

Champion

**SPECIAL
ESSAIS
COURSE**

Shell

BELTOISE COMPARE

**PORSCHE 917 - MATRA 650 - LOLA T 70
RAVEL ESSAIE LA KAWASAKI H1R**



N° 58 - Du 15 Oct. au 15 Nov. 1970

France : 3 F - Belgique : 35 FB - Suisse : 3,20 FS - Italie : 480 L - Canada : \$ 0,50

*Départ de la première manche de la finale :
Lalande précède Snobeck, Malcher et le peloton groupé*



GORDINI 1970



Début mars au Bugatti, trois cents apprentis pilotes étaient venus d'un peu partout en France pour se soumettre au verdict du chronomètre. Ils subissaient une épreuve particulière, un examen de passage, un concours d'entrée, celui de l'école de la course. Fin septembre, au Bugatti toujours, ils n'étaient plus que vingt-cinq pilotes dignes de ce nom (vingt-sept avec les deux éventuels suppléants) pour disputer la finale en deux manches de ce qui fut la dernière Coupe R 8 Gordini, réussissant à obtenir le diplôme de sortie en quelque sorte. C'était gai et triste tout à la fois, gai parce que les ballets bleus n'ont jamais pu lasser un public qui venait chaque fois plus nombreux, et triste parce que ceux qui savaient la R 8 G sur sa fin avaient l'impression de tenir les cordons du poêle. C'était gai parce que cette finale nous a administré la preuve qu'une fois de plus, la Coupe avait contribué à l'éclosion de nouveaux talents, triste parce que l'an prochain, même si il y a une épreuve similaire avec les R 12, ce ne sera plus la même chose, il y a trop de différence entre une traction avant et une tout à l'arrière, voiture école par excellence...



Deuxième manche de la finale: Forestier (4), Glas (23) et Dubois (45) luttent pour la quatrième place... derrière Lalande (3), Francia (1) et Cudini (2)

Cette fête bleue était avant tout le fait de deux hommes. Bien sûr, leurs efforts étaient soutenus par de puissants dynamiques et sportifs annonceurs et la Régie Renault. Mais Elf, Dunlop, Moteurs ou Abex seraient-ils arrivés au même résultat sans le binôme qui sut régir fermement et paternellement le groupe bouillant des jeunes passionnés? Alain Bertaut, journaliste, et Claude Henault, ingénieur, ont su mener leur barque comme il convenait de le faire, avec humanité, justice et méthode. Pour eux, la promotion 70 fut la plus facile à diriger, et ce pour deux raisons. D'une part, l'épreuve, ayant gagné en réputation, les jeunes sont arrivés avec plus de modestie dans leurs ambitions. Ils ne voulaient plus, d'entrée, casser la baraque. Sachant dès le départ que c'était une école, ils venaient apprendre et non plus jouer les « cadors de quartier ». Les anciens, les chevronnés servaient d'étalon, et le but des nouveaux était de les égaler. D'autre part, il n'y eut pas, comme ce fut le cas auparavant, de rivalité aigüe, voire d'antagonisme marqué type Dayan-Mieusset (1966) ou Lagier-Leclère (1969) par exemple. Peut-être fut-elle la plus facile à diriger, mais même si il y avait eu des heurts, ne doutons pas que tout se serait passé au

mieux comme par le passé. Il ne pouvait y avoir de problèmes insolubles parce que deux hommes intègres assumaient de A à Z toutes les responsabilités, parce qu'ils connaissaient tous les rouages intimes de l'organisation. En plus, et c'est très important, ils étaient vraiment en contact avec les concurrents qui savaient perpétuellement où les joindre en cas de problèmes. A leur avis, et au nôtre aussi, cet élément humain introduit sur les circuits, où trop souvent le concurrent n'est qu'un simple numéro (sauf s'il a une auto splendide) fut une des bases de réussite de cette formule qui avait aussi eu pour elle au départ d'être entièrement nouvelle. Chaque pilote de la Coupe représentait un cas particulier faisant partie de l'ensemble, il était une personnalité dont Alain Bertaut et Claude Henault savaient partager les joies comme les déceptions.

Et, à la fin de l'année, à l'heure des bilans, lorsqu'est arrivé le moment de demander aux uns et aux autres ce qu'ils pensent, il ressort que les Gordinistes ont plus qu'apprécié la Coupe et leurs dirigeants :

— « A quarante ans, se consacrer à fond, sans demi-mesure, ... chapeau. »

— « Dans un cadre réglementaire simple, une discipline rigide librement consentie, le rêve, quoi... »

— « C'est formidable de se sentir épaulé par l'organisateur sans qu'il y ait jamais de copinage. »

— « Une même loi pour tous, appliquée pour tous... C'est si rare... »

Les pilotes sont contents, les annonceurs aussi, et les dirigeants le seraient parfaitement s'ils s'estimaient suivis dans leur politique de dépistage du tricheur. C'est un point sur lequel Alain Bertaut est particulièrement chatouilleux. Pour lui, le garçon qui se présente avec une auto non conforme est un voleur si il a connaissance de l'irrégularité de sa voiture. Il ne doit plus avoir droit de cité. Pour lui, la peine doit être exemplaire, il doit être radié à vie et ne pas bénéficier de la mesure de demi-faveur consentie par le Comité de discipline de la F.F.S.A. : un mois de suspension de licence.

Ceci c'est le sombre, le clair étant le fait qu'une fois encore, on a la sensation que la Coupe a formé des pilotes qui iront loin. De l'avis unanime des observateurs, cinq noms sont à détacher de la promotion 70 : « Francia » (ex « Nanar », Bernard Mangé de son vrai nom), Alain Cudini, Patrick Lalande, Jean-Pierre Malcher et Thierry Glas.

Une fois franchi le pont de Saint Cloud, au lieu de prendre l'autoroute à gauche, vous montez la rue Dailly sur votre droite. Vous passez devant la gare à main

gauche, la salle des fêtes à main droite et vous arrivez sur le plateau juste devant l'école. Encore cinquante mètres et c'est là, sur la droite, au 28 de la rue Gounod, le Garage Francia. C'est là que dans à peine 200 m² se fourbissent les armes de neuf pilotes gordinistes (de Souza, Bichet, Leroy, Glas, Coche, Verbecque, Meunier, Bros et... « Nanar » alias « Francia ») et de quatre pilotes de Formule France (Coulon, de Chaunac, di Bartoloméo et Coche). Pour cela, ils sont cinq et il y a toujours du pain sur la planche. Mais la mécanique Gordini n'a aucun secret pour « Nanar » et ses acolytes.



Nanar Francia écoute Patrick Lalande. Ils furent toujours parmi les meilleurs

« Nanar » est petit, rablé, le cheveu brun en broussaille porté assez long, l'œil vif et les mains dans le cambouis de ses moteurs. Son beau-frère, dit « le Bouc » à cause de sa superbe barbe, le seconde. Tout le monde ici met la main à la pâte, tout le monde sauf Nathalie la petite fille blonde de Nanar qui est un peu la mascotte des clients. Il y a deux ans, il débutait en faisant deux courses de groupe 1. Les essais se soldèrent par une victoire et un crash mémorable. L'année dernière, il essaya la Coupe et termina dixième sans avoir particulièrement brillé mais ayant eu le temps de faire apprécier la valeur de sa préparation. En 70, compte-tenu du fait qu'il se déplaçait sur tous les circuits pour assister ses clients, il se réinscrivit à la Coupe sans trop y croire. A Nogaro, lui l'ancien, donnait des conseils de trajectoire aux « bleus » qui venaient le trouver un peu désamparés... et les bleus firent mieux que lui aux essais. On se moqua de lui gentiment. Et Nanar se fâcha. Il remit le nez sous le capot, régla, rerégla, surrégla. En piste, il partit pour faire un mal-

heur... il gagna, et commença à y croire. Quatre fois au cours de l'année, il allait passer la ligne en vainqueur mais là ne sont pas ses meilleurs souvenirs. Le jour où il s'amusa le plus, ce fut à Clermont, où les Gordini couraient en prélude au G.P. de France. Ce fut une belle course où il se défonça du début à la fin en tête de peloton pour se faire battre en extrême par Malcher alors qu'il avait ralenti pour finir premier « dead-heat » avec son ami Coche... Quel fou-rire ! On en parla longtemps dans les chaumières clermontoises. Le jour où il se surprit le plus ce fut à Rouen sous la pluie. Il pensait ne pas avoir « gros cœur » et ils s'aperçurent avec stupéfaction qu'il prenait trois secondes par tour au deuxième. « Nanar » est heureux, sans histoire et ses bons souvenirs remontent plus facilement que les anciens, lorsqu'il fut tapé à l'arrière à la Châtre ou lorsqu'il fut sorti de la piste à Magny-Cours par exemple. Il n'a qu'un véritable regret : celui de n'avoir pas pu remercier comme il l'aurait voulu la firme Bardhal qui lui acheta l'auto en début de saison.

Et maintenant, c'est fini. Bernard Mangé s'arrête à 26 ans. L'an prochain, il se consacrera à la préparation. Il va vendre son garage de la rue Gounod pour aller travailler pour Pierrot Grampa dans un atelier où il aura du beau matériel et où il n'aura pas à s'occuper de la partie commerciale qui l'ennuie et l'embarasse. Seule la technique l'intéresse. Il s'arrête avant que ce qui lui plaît vraiment ne commence à le lasser, il s'arrête parce qu'il trouve qu'il y a trop de risques en monoplace et que la course prend trop de temps. Il troque le volant contre le tournevis et la clef anglaise qu'il avait toujours gardé au fond de sa poche.

Alain Cudini est un autre genre de garçon. D'abord il est aussi blond que « Nanar » brun. En plus, il ne voit pas les choses de la même manière. Lui aussi aurait pu gagner cette Coupe 70. Mais, il ne put défendre ses chances sur tous les circuits, trop pris par la Formule France où il dispose d'une Martini Wynn's. La coupe n'était pas un dérivatif, mais il lui était difficile de mener de front la Gordini et la F.F. Il bénéficiait d'une voiture préparée par Jean Giardini et, ce ne fut pas une surprise, il s'en servit au mieux. Il gagna du reste avec panache les deux manches de la finale sans toutefois pouvoir accrocher le record du tour que Lalande et Francia s'octroyèrent. Cudini, c'est le métronome qui ne commet pas la faute, mais c'est un métronome pensant qui court avec la tête. Il est d'ailleurs conscient de ses grandes qualités et de ses possibilités et si sa carte d'identité porte pour l'instant « Conducteur de travaux », avant peu ce devrait être avec l'aide de Wynn's : « Pilote ». Patrick Lalande, troisième de la Coupe et du Pas Dunlop, portait sur sa voiture verte (préparation Trolle) le numéro 3. L'an dernier, il avait lui aussi essayé de faire la Coupe, mais il avait dû abandonner sa voiture jaune à damiers noirs en cours d'année, porte-feuille vide, poches percées et créanciers à ses trousses. Et

ce finaliste du volant Shell (1968 éliminé sur tête-à-queue) recommença cette saison avec la ferme intention de gagner. C'est pourquoi il n'est qu'à moitié satisfait de cette troisième place. Il ne considère pas ce résultat comme une réussite, mais espère que cela suffira à lui ouvrir un horizon en Formule France. De toute façon, à vingt-six ans étant père de famille, s'il n'était pas soutenu l'an prochain, il arrêterait la compétition active. C'est que, si la première saison lui coûta cher, celle-ci lui a coûté encore plus (environ 2 millions). Et si, après son accident dans la descente de Rouen, où il pulvérisa sa voiture, son grand-père ne lui avait pas avancé l'argent nécessaire au rachat d'une Gordini, nous n'aurions plus revu Lalande en piste. C'eût été dommage pour cet excellent styliste, très rapide, mais à qui il arrive encore de commettre quelques petites fautes par manque de concentration.

C'était le petit benjamin, il n'avait que vingt ans mais, « aux âmes bien nées »... Toujours est-il que Jean-Pierre Malcher avec sa grosse expérience du kart, avec une auto magnifiquement préparée dans les ateliers paternels à Maison-Alfort, et avec ou malgré des trajectoires peu orthodoxes, se classa quatrième. Malcher, c'est la classe à l'état pur, le diamant mal taillé, le pommier à émander. C'est celui qui freine le plus tard mais il rentre dans les virages en se plaçant à l'intérieur, Malcher c'est un cas à part. En bref, il a la tête sur les épaules, des idées bien ancrées, un caractère entier et volontaire. C'est un pilote d'instinct aux trajectoires différentes de celles des autres qui attaque plus au freinage et sollicite sa boîte au maximum. Lui vise le professionnalisme, s'estimant, à juste titre, doué pour cela. Mais il ne voudrait pas exercer ce métier en France où la sécurité n'est pas assez bien assurée. Il aimerait partir aux U.S.A. s'essayer en stock-cars.

Une tête d'ange avec des longs cheveux blonds, mais une tête d'ange maudit. Jacques Coche n'a pas la baraka. Chacun s'accorde à dire de lui qu'il est parmi les meilleurs, mais Dame chance ne veut pas donner le coup de pouce. On le connaît depuis plus de trois ans déjà, mais cela ne veut pas sourire. Jacques s'entête, il persévère. Cette année, il a tout de même réussi à gagner deux courses, alors... Si seulement le vent tournait. Et lui, obstiné, continue. Bonne chance Jacques.

Mais, celui dont on parle le plus en coulisse, c'est encore le dixième au classement. Il s'agit de Thierry Glas en qui beaucoup voient de la graine d'authentique champion. A vingt et un ans parce qu'il aime « vachement » la course et que son père est compréhensif il part, avec son frère jumeau Laurent, disputer les sélections fin Mars. Il se qualifie tandis que Laurent se fait bêtement éliminer pour avoir franchi la ligne jaune continue le long des stands. Laurent tentera donc le volant Shell à Magny-Cours, Thierry fera la Coupe. La Gordini désormais ne stationnera plus à Neuilly. Elle restera à Saint Cloud chez « Nanar » qui



Heurts et malheurs gordinistes en 1970 : tête à queue, travers, deux roues, rupture de freins...

se chargera d'en faire une bombe. Les jumeaux se déplaceront avec une vieille Corvaire noire. Et la saison commence. Thierry grand et maigre gaillard à la tignasse bouclée se fait remarquer en attaquant partout, un peu à tort et à travers. De son propre aveu, il ne sait pas encore conduire. Huit mois plus tard lors des deux manches de la finale la voiture blanche de Thierry termine cinquième, puis troisième. Il a appris, retenu et assimilé; à mon avis, il sait (et bien) conduire. Il a appris à se maîtriser, à ne plus systématiquement rechercher la limite. Il court avec sa tête maintenant, pensant à ce qu'il fait, au but à obtenir, à la position acquise. Son père, discret comme toujours, suivait des tribunes (il ne venait même pas aux stands) la progression de son rejeton. Il peut en être fier, et aura encore probablement des motifs de se réjouir. Thierry a envie de continuer à courir, la course, il aime toujours « vachement » ça.

Et puis, et puis il y a aussi les autres, ceux dont on a moins parlé mais qui avaient tout autant de mérite ou presque, les petits, les obscurs, les sans grade. Il y a Bernard Dubois, toute gouaille banlieusarde dehors, Dubois et son auto violette et verte peinte comme cela pour que, ne passant pas inaperçu, il soit obligé de marcher. Il a fait toute la saison avec son ami Bruno Manfredotti qui préparait la R8. Une vraie balle dont on rôdait les soupapes toute les deux courses. Dubois aussi s'est amélioré. Au point qu'en finale, il était cinquième lorsqu'il fut trahi par une flasque de frein arrière, le truc bête !... Lui referra la Coupe en R 12 mais en tout cas pas de F.F. La monoplace ne lui plaît pas et c'est cher. Et puis, par goût, il préfère les « Tourisme spécial », une Twin Cam ou une Alpina. Il y a Maurice Bros qui, ayant racheté la voiture que pilotait « Nanar » en 1969, essaya lui aussi de courir. Rapide, mais trop fougueux, il montra souvent l'arrière de sa Gordini orange foncée à de plus chevronnés que lui. Adroit, il se faufila souvent dans les pelotons, audacieux il s'embarqua dans quelques têtes-à-queue mémorables... Son caractère enjoué, son sourire perpétuel le désignait toujours comme catalyseur de bonne humeur. Il y a l'élégant de Souza qui piqua pourtant une sainte colère : placé dans les tous premiers en finale, il fut percuté à l'arrière par un concurrent qui l'obligea ainsi à renoncer, radiateur crevé. Philippe bien malchanceux cette année, se consolera probablement l'an prochain en Formule France. Il y a Thierry Leroy qui fut arrêté dans sa progression par une crevaison tandis qu'il faisait mieux que se défendre. Il y a Michel Chevallier et sa Gordini bleue et orange, Yoyo et sa calandre à fleurs... On n'en finirait plus... La Coupe, on pourrait en parler longtemps encore. Domage que la R 8 Gordini soit morte, poussée trop tôt dans la tombe par une grande sœur avide de gloire. Mais après tout, pourquoi ne marcherait-elle pas sur les traces de sa cadette ?