

champion

76

EXCLUSIF:

essai
650

YAMAHA

essai
F2

PYGMÉE

par J.-P. Beltoise

**DAYTONA
MOTO**



FRANCE 10 F - BELGIQUE 35 FB - SUISSE 19,20 FB - ITALIE 400 L - N° 82 - DU 15 AVRIL AU 15 MAI 1973

Il y a déjà bien longtemps, quatre ans exactement, que l'on ne dénigre plus en France les ballets bleus. L'expression a changé de sens, et dès que l'on pense à du bleu, on voit de la Gordini. Tout cela parce qu'un jour, Alain Bertaut décida notre confrère Moteurs à créer une opération promotionnelle en faveur des jeunes pilotes. A l'époque, en 1966, pour cerner l'esprit « courses de club », pour mettre tout le monde sur un pied d'égalité tout en laissant à chacun la possibilité de s'exprimer sur une voiture suffisamment rapide et puissante, le choix d'un modèle unique était nécessaire. La Gordini 1100 s'imposait, et d'emblée, ce fut le succès. Cette première Coupe Nationale Renault 8 Gordini, puisque telle est sa dénomination exacte, révéla dès la première année une brochette d'authentiques champions et permit à Andruet, Jabouille, Thérier, Dayan, Mieusset, Fiorentino, Lagier de se faire un nom.

LA COURTE ECHELLE"

PAR
OLIVIER
DE LA GAROULLAYE



José
Lavictoire,
meilleur temps aux
qualifications, se
devra de
confirmer



L'année suivante, près de cent concurrents tentèrent l'aventure, puis près de deux cents en 1968, plus encore l'an dernier, tandis que cette année trois cents quatre vingt quatre néo-pilotes envoyèrent leur engagement ! Lorsque l'on sait — et ils le savaient — qu'il n'y avait que soixante postes à pourvoir après quatre journées de sélection, les bras vous en tombent. Ce nombre d'engagements record prouve une fois encore et s'il en était besoin que la Coupe est dans l'esprit de tous une vraie formule de promotion, théoriquement accessible à tous. Théoriquement, car si tous peuvent se présenter aux sélections sur le circuit Bugatti, seuls les meilleurs en franchissent le cap, et encore arrive-t-il que certains pilotes en renom se cassent les dents lors de ce véritable examen éliminatoire. En fait, il s'agit bien plus d'un concours que d'un examen, puisque la réussite est sanctionnée par la concurrence, et non par les chronos réalisés.

Le Mans le 7 mars avait le réveil pénible après une nuit hantée de mauvais rêves et de vilain temps. Toute la semaine, le baromètre avait dangereusement flirté avec la tempête, et on allait jusqu'à se demander dans la région si les sélections ne se feraient pas en pneus à clous ou chaînes aux roues... Cependant, ce samedi matin-là, le circuit Bugatti ouvrait l'œil sur une piste en bon état, mais mouillée encore de rosée et de bruine nocturne, et grasse du brouillard qui s'y était déposée. Il était sept heures et demi, et déjà les candidats se pressaient à la grille d'entrée au parc. Tout se sait, même qu'Alain Bertaut n'aime pas les retardataires fauteurs de troubles...

A huit heures précises donc, le groupe A fait son entrée au son des échappements (Devil pour la plupart). Dix huit voitures sont alignées devant les stands qui dans quelques semaines, serviront aux fascinants protos des 24 heures. Les forfaits sont nombreux, et une voiture non conforme a déjà été éliminée. Une vingtaine de tours d'essais pour tâter le circuit et tenter d'ultimes réglages, et c'est tout de suite la lutte contre la petite aiguille, la lutte pour courir.

Les observateurs, parmi lesquels on dénombre beaucoup d'aspirants gordinistes, regardent surtout les anciens qui devraient se qualifier aisément. On suit des yeux Cudini, toujours aussi fin pilote, aux trajectoires peaufinées, « Gersteen » qui a repeint sa voiture jaune en un bleu presque noir, Lavictoire qui dispose d'une auto bien affûtée qu'il emmène très vite mais dans un style heurté peu apprécié des puristes, ou Maillot qui au parc dormait encore et qui n'a pas l'air de se réveiller bien vite. Puybaraud fait aussi impression par son sérieux et son... énorme barbe rousse. On note aussi les





autos magnifiquement préparées de Chevallier ou de Lerault qui font, de plus, preuve d'application, la hargne d'Ackerer. Tout ce petit monde se qualifiera, sauf... le pauvre Maillot qui somnolera jusqu'au drapeau à damiers. Ah si seulement il avait pu tourner dans l'après midi, il n'était pas homme du matin ! Mais son copain Lavictoire a signé le meilleur temps de sa série en 12'27''9, et c'est un peu de baume sur sa déception. Aux vérifications techniques très poussées, on découvre une anomalie dans le système d'allumage de Lerault : son ressort d'allumeur a une spire de plus qu'habituellement. Il est évincé, mais sera réintégré après une enquête chez Ducellier au cours de laquelle on découvrira qu'un pourcentage relativement important de ces ressorts ont une spire de plus, l'important étant le tarage qui reste le même.

La série A était bonne, la B l'est beaucoup moins. Galopent au dessus du lots trois concurrents qui se qualifieront aisément. Leroux qui s'était déjà mis en évidence l'an dernier à plusieurs reprises tourne le plus rapidement, bouclant régulièrement

ses tours en 2'25''. De tous les participants il sera du reste le plus rapide réussissant 12'07''7 pour cinq tours. Malcher ne lui sera que d'assez peu inférieur et Decoster assurera de la même manière qu'il conduisit sa saison l'an dernier, jamais remarquable, mais toujours correct. Les autres, tous les autres ne s'en sortiront pas sur une piste qui a pourtant séché.

Après le déjeuner, et tandis que la température remonte et qu'il commence à pleuvoir, c'est le tour du groupe C. Tout de suite les essuie-glace virevoltent sur les pare-brise, fouettant les gouttelettes d'eau qui tombent sans conviction aucune, comme pour passer le temps. Une vingtaine de Gordini s'ébattent sur la piste. Seule l'une d'entre elles, reconnaissable à sa robe jaune à damiers noirs, reste obstinément arrêtée devant les balcons de ravitaillement C'est celle de Lalande qui, au premier tour d'essai, a vu sa boîte de vitesses se bloquer en quatrième et qui de ce fait ne peut défendre ses chances. Néanmoins il participera lorsqu'après avoir hésité une seconde Alain Bertaut lui donnera l'autorisation de tourner avec une autre voiture. Heureusement pour Lalande, Yves Forestier est au parc avec la « verte », une Gordini rutilante préparée par Trolle; Forestier est sportif, et la voiture verte remplace la jaune. La couleur finalement importe peu, et aussi à l'aise sur la voiture d'un ami que sur la sienne, Lalande se qualifie aisément, obtenant le deuxième temps de sa série derrière Jervaise, un inédit marchant comme une balle et devant Malherbe et Leroy, l'an dernier habitués des places d'honneur en groupe 1. Ravenel est disqualifié, radié à vie de la Coupe Gordini. Il a raboté sa culasse. Pourtant, il n'avait pas besoin de cela pour défendre ses chances qu'il a gâchées on ne peut plus bêtement.

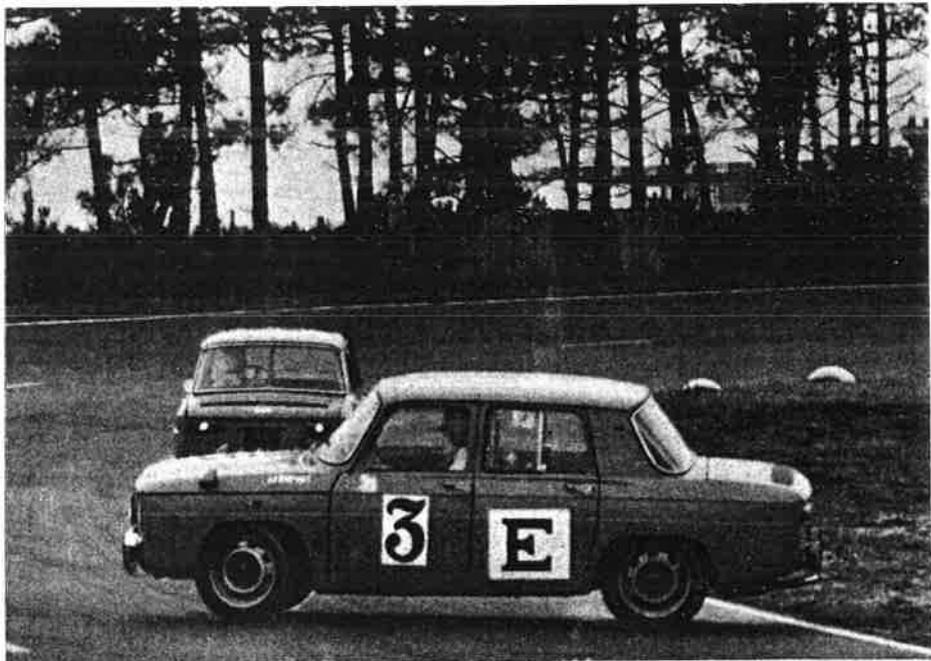
Pour la série D, le temps se fait plus clément et s'il bruine encore lors des tours d'essais, les vannes célestes se sont fermées à l'attaque du chrono. Mais l'ensemble des garçons de cette manche manque de mordant. Ils roulent comme vous ou moi, sans chercher la limite; sans se défoncer et,

dans la liste des sélectionnés, un seul d'entre eux réussira à prendre une place : Dumontel, un ancien.

C'est dimanche, et pourtant le « claps » a claqué dès six heures : « Sélections Gordini, deuxième », dirait-on au cinéma. Et dans un demi-sommeil, on regardé la série E faire des entrechats sur une piste légèrement humide. Les candidats sérieux doivent encore dormir, et les aiguilles des chronomètres ne battent pas la chamade, ne manifestent pas le moindre signe d'affolement. A peine semblent-elles daigner aller plus vite lorsque Bichet ou Yver passent devant l'horloge au rythme de laquelle on vit. Elles ne bougent vraiment que lorsqu'elles aperçoivent E8. Au volant de cette voiture, une vieille connaissance, lui aussi habitué du groupe 1, Roland Davril. Il a appris à connaître sur le bout des doigts sa Gordini déjà beaucoup utilisée et, barbe en avant, il signera d'excellents temps qui le classeront quatrième sur 269. Quand à Yver, qui semblait plus à l'aise que ses collègues de batterie, il fut disqualifié aux vérifications techniques lorsqu'on s'aperçut qu'il avait monté un alternateur de R 16...

Le règlement est le règlement, et il fut appliqué pour la série F comme pour les autres, éliminant d'autres concurrents venus avec des amortisseurs non conformes, ou avec un support d'alternateur renforcé. Les F eurent la veine de tourner sur le sec, ce qui semblait particulièrement être appréciable au passage de la chicane placée comme d'habitude au « Chemin aux Bœufs ». Et sans que l'un ou l'autre fassent des étincelles, six néogordinistes, Labenne, Mandonato, Perraud, Rossi, Snobeck, da Costa, et un Gordiniste confirmé, de Souza, tirèrent leur épingle du jeu. Ils réussiront à faire partie des élus.

Vers deux heures et demie, le temps fait de nouveau des siennes et on ressort les parapluies tandis que les concurrents G font battre les essuie-glace. Il tombe de la neige fondante qui, fort heureusement, ne tient pas au sol. Pierre Laffeach qui fait figure d'ancêtre avec ses trois participations est en piste, calme comme à l'habitude, yeux fixes derrière ses lunettes noires à monture d'acier. Il n'a plus sa voiture, pulvérisée quelques jours plus tôt sur l'autoroute, mais celle d'un ami. Qu'à cela ne tienne, pour faire la Coupe il aurait pris le départ avec une « chèvre » s'il l'avait fallu ! D'ailleurs, cette auto à l'avant enfoncé, il la sent et s'en sert au mieux. Un excellent 12'38''5 vient sanctionner ses efforts dans la tempête, et il ouvre également la voie des qualifications à trois jeunes qui prenaient exemple en attendant de battre leur maître d'un jour. On reverra donc Sourd, Perard et Cave. La journée s'achève toujours sous le déluge avec la prestation de la série H. Coche, le petit Jacques à la chevelure blonde coiffée à la Rolling Stone, a mis son casque, cligné de l'œil, mis en marche sa fidèle Gordini et... c'est un régal. Il marche en bolide, soignant ses trajectoires dans des mares d'eau, contrôlant sans cesse les dérobades de son auto.



Sa voiture n'avance pas, il la propulse de virages en virages en longues glissades sans qu'elle se freine sur les pneus. Du grand art. Pilote souvent malchanceux, Coche fait forte impression et si l'on attribuait une palme à la plus belle performance, beaucoup penseraient à lui. Espérons que 70, qui le verra également en Formule France, lui apportera après une certaine notoriété la consécration qu'il attend et mérite. Il a quelque peu éclipsé ses concurrents directs, sans toutefois nous empêcher de remarquer le solide bagage de Michel Meunier, la hargne de Capion ou l'aisance de Vendeville.

Le lendemain, fatigués sans doute par les pluies et les neiges du dimanche, les préposés célestes au baromètre affichent en hausse, et c'est sous un ciel gris, bas, nuageux, mais en l'absence de toute averse que continue à se dérouler au même rythme cette sélection marathon. Quatre batteries passeront donc en ce lundi qui nous jette du lit toujours aussi tôt. Le groupe I attend en piste qu'on lui donne le départ, alors que la piste est humide encore de la nuit. Beaucoup de forfaits



également dans cette série, et il n'y a qu'une quinzaine de voitures en présence. Très vite une d'entre elles manque à l'appel, l'infortuné Stefanaggi étant parti en tonneaux dans des Esses. Cela n'empêche pas Bodard et Bros de tourner à vitesse V. Tous deux seront du reste parmi les heureux qui, le mardi soir à la proclamation des résultats, s'entendront citer parmi les participants. Ils ne seront d'ailleurs pas les seuls à passer avant que le couperet ne tombe, Conte et Richard bien que moins rapides y réussirent aussi. Dans un parfait synchronisme alphabétique, les J remplacent les I et une tournée de Gordini en chasse une autre. Ils font quarante petits tours et puis s'en vont. Un rayon de soleil tente une appâtition bien vite annihilée par les nuages qui continuent de rouler dans le ciel sans se

mieux que lui utiliser la piste complètement sèche, et ils réalisèrent des temps honorables leur permettant de continuer. Guillemain, réussit également à bien se comporter avec une voiture qui n'était plus de prime jeunesse et avait perdu depuis belle lurette l'aspect du neuf... Dorneau aurait pu lui aussi être sélectionné sur sa valeur, mais au démontage, sa culasse était reconnue trop basse, et il était radié à vie. Alain Bertaut et Claude Hénault ont policé un règlement très au point et particulièrement précis en ce qui concerne les caractéristiques techniques. Il convient, si on veut jouer dans les règles, de les respecter au pied de la lettre, et des vérifications constantes et poussées lors de ces quatre jours ont prouvé que les organisateurs tenaient à faire régner l'ordre, la discipline et la

voitures verte et blanche, Forestier et Glas jouèrent le rôle efficace d'Alka-Seltzer. Tous les deux du reste tournèrent bien vite dans des temps suffisants pour se faire une place au soleil, pouvant dès lors envisager l'avenir sereinement. Hélas pour Laurent Glas, une faute grave devait l'empêcher de figurer parmi les soixante : il coupa la ligne de décélération pour rentrer aux stands bien après le sifflet. Éliminé... Monteiro, plus routier que pistard, parvint tout de même à arracher sa qualification, tout comme Tison et Jutier.

Alain Bertaut avait montré avec Glas qu'il n'entendait pas badiner avec la réglementation en vigueur sur tous les circuits, et il en administra la preuve une autre fois dans le groupe N où trois candidats furent scratchés pour non respect des drapeaux. De Chaunac, Pelle-tier et Brunet tombèrent ainsi, victimes peut-être d'un commissaire trop zélé. A notre humble avis, le drapeau jaune immobile signifie surtout l'interdiction de doubler, et l'on peut passer autrement qu'à très basse vitesse devant une voiture accidentée. Quoiqu'il en soit, cette série N était riche en bons éléments et on reverra avec plaisir Foucault (autre habitué des courses de groupe I), Marq et Priet. Par contre Myriam Tonini, splendide personne rousse aux yeux verts, ne fera pas la Coupe. Dommage... On n'aura même pas pu juger de son aptitude au volant, puisqu'à son deuxième tour, elle coulera une bielle. Philippe Bourguignon, un ancien partant, va mordre lui aussi la poussière, sans gloire. Les années se suivent et ne se ressemblent pas. L'an dernier il avait été le meilleur « rookie »... Mardi 10 mars, 14 heures. La série O, la dernière, entre en piste. Ils sont encore vingt et un à tenter leur chance au grand bal bleu. Mais de ces vingt et un là, seuls deux garçons sortiront du lot. Bernard Dubois qui passa sa matinée à bricoler sa voiture dans le parc des coureurs, et Thierry Glas, jumeau du dévoreur de ligne de décélération au même tempérament bon enfant et au même caractère rieur. Dommage que les deux frères n'aient pu faire la saison ensemble. Il y aurait eu d'intéressants problèmes pour les reconnaître...

Ces quatre jours d'examen n'étaient pas une fin en soi, ils marquaient un départ. Le départ que certains envisagent vers un métier, un genre de vie, une vie, celle de pilote. En venant au Mans tourner sur le Bugatti, ils savaient qu'un sixième d'entre eux seulement pourrait commencer une saison en Coupe. Et encore, vingt de ceux là ne trouveront pas grâce après les quatre premières courses. Faire la Coupe n'est vraiment pas le lot du « pékin moyen ». Il faut en avoir, du talent, de la chance, une bonne auto aussi, bien préparée. Et il faut y croire, en vouloir. Très fort. Mais sur les quarante sélectionnés, peut-être un ou deux grands pilotes sortiront-ils, et c'est le rêve merveilleux que beaucoup poursuivent, que d'être ceux-là. C'est ce à quoi la Coupe Nationale R8 Gordini peut les aider. C'est la courte-échelle, version mécanisée.



soucier que dans cette série-ci figurent quatre anciens, ce qui promet du spectacle. Schmitz, Maillochon, Le Bris et Mangé (plus connu sous son pseudonyme de « Nanar », ou sous le nom de son garage, Francia,) n'en font pourtant pas pendant l'heure d'essais qui leur est accordée, préférant sans doute se réserver pour l'heure des qualifications proprement dites. Toujours est-il que dès que les chronos rentrent en action, la voiture au capot vert de « Nanar » prend ses jambes à son cou et tourne de plus en plus vite. Sobrement, sans fioriture, Mangé saura égaler les meilleurs, sa performance étant sanctionnée par une cinquième place à l'issue des sélections. Le Bris fera presque aussi bien, Maillochon et Schmitz mettant un peu plus de temps à trouver la bonne cadence. Sept noms sortiront de ce groupe puisqu'en plus des anciens, Breton, Domas, et Michel Bourguignon passeront avec brio le cap difficile des éliminatoires.

Ces éliminatoires, elles seront fatales à Taysse, un ancien de l'épreuve, qui ne fut pas suffisamment rapide sur une voiture sortant de ses ateliers. Sa déception était grande, pour lui la Coupe est déjà terminée cette année. Miniou et Dupraz surent

justice. On ne peut que les en féliciter. Verbecque dans le groupe suivant, le quatrième de la journée, défendit avec brio le clan des néophytes, et certains en cours de saison ne devraient connaître de sa Gordini que les feux rouges s'il se montre aussi à l'aise ailleurs qu'au Bugatti. Coiffé de son casque noir à losanges blancs, c'était un des plus habiles à négocier la zone des « Esses » et le virage du raccordement. Attendons confirmation de ce jeune talent. Un autre jeune tout aussi talentueux se fit remarquer autant par son physique que par sa tête de Christ : Tiano, déjà lauréat de l'école de pilotage de l'AGACI. Hélas, il avait monté une résistance sur sa bobine, et fut de ce fait éliminé. Toujours dans ce groupe riche de personnalités planchait Brunetti, l'attachant constructeur de « la 4cv la plus vite du monde » (voir essai dans Champion N° 41). Il se qualifia lui aussi sans difficulté, Chamard complétant la liste des lauréats de la série L.

En abordant ce quatrième jour au Bugatti, les observateurs présents depuis le samedi commençaient à avoir une indigestion de bleu lorsque les M vinrent s'aligner devant les stands. Fort heureusement, deux pilotes avaient eu pitié, et avec leurs