon, il existe une nuance. Du moins si l'on s'en réfère au Larousse. Ainsi on y lit qu'une « exposition » est une action de placer sous le regard du public des objets divers... Un « salon », c'est un lieu destiné à recevoir des visiteurs... C'est bien là où l'on veut en venir, en ce sens que cette édition 1982 tient davantage lieu de Salon que de cette exposition des années précédentes où les voitures étaient parquées là sans autre forme.

Un gros effort a été fourni cette année tant par Promocourse International, l'organisateur, que par les exposants eux-mêmes. Efforts qui se traduisent par une meilleure présentation d'ensemble, un souci de décoration, et qui plus est, les exposants sont au Salon parce qu'ils ont quelque chose à montrer et à mettre en valeur. C'est essentiellement là que réside la principale différence entre les éditions précédentes et celle de cette année : les fabricants de tee-shirts se sont effacés au profit de la compétition proprement dite. Il n'y a pas que cela. En doublant sa superficie (de 7 000 à 14 000 mètres carrés !), le Salon s'en est trouvé fortifié, et cela a permis à ses promoteurs de mieux compartimenter les genres.

Ainsi le premier des trois niveaux est consacré à la véritable partie salon, là où sont concentrés les constructeurs, les annonceurs les plus importants et autres accessoires. Le second niveau est occupé par la partie animation, à savoir un podium, une piste de trial ceinturée par des gradins pouvant accueillir près de 4 000 personnes. Toujours à ce niveau, et dans un cadre assez feutré, on trouve l'exposition des dragsters et des « customs », ainsi que quelques magnifiques Jaguar appartenant au club des fanatiques de la marque anglaise. Au troisième niveau enfin, nouvelle exposition des principales vedettes des compétitions automobiles de ces dernières saisons.

Il y a ainsi plus de place, et chaque modèle peut, de cette façon, être mis en valeur.

Bien sûr, l'on peut toujours regretter le manque flagrant de véritables nouveautés, la Martini MK37 de Formule 3 étant la seule de ce Salon. Mais il se pose sans doute un problème de dates, car les premières courses sont vraiment proches, et dans la plupart des cas, les voitures de la saison 82 sont en cours de préparation.

Cela dit, toutes les vedettes annoncées étaient là : la Brabham BT49 de Nelson Piquet, la Renault F1, la McLaren M29 de Watson et la Talbot Ligier, mais également la Porsche 936 victorieuse au Mans, la Lancia Beta MC championne du Monde en endurance, la Ford Escort RS du champion du Monde des Rallyes Ari Vatanen, ainsi bien sûr que les vedettes du dernier Paris-Dakar : la Renault 20 des frères Marreau et le Lada Niva de Briavoine. Autres « sujets » remarquables : la Ford Capri Zakspeed de Ludwig, une Audi Quattro et une Audi 4 000 sur le



Les attractions du Salon 82 : la Golf à moteur central Porsche réalisée par Franco Sbarro (ci-dessus) et la Wolfrace Sonic, exemplaire unique au monde avec ses six roues, ses deux moteurs Rover 3,5 L. et ses deux cockpits séparés à l'extrême arrière.





Le coin des championnes : la Porsche 936 de Ickx - Bell, la Brabham de Nelson Piquet, et la Lancia championne en endurance.

Le Prototype ARVW présent sur le stand Audi-VW faisait sa première apparition en France. Equipé d'un moteur diesel 6 cylindres de 2 383 cc à turbocompresseur KKK, cet engin a battu huit records du monde



Si la présence d'une Audi 80 - 5 cylindres en Production ne constitue pas une nouveauté, c'en est une par contre pour la société Yacco qui délaisse un peu les sommets des montagnes.

A bien des égards, la Coupe de France de l'Avenir présente plusieurs nouveautés, telles cette barquette LRP construite par Pinteau.



superbe stand VAG où était exposé pour la première fois en France le fameux prototype ARVW, détenteur de huit records du monde, une BMW M1 Motorsport, l'étonnante VW à moteur centrale de Sbarro, la Lola T400 de Edwards et quelques « vieilles gloires » placées sur le stand ASAVE-AGACI préfigurant la manifestation qui se déroulera à Montlhéry le 18 avril prochain.

Claude Furiat (Promocourse) : « Travailler à long terme »

Pionnier de la fabuleuse aventure Alpine, Claude Furiat a ensuite travaillé à la promotion de nombreux produits. Il possède une très grande expérience du milieu automobile, et il a rejoint le giron de Promocourse il y a quelques mois auprès de Jean-François Rageys pour s'occuper activement de ce Salon 82.

« Je voudrais déjà préciser une chose, dit-il en guise de préambule. On nous a souvent reproché de ne pas aller voir ailleurs ce qui se faisait en matière de Salon de la Compétition. C'est ce que nous avons fait, et notamment nous sommes allés à Essen au « Jochen Rindt Show » où nous avons noué quelques contacts, tiré quelques idées ».

Dans ce genre de manifestation, véritable fête du sport automobile, les vedettes sont les voitures, ces « monstres » que le public ne voit qu'en photo ou ne peut approcher. Faire venir les représentants les plus marquantes de la saison écoulée n'est pas toujours chose aisée.

« Avec certains, reprend Claude Furiat, il n'y a aucun problème, il y a beaucoup de compréhension de la part de certains constructeurs et annonceurs. En revanche, pour faire venir la Brabham de Piquet, c'est déjà toute une histoire, d'autant qu'il faut traiter avec Bernie Ecclestone ! Cela suppose de nombreuses démarches et quand on croit que tout est réglé, on s'aperçoit que la Brabham est livrée sans moteur !

Cela dit, on a essayé, grâce à une superficie doublée, de présenter, d'élargir l'exposition avec la venue des dragsters anglais, la rétrospective Jaguar que l'on pourra renouveler à l'avenir avec d'autres marques etc... Mais plus encore dans le futur, nous nous efforçons de faire venir davantage d'étrangers, notamment les Allemands qui possèdent un matériel de très haute qualité ».

Comme nous faisons remarquer aux responsables de Promocourse que ce Salon, et c'était un avis unanime de la part des visiteurs autant que des professionnels, avait un petit quelque chose en plus, Claude Furiat répond : « Nous avons contacté les plus grosses maisons, et à partir du moment où elles ont décidé de venir, elles ont bien voulu jouer le jeu jusqu'au bout, ce qui explique l'excellente tenue des stands dans leur ensemble. De même, de notre côté, nous avons essayé de répondre aux souhaits de chacun et de placer les exposants avec une certaine harmonie ». Souhaitons que tous ces efforts recueillent les faveurs du public. La barre des 100 000 spectateurs sera peut-être franchie cette année, mais le plus important était certainement de préparer l'avenir.

La gazette du Salon

BMW Alpina : la B9

Sur le stand du Garage du Bac était présentée la toute dernière création d'Alpina : la B9. Réalisée sur une base BMW 528i nouvelle série 5, cette voiture est équipée d'un moteur 3,5 L. développant 245 ch DIN, cette mécanique pouvant être également adaptée sur les modèles 6.35 et 7.35. Proposée au prix de 220 000 F, cette Alpina B9 possède un certain nombre d'équipements et est dotée d'un intérieur cuir du plus bel effet. Ses performances : 28" aux 1000 mètres et 240 km/h en maxi.

Pironi absent

Didier Pironi devait procéder à l'inauguration officielle de ce 13^e Salon de la Voiture, de la Moto de course et du Karting. Hélas, il effectuait des essais pour Ferrari sur la piste de Fiorano, et comme de nombreux ennus mécaniques ont retardé le programme d'essais, Mauro Forghieri n'a pu libérer Didier pour cette cérémonie.

Coupe de l'Avenir

Cette formule de barquettes groupe 6 entre dans sa sixième année d'existence, et ses promoteurs ont vraiment œuvré pour la maintenir à bout de bras. Avec la nouvelle mécanique Alfa-Romeo apparue l'an passé, les barquettes ont changé d'allure ; de même les constructeurs ont-ils évolué dans le sens de l'esthétique tout en veillant à ce que cette discipline reste d'un coût abordable. La Coupe de l'Avenir est désormais reconnue par la FFSA comme une épreuve fédérale. C'est un pas très important pour cette épreuve qui sera soutenue cette année par VSD, Lubrifilm, Pirelli, AGIP et Alfa-Romeo, la SOFAR consentant des remises sur les pièces mécaniques

et offrant une belle dotation pour les concurrents. En dehors des constructeurs « classiques » de cette formule, ARC, Géri et Le Gallen, la Coupe de l'Avenir accueillera cette année la LRP, une barquette joliment réalisée par les Ets Pinteau et qui reprend en fait les lignes de la Lola T297. Cette voiture qui correspond à la réglementation Coupe de l'Avenir sera pilotée par Sylvain Lachaud. Rappelons enfin qu'une barquette complète coûte aux alentours de 70 000 F.

Des Ralt à La Châtre

L'école de pilotage Avia-La Châtre change de matériel puisque les JPE F3 seront remplacées par des Ralt RT1 à moteurs Toyota. En revanche, l'école confiera une Martini MK37 Toyota à son lauréat (en 82, c'est Philippe Huart) pour disputer le championnat de France de Formule 3. Huart ne sera pas seul dans l'écurie puisque le second du volant, Bernard Santal viendra l'épauler au volant d'une Martini MK34 Toyota (ex-Teillet) dans la première partie de la saison.

Quant à Pierre Petit, qui durant deux saisons a appartenu à cette écurie, il participera au championnat de France F3 au volant d'une Ralt RT3 Toyota de l'équipe britannique David Price. Petit est soutenu par le Crédit Agricole et Avia, et participera également à quatre ou cinq épreuves du championnat d'Europe.

Yacco : Production et montagne

Avec beaucoup de dynamisme, la société des huiles Yacco poursuit son action en faveur du sport automobile, et étendra même cette année son champ d'activité à la piste en engageant deux Audi 80 cinq cylindres pour Marc Sourd et Jacques Panciatici !

« Cependant, précise Xavier Mathiot, responsable maison, notre participation en courses de côte reste prioritaire dans la mesure où cette discipline nous apporte d'énormes

retombées à l'échelon régional, ce qui est précisément notre cible. Toutefois, la Production est un élément nouveau qui peut nous valoir une plus grande image auprès des médias plus importants ».

Le pilote n° 1 de Yacco sera bien entendu le champion de France 81 de la Montagne Marc Sourd qui remettra son titre en jeu au volant d'une Martini à moteur ROC. Alain Jaccard disposera d'une Martini-ROC F2 également, alors que ce pilote avait surtout été vu ces derniers temps au volant de la ROC... ROC. Est-ce à dire que cette monoplace est abandonnée ?

« Pour le moment, explique X. Mathiot, elle est destinée au musée, mais un nouveau modèle sera mis en chantier à partir de nouvelles bases. En fait la ROC était gênée par des problèmes de poids spécifiques à la course de côte. »

Dans cette discipline montagnarde, la participation de Yacco sera importante au sein des différents groupes avec Duby (Ford), Pignard s'il trouve un annonceur additionnel, Bernard Degout, J.-C. Brazey (Talbot Lotus Gr. 2) et Christian Debias (BMW Gr. 2).

En Production, on l'a vu, deux Audi seront engagées dans le championnat. Marc Sourd ne participera pas à l'ensemble des courses, alors que Panciatici, dont ce seront les débuts en circuit, disputera l'intégralité des courses. Ces deux Audi 80 cinq cylindres ont été préparées à la base en Allemagne dans les ateliers de Seikel, mais la maintenance sera assurée par l'équipe de Fred Stalder à Annemasse.

Une cinquième roue pour Lateste

On n'arrête pas le progrès ! On connaissait le mouton à cinq pattes, voici que Michel Lateste nous présente sa barquette à cinq roues ! Lateste, que l'on a vu l'an passé en Formule 3, et aux 24 H du Mans au volant de l'Ardez, reprend du service en proto avec sa fidèle Osella. Mais comme il ne veut rien faire comme tout le monde, il a imaginé un système étonnant : adapter une troisième roue à l'avant, entre les deux autres, munie d'un double-frein à disque ! Cette troisième roue est bien évidemment directionnelle.

Il ne s'agit cependant pas d'un canular, car cette voiture existe, et mieux : Lateste l'a essayée et en a retiré, semble-t-il, quelques satisfactions.

« Le freinage s'en trouve amélioré, et le sous-virage a pratiquement disparu, dit-il. Dans les portions rapides, cela me paraît plus efficace, mais cela devient plus épineux dans les épingles et virages lents par exemple. Car bien entendu, il y a un peu plus de survirage... mais on devrait pouvoir y remédier en montant des roues plus larges et en modifiant l'aileron. »

En tout cas, voilà une bien curieuse invention. Le seul point véritablement épineux concerne son acceptation en course ! Car le règlement prévoit qu'en Gr. 6 une voiture devra comporter quatre roues au maximum et une roue de secours à bord.

« Cela correspond au règlement, reprend malicieusement Lateste. Après tout il n'est pas interdit de placer la roue de secours entre les roues avant, non ? »

Le nouveau circuit de Charade

Sur le stand de la FFSA, il était beaucoup question du futur tracé du circuit de Charade dont on sait que les travaux d'aménagements ont reçu l'assentiment des pouvoirs publics. Ce nouveau tracé, d'une longueur de 4 km contre 8,052 à l'ancien, emprunte une partie de l'ancien circuit.

CHARADE & MANSON



AUTOhebdo

Style

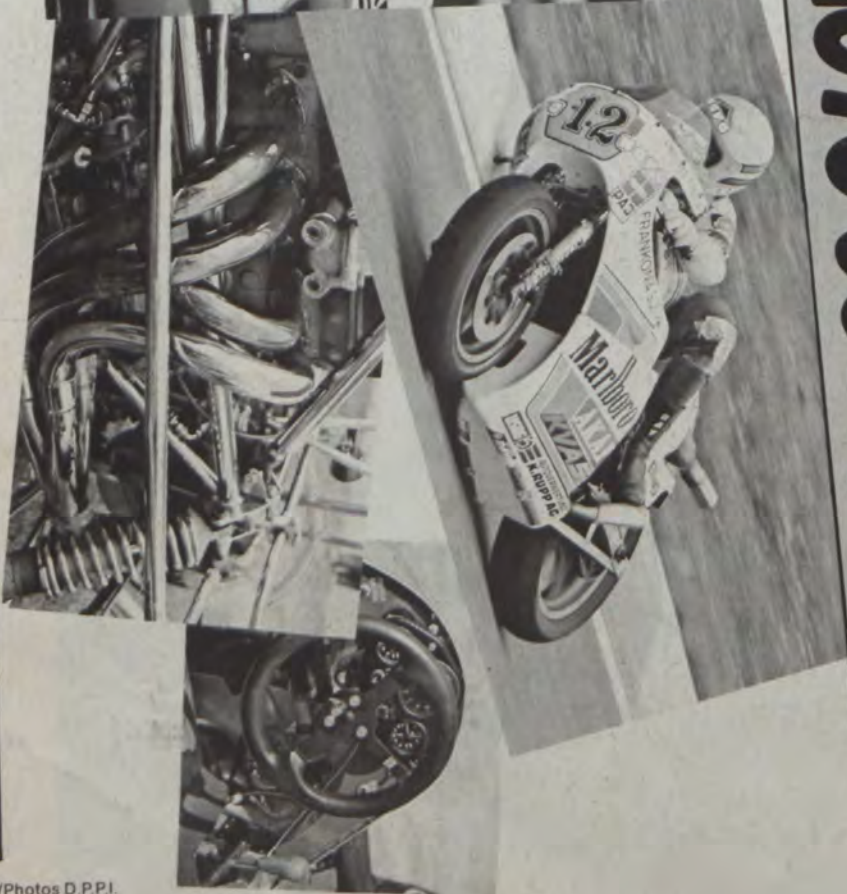


A fashion advertisement for AUTOhebdo. The image features two models, a man and a woman, posing in a dark, industrial setting. Both models are wearing dark blue jackets with red and white stripes on the sleeves and a white t-shirt. The woman is also wearing blue jeans and red heels, while the man is wearing blue jeans and black boots. The background is dark with a large, stylized 'AUTOhebdo' logo and the word 'Style' in a white, cursive font. The overall aesthetic is retro and sporty.

AUTOhebedo diffusion

13^E SALON VOITURE & MOTO COURSE

KARTING



PARIS-PORTE DE VERSAILLES DU 13 AU 21 FEVRIER 1982

Horaires d'ouverture :

Lundi - Jeudi 12 h à 20 h - Mardi - Vendredi 12 h à 23 h - Mercredi - Samedi - Dimanche 10 h à 20 h

Organisation : Promocourse International - OIP