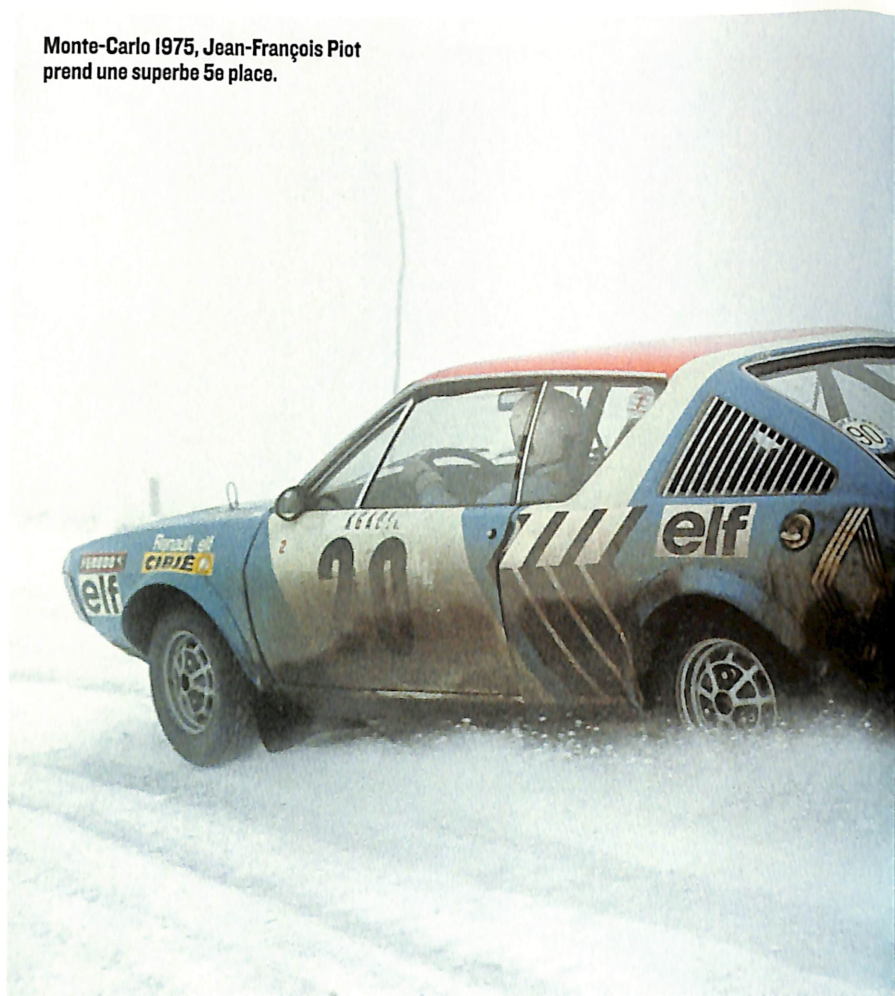


DOUBLE PODIUM AUX USA !

Élaborées par Gordini, les 17 apparaissent en compétition en 1972 (Ronde Cévenole) puis en 1973 avec Jean-François Piot. L'année suivante, les participations s'accroissent. Afin d'en démontrer la solidité, Renault les aligne hors Championnat au Maroc, où Jean-Luc Thérier finit 2e, ainsi qu'au Safari. Cette fois, Piot et Nicolas abandonnent ! Afin de promouvoir ses produits, le Losange se présente en force au départ du Press-on-Regardless Rally qui se déroule dans le Michigan aux États-Unis autour de la ville de Marquette. Malgré la

présence des 124 officielles d'Alén, Paganelli et Barbasio, les tricolores réalisent le hold-up parfait. Au terme des 465 km chronos répartis en 51 ES, dont la plupart de nuit, Thérier l'emporte. Jean-Pierre Nicolas complète ce succès avec la 3e place pendant que Bernard Darniche se classe 6e ! Ce résultat permet à la R17 de figurer au palmarès du Mondial, mais ne sauve pas la suite de sa carrière qui s'arrête en 1975. La R17 est longtemps restée comme la dernière des Renault à avoir porté le nom de Gordini avant sa réapparition en 2009 sur la Twingo !

Monte-Carlo 1975, Jean-François Piot prend une superbe 5e place.



LA VICTOIRE D'UNE RENAULT 17 GORDINI EN MONDIAL

PRESS-ON-REGARDLESS 1974
 1. Thérier-Delferrier (Renault 17 Gordini), 5h29min47s
 2. Alén-Aho (Fiat 124 Abarth), à 5min23s
 3. Nicolas-Phillips (Renault 17 Gordini), à 6min02s

À la fin des années 60, Renault décide d'élargir son offre en investissant le marché du coupé. Le styliste Gaston Juchet dessine deux voitures qui sont présentées au Salon de Paris 1971. Avec leurs quatre cylindres essence et leurs roues avant motrices, la Renault 15 aux phares carrés et la Renault 17 et ses quatre phares ronds dénotent au sein de la gamme du Losange par leur style novateur. La Berlinette étant assez exclusive, ses succès dans le récent Championnat du monde ne se traduisent pas par une augmentation massive des ventes. Renault tente alors de développer des véhicules de compétition plus "grand public". En 1973, la R17 est équipée du moteur de la R16 TS sur lequel est ajoutée une injection électronique Bosch D Jetronic. Cette version s'appelle alors R17 TS et elle effectue ses débuts en rallye. Ayant racheté l'entreprise de préparation d'Amédée Gordini en 1969, Renault dote ses modèles sportifs de ce nom. Après la Renault 8 (1964-1970), la Renault 12 à partir de 1970, la "17 TS" devient "17 Gordini" en 1974 sans modification de la mécanique. Dans cette configuration, Renault engage à quelques reprises ses coupés



aux côtés des Berlinette en Mondial, mais aussi dans l'Hexagone. Les performances limitées de la voiture et les nouvelles orientations sportives (Alpine A310, Renault 5 Alpine...) la confinent au second rang. Aligné en Groupe 2, Jean-François Piot signe une étonnante et très inattendue 5e place lors du Monte-Carlo 75 qui marque la fin de la "carrière" officielle de la R17 Gordini.

PAS LE SUCCÈS ATTENDU

Après sa courte carrière sous les couleurs officielles, la plupart des R17 Gordini d'usine ont été vendues. Certaines ont connu une deuxième vie bien remplie dans les pays de l'Est où elle s'est imposée en Hongrie, en Roumanie ou en Pologne. Des pilotes comme les Bulgares Ilia Tchoubrikov et Pencho Tzerowski, les Polonais Blazej Krupa et Piotr Mystkowski (Polonais) et surtout le Hongrois Attila Ferjancz ont connu le succès avec la R17. En Belgique, Willy Plas obtient quelques victoires comme au Condroz 75 ou aux 12 Heures de Dinant 77. Chez les pilotes français, Renault n'est pas parvenu à recréer l'engouement qui existait autour de la R8 Gordini. Jacky Privé fait partie des exceptions avec une belle 6e place au Maroc 1976. Amateur de manches mondiales, Patrick Thomas est venu à bout du RAC 1980 (45e) sur une 17 Gordini ! Enfin, le pilote de Côte d'Ivoire François Turcot a roulé au Maroc 1975 (abandon) ainsi qu'au Bandama de la même année, se classant 6e.



©DPP/ICKLEIN

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne
Soupapes : 8
Emplacement : longitudinal avant
Alimentation : injection électronique
Distribution : arbre à cames latéral
Alésage x course : 78 x 84 mm
Cylindrée : 1 605 cm³
Compression : 10,25
Puissance maxi : 160 ch
à 7 000 tr/min
Couple maxi : 19 mkg à 6 000 tr/min

CHÂSSIS

Structure : monocoque avec cellule de renfort
Carrosserie : coupé 2 portes
Plateforme de la R12

BOÎTE DE VITESSES

Transmission : traction
Boîte de vitesses : mécanique à 5 rapports

SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes à bras superposés
AR : bras tirés avec essieu rigide déformable et ressorts

FREINS/DIRECTION

AV : disques ventilés
AR : disques
Direction : crémaillère

PNEUMATIQUES

AV et AR : 165 HR 13

DIMENSIONS

Empattement : 2 440 mm
Longueur : 4 260 mm
Largeur : 1 630 mm
Hauteur : 1 340 mm
Vole AV : 1 360 mm
Vole AR : 1 360 mm
Poids : 980 kg

PRINCIPAUX PILOTES DE LA RENAULT 17 GORDINI EN MONDIAL



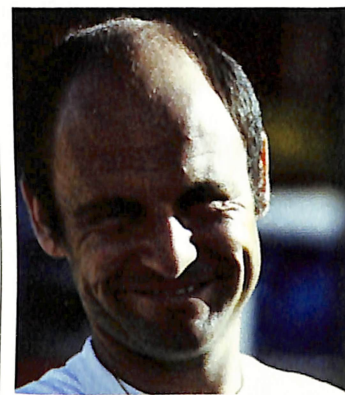
©DPP

JEAN-PIERRE NICOLAS

Date de naissance : 22 janvier 1945 à Marseille (13)
Début en rallyes : 1964 sur Dauphine 1093
Début en mondial : Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (3e)
Nombre de rallyes en mondial : 40
Victoires en Mondial : 5 (1ère au Tour de Corse 1973 sur Berlinette)
Titre : Champion de France 1971 (Berlinette)
Courses avec la Renault 17 Gordini : le Marseillais ne dispute que deux courses en Mondial. Après un abandon au Safari 74, il prend une très belle 3e place aux États-Unis de la même année. Ses apparitions ont été plus nombreuses en France : Ronde Cévenole 72 (abandon) et 73 (10e), Neige et Glace 75 (3e), Première Terre 75 (1er), Mont-Blanc 75 (ab), Vercors-Vivaraïis 75 (2e)...

BERNARD DARNICHE

Date de naissance : 28 mars 1942 à Cenon (33)
Début en rallye : 1967 sur NSU 1000
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (10e)
Nombre de rallyes en Mondial : 38
Victoires en Mondial : 7 (1ère au Maroc 1973 sur Berlinette)
Titres : Champion de France 1972 (Berlinette), 1976 et 1978 (Lancia Stratos). Champion d'Europe 1976 et 1977 (Lancia Stratos)
Courses avec la Renault 17 Gordini : il ne s'éternise pas au volant de cette Renault, complétant le beau résultat de l'équipe à l'issue du Press-on-Regardless avec sa 6e place.



©DPP



©DPP/ICKLEIN

JEAN-FRANÇOIS PIOT

Date de naissance : 28 mars 1938 à Paris. Décédé le 6 novembre 1980 lors du Tour du Maroc dans une sortie de route avec son Land-Rover
Début en rallyes : 1964 sur Dauphine 1093
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (6e)
Nombre de rallyes en Mondial : 7
Victoire en Mondial : 0
Courses avec la Renault 17 Gordini : pilote au caractère bien trempé, c'est lui qui roule le plus en Mondial avec cette Renault. En 73, hors Championnat, il dispute le Bandama (abandon) sur une version TS. En 1974, avec la Gordini, il abandonne au Safari et accède à la 8e place du Tour de Corse. Superbe 5e du Monte-Carlo 1975, il n'atteint pas l'arrivée du Safari 75 après la casse de son embrayage.



©DPP





JEAN-LUC THÉRIER

Date de naissance : 7 octobre 1945 à Neufchâtel-en-Bray (76) **Début en rallye :** 1966 sur Renault 8 Gordini **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (5e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 46 **Victoires en Mondial :** 5 (1ère au Portugal 1973 sur Berlinette)

Titres : Champion de France 1973 (Berlinette) et 1982 (Renault 5 Turbo). Vainqueur de la Coupe de France des rallyes sur terre 1979 et Champion de France des rallyes sur terre 1980 (Toyota Celica) **Courses avec la Renault 17 Gordini :** en tout, il dispute 5 courses avec la 17, montant 4 fois sur le podium. Le Normand est le seul à avoir fait triompher cette Renault en Mondial lors de l'originale manche courue aux États-Unis en 1974.

Lorsque tu as débuté avec la R17, tu étais encore pilote Alpine ?

Renault s'était occupé du développement de la R17. Les voitures étaient cependant montées à Dieppe, chez Alpine, avec les pièces envoyées par Renault. Ils tenaient à ce que cette voiture courre. Je n'ai jamais bien compris pourquoi, mais je m'en moquais, car, moi, dès que je me suis assis dedans, je me suis senti à l'aise avec cette auto !

Tu veux dire que tu as découvert la voiture le jour de la course ?

N'ayant pas effectué de tests, j'ai effectivement pris en main la R17 lors du Neige et Glace 1974*. Tout le monde pensait que cela ne fonctionnerait pas. Pourtant, comme le feeling a tout de suite été bon, j'ai fini 3e !

C'est ce qui t'a valu de disputer le Maroc avec ?

Ce n'était pas une punition ! Jacques Cheinisse avait besoin d'un pilote. Voyant que je me régalaient avec la R17, il m'a aligné au Maroc, où une deuxième auto était engagée pour Jean-François Piot, qui était pilote Renault.

C'était quel genre de rallye le Maroc ?

C'était pire que l'Acropole ou même le Safari ! Les chemins étaient très cassants avec des pierres énormes. Il y avait des oueds à traverser et on y a disputé des spéciales de 250 km de long ! Si tu la franchissais, tu avais de grandes chances de voir l'arrivée. Durant ce rallye, on avait une assistance aérienne et en cas de crevaisons multiples, on pouvait ainsi recevoir des pneus.

Au Maroc, tu as obtenu un nouveau podium !

J'ai terminé derrière l'Alpine de Jean-Pierre Nicolas, mais je me demande si cela n'aurait pas été une Berlinette, si je n'aurais pas gagné, car j'en avais sous le pied. C'est sur ce type de terrain que je me suis rendu compte à quel point la R17 pouvait être efficace.

C'est-à-dire, comment était-elle à piloter ?

Très facile ! Elle possédait d'excellentes suspensions qui lui permettaient d'être efficace même sur des chemins très détériorés. Les trous et les bosses ne lui faisaient pas peur et elle "tenait le pavé" d'une manière incroyable. J'ai dit à plusieurs reprises aux gens de Renault qu'ils faisaient une erreur de ne pas faire plus courir la R17. Je suis certain qu'au Bandama ou au Safari, elle aurait été dans le coup. Elle me faisait penser à la 504 Coupé. Elle manquait peut-être un peu de puissance, mais au niveau comportement il n'y avait rien à lui reprocher. Cela fait souvent sourire quand je le dis, mais, moi, j'ai toujours aimé courir avec. En plus, à chaque fois que j'ai roulé avec une R17, j'ai terminé sur le podium** !

C'était également une auto fiable ?

En tout cas avec moi oui ! J'ai disputé et fini mes quatre courses avec. Au Maroc, j'ai cassé le levier de vitesses au ras de la rotule après l'arrivée de la dernière spéciale et puis j'ai grillé mon embrayage en effectuant la dernière liaison avec la boîte bloquée.

Ton style de pilotage était plutôt porté sur l'attaque. La R17 s'y prêtait bien ? Le fait que ce soit une traction ne t'avait pas gêné ?

Après plusieurs années sur des R8 ou des

Berlinette, j'avais déjà piloté une traction, la R12***. J'avais détesté ! Cela avait été différent avec la R17. Immédiatement, j'avais trouvé mes marques et je parvenais à la faire glisser comme une Alpine. J'ai toujours été bien portant, j'étais peut-être bien dedans parce qu'elle était grande ? Elle acceptait tout ce que je lui demandais et je n'en garde que des bons souvenirs !

Parmi eux, il y a sans doute ta victoire au Press-on-Regardless ?

Comme c'était la première fois en Mondial, on ne savait pas du tout à quoi s'attendre. Finalement, on a trouvé des spéciales très rapides, sur de la belle terre, un peu du style de la Finlande, les bosses en moins.

Et sur ce terrain la R17 s'était montrée efficace avec trois voitures dans les six premiers !

Il y avait aussi des Berlinette, mais on avait été plus vites qu'eux. Sur ces spéciales rapides, on mettait "le pied dedans" et la R17 encaissait tout. Sur les bosses, là où l'Alpine retombait sur le nez, la 17 se reposait sans frayeur. Cela permettait de rouler en confiance, sans hésitation.

Quels souvenirs te laissent les années 70 ?

L'ambiance était bien différente d'aujourd'hui. Les reconnaissances étaient libres, mais il nous arrivait de passer plus de temps à discuter avec des gens et à manger un bon bout qu'à reconnaître ! J'ai aussi parfois emmené des spectateurs faire un tour dans le mulet... Ils étaient super heureux ! Ce n'est plus la même ambiance et d'ailleurs, même pour le public, c'est très différent. Ça n'a strictement plus rien à voir. Chez Alpine, on le dit souvent, mais c'était une réalité, il y avait une ambiance "copains". Les mécanos étaient des amis, tout comme les ingénieurs. On respectait beaucoup Jacques Cheinisse, mais on ne le considérait pas comme un directeur sportif, mais plutôt comme un membre de la famille.

* Jean-Luc Thérier omet qu'il a piloté pour la première fois une R17 lors du Neige et Glace 73 (abandon soucis d'alimentation d'essence).

** 3e Neige et Glace 1974, 2e Maroc 1974, 1er Press-on-Regardless 74, 3e Rallye de l'Ouest (spéciale et course sur le circuit Bugatti et celui des Essarts) sur une version prototype.

*** Rallye de Suède 1972 (abandon)

INTERVIEW JEAN-LUC THÉRIER

PILOTE MAJEUR DES RALLYES DES ANNÉES 70-80 JEAN-LUC THÉRIER A ÉTÉ LE SEUL À FAIRE TRIOMPHER LA R17 GORDINI EN MONDIAL. DE MANIÈRE SURPRENANTE, LE NORMAND NE TARIT PAS D'ÉLOGES SUR CETTE AUTO AVEC LAQUELLE IL N'A PRATIQUÉMENT OBTENU QUE DES PODIUMS.



Souvent réquisitionné par
Saab, Simo Lampinen emmène
la 96 V4 à la 4^e place au Rallye
des 1000 Lacs en 1973.

SMÅ, MEN MÄKTIGA*

SAAB 96 V4

A TRAVERS LA LONGUE HISTOIRE DU RALLYE, IL A SOUVENT ÉTÉ PROUVÉ QU'IL NE FALLAIT PAS SE FIER À LA TAILLE D'UNE VOITURE POUR EN ÉVALUER LA COMPÉTITIVITÉ. AVEC SA DÉGAÎNE DE FRÊLE SAVONNETTE TOUTE RONDE, LA MINUSCULE SAAB 96 V4 A SU SE MONTRER REDOUTABLE, CONTRIBUANT À LA GRANDE DIVERSITÉ DES ANNÉES 70.



PLÉBISCITÉE PAR LES SCANDINAVES

Durant sa carrière en Championnat du monde, la Saab 96 V4 a presque exclusivement été exploitée par des pilotes du nord de l'Europe. Le Suédois Ola Strömberg s'est mis en valeur avec deux 9e places en Suède en 77 et 78. Véritable "acharné" du Monte-Carlo, Anders Sigurdsson a disputé l'épreuve monégasque à 6 reprises sur une Saab entre 1972 et 1980 avec comme meilleure place un 37e rang en 1973. Parmi les autres Suédois, Stig Abrahamsson (11e en Suède 1973) et Kjell Ivarsson (12e en Suède 1973), font également partie des adeptes de la petite Saab. Leur voisin norvégien Leif Vold-Johansen est également un mordu du Monte-Carlo. Sur sa Saab, il en a pris le départ à 9 reprises,

connaissant 7 abandons ! Chez les Finlandais ayant évolué en WRC avec la 96 V4, Pertti Lehtonen a été le plus assidu (11e aux 1000 Lacs 69, 12e en 70, 9e en 72 et 73 et aussi 15e du RAC 1972). Avant de se mettre en évidence avec des Audi Quattro, Antero Laine n'a pas connu de réussite lors des 5 saisons sur une Saab. Son unique résultat notable est une 10e place aux 1000 Lacs 1975. Tapio Rainio (7e des 1000 Lacs 73) ou Jari Vilkas (7e des 1000 Lacs 75) ont fait mieux. Parmi les originalités, le Press-on-Regardless et le Rideau Lakes de 1974 ont vu la participation de l'Américain John Crawford qui y a connu deux abandons. Dans les mêmes épreuves, le Canadien Tom Urban est parvenu à se classer 28e puis 18e.



©DPPI/MCKLEIN

LES VICTOIRES D'UNE SAAB 96 V4 EN MONDIAL

SUÈDE 1973

1. Blomqvist-Hertz (Saab 96 V4), 9h18min31s
2. Eklund-Carlsson (Saab 96 V4), à 2min22s
3. Thérier-Callewaert (Berlinette Alpine 1800), à 15min41s

SUÈDE 1976

1. Eklund-Cederberg (Saab 96 V4), 8h08min26s
2. Blomqvist-Sylvan (Saab 96 V4), à 1min36s
3. Kulläng-Andersson (Opel Asconal), à 22min44s

En rallye, Saab possède déjà une longue expérience en matière de compétition lorsque le Championnat du monde des Marques est inauguré. Depuis 1950, le constructeur suédois engage des voitures dans les rallyes les plus importants comme le Monte-Carlo par exemple avec Rolf Molander.

La même année, Rolf Melde remporte le Rikspokalen Rally en Suède, l'une des épreuves les plus difficiles d'Europe. Avec leur moteur

bicylindre, les modèles 92 et 93 débutent en course en 1955. A leur volant, Erik Carlsson décroche plusieurs succès prestigieux en Suède, au RAC (60, 61 et 62) et surtout au Monte-Carlo 1962 après s'être classé 4e de l'édition précédente sur une Saab 95 Estate, la version break !

Basée sur le châssis de la 93, la 96 voit sa motorisation évoluer jusqu'en 1967 où elle reçoit le moteur 1,5l de la Ford Taunus, qui développe jusqu'à 65 chevaux. Avec sa forme ronde si particulière, elle acquiert vite la réputation de toujours retomber sur ses roues... en cas de tonneau ! Le département sportif de Saab basé à Trollhättan poursuit son implication en rallye avec cette 96 V4. Digne successeur de Carlsson, Stig Blomqvist gagne une première fois en Suède en 1971, récidive en 1972 et offre la consécration à Saab en 1973. Si la petite Scandinave l'emporte une ultime fois dans son jardin en 1976 grâce à Per Eklund, elle est désormais dépassée. Saab lance alors la 99 EMS qui ne connaîtra pas la même carrière.



©DPPI/MCKLEIN

LA SAAB 96 A VITE LA RÉPUTATION DE TOUJOURS RETOMBER SUR SES ROUES...

DOUBLÉ À DOMICILE

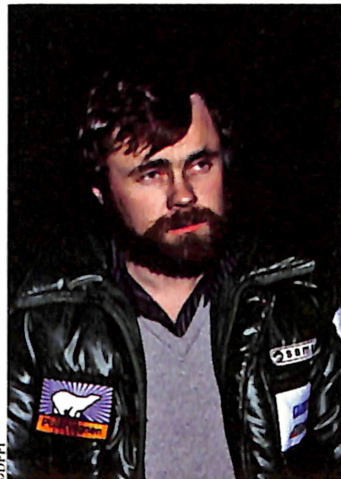
La deuxième manche du tout nouveau Championnat du monde des Marques se déroule en Suède. 73 équipages s'élancent à l'assaut des 1 700 kilomètres prévus, dont 760 d'épreuves spéciales (36 ES). Hormis les deux Saab 96 V4 de Stig Blomqvist et Per Eklund, les principaux favoris sont Jean-Luc Thérier (Alpine Berlinette), Hakan Lindberg (Fiat 124 Spider), Harry Källström (Lancia Fulvia HF) ou encore Ove Andersson (Lancia Fulvia HF) et Björn Waldegård et son originale Coccinelle 1303 S.

Les deux Suédois de l'équipe Saab imposent rapidement leur suprématie. Blomqvist est le premier leader, relayé par Eklund. Le pilote d'Arvika doit cependant céder à nouveau le commandement à son compatriote qui l'emporte finalement.

Vainqueurs de la plupart des spéciales, les équipages Saab réalisent un retentissant doublé à domicile devant Jean-Luc Thérier, Harry Källström et Hakan Lindberg.

Stig Blomqvist est un des pilotes emblématiques de la Saab 96. Ici, il prend la 2e place au RAC 1974.

PRINCIPAUX PILOTES DE LA SAAB 96 V4 EN MONDIAL



PER EKLUND

Date de naissance : 26 juin 1946 à Arvika (Suède)
Début en rallyes : 1964
Début en Mondial : Suède 1973 sur Saab 96 V4 (2e)
Nombre de rallyes en Mondial : 83
Victoire en Mondial : une, en Suède 1976 sur Saab 96 V4
Courses avec la Saab 96 V4 : Le Suédois obtient deux podiums en Mondial (Suède 73 et Alpes Autrichiennes) avant de connaître le summum de sa carrière lors de son succès au Rallye de Suède 1976.

SIMO LAMPINEN

Date de naissance : 22 juin 1943 à Porvoo (Finlande)
Début en rallyes : 1956
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240 Z (18e)
Nombre de rallyes en Mondial : 35
Victoire en Mondial : 0
Titre : Champion de Finlande 1963, 1964 et 1967 sur Saab. Champion de Finlande Groupe 2 1975 sur Lancia Beta Coupé
Courses avec la Saab 96 V4 : Habitué à piloter la petite voiture suédoise, le Finlandais est régulièrement réquisitionné par l'usine qui lui confie une 96 aux 1000 Lacs 73 (4e), au RAC 73 (ab), aux 1000 Lacs 74 (5e) ou encore aux 1000 Lacs 75 où il obtient son meilleur résultat avec une Saab (2e).



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : V4 Ford
 Emplacement : longitudinal avant
 Alésage x course : 90 x 58,86 mm
 Cylindrée : 1 498 cm³
 Distribution : arbre à came en tête central
 Puissance maxi : 65 ch à 4 700 tr/min
 Alimentation : carburateur inversé
 Taux de compression : 9:1
 Couple maxi : 116 Nm (11,8 mkg) à 2 500 tr/min
 Rapport poids/puissance : 14,308 kg/ch

CHÂSSIS

Châssis de la Saab 93
 Carrosserie : coupé 2 portes

TRANSMISSION

Transmission : traction
 Boîte de vitesses : manuelle à 4 rapports

SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux
 AR : essieu rigide avec bras longitudinaux inférieurs, biellette d'ancrage transversal, ressorts hélicoïdaux
 Amortisseurs : hydrauliques à l'av. et l'ar.

FREINS/DIRECTION

Double circuit croisé. Un indépendant opère sur les roues avant-gauche et arrière-droite. Un autre opère simultanément sur les autres roues
 AV : disques (267 mm)
 AR : tambours
 Direction : crémaillère
 Colonne de direction déformable

PNEUMATIQUES

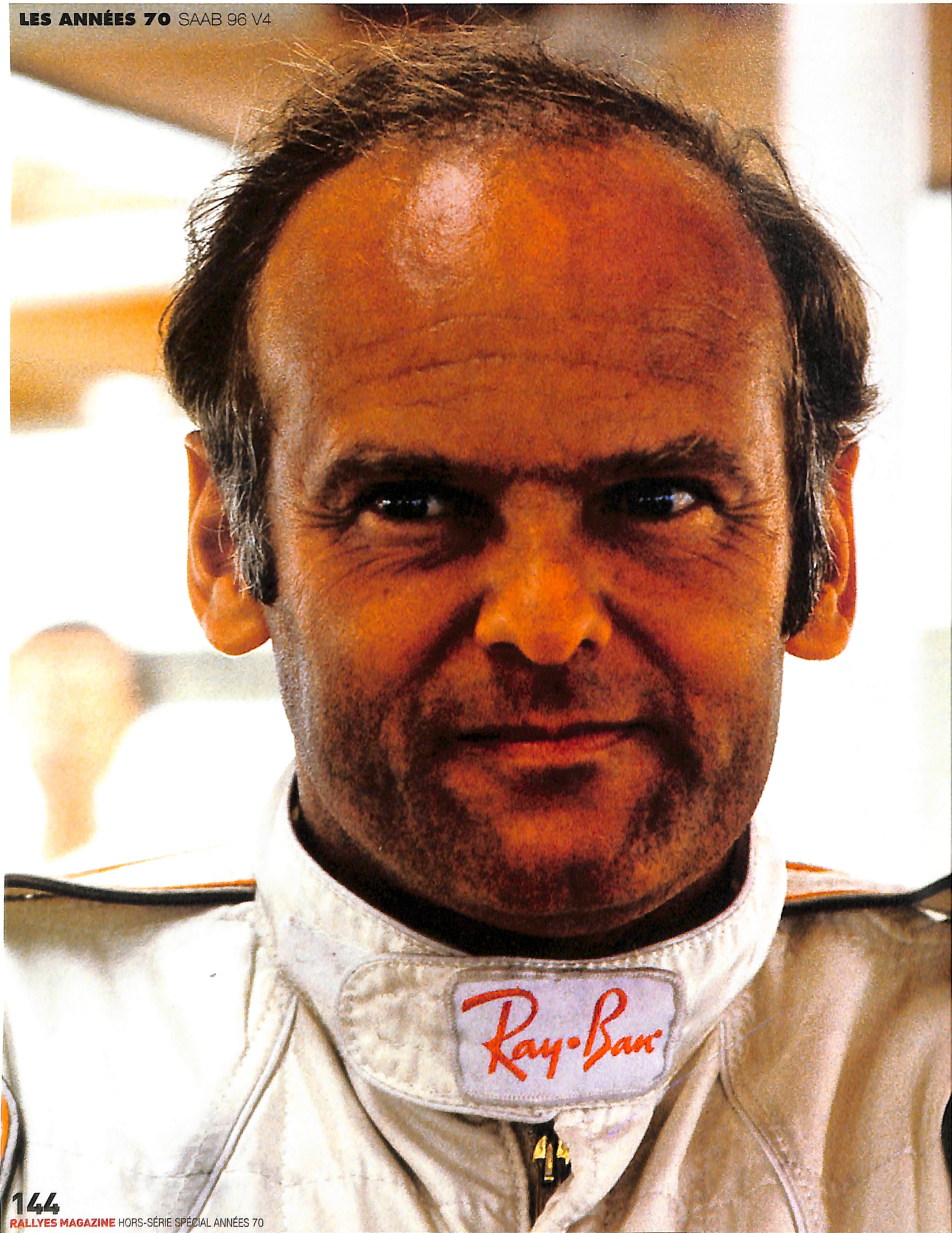
AV et AR : 155 SR 15

DIMENSIONS

Empattement : 2 500 mm
 Longueur : 4 300 mm
 Largeur : 1 590 mm
 Hauteur : 1 470 mm
 Vole AV : 1 220 mm
 Vole AR : 1 220 mm
 Poids : 930 kg répartis à 60% sur l'avant pour lutter contre les tête-à-queue.

Déjà vainqueur du Rallye de Suède en 1971, Stig Blomqvist récidive en 1973.







STIG BLOMQVIST

Date de naissance : 29 juillet 1946 à Örebro (Suède) **Début en rallyes :** 1964 sur Saab 850 CC **Début en Mondial :** Suède 1973 sur Saab 96 V4 (1er) Nombre de rallyes en Mondial : 120 **Victoires en Mondial :** 11 (1er succès en Suède 1973 sur Saab 96 V4) **Titres :** Champion de Suède 1973, 74, 75, 76, 78 et 1980 sur Saab. Champion de Suède 1982 sur Audi Quattro. Champion d'Angleterre 1983 sur Audi Quattro. Champion du monde 1984 sur Audi Quattro. Champion de Suède 1994 sur Ford Escort Cosworth **Courses avec la Saab 96 V4 :** le Suédois débute sa carrière sur Saab. La 96 apparaît en 1968. Avec elle, il remporte la Suède, les 1000 Lacs et le RAC en 1971 ! C'est également à son volant qu'il ouvre son palmarès en Mondial lors du Rallye de Suède 1973. Entre 1974 et 1976, Stig obtient plusieurs 2e places (RAC 74, Suède 75...).

Tu as immédiatement commencé à piloter des Saab ?

Ma toute première voiture de rallye, en 1964, a effectivement été une Saab. C'était ma voiture personnelle avec laquelle j'ai commencé à disputer quelques courses.

Est-ce qu'elle avait reçu une petite préparation ?

Il s'agissait d'une Saab 850 CC et elle était quasiment d'origine. On effectuait quelques bricoles sur le moteur, le pot d'échappement et c'était suffisant pour courir.

Pourquoi avoir choisi Saab plutôt que Volvo ?

C'est une bonne question ! Je ne connais pas la réponse. J'ai couru une seule fois sur une Volvo. J'ai connu des soucis mécaniques. C'est peut-être ce qui ne m'a pas incité à courir de nouveau sur une Volvo.

A partir de quand as-tu piloté de vraies voitures de course ?

A partir de 1977, la préparation des Saab a commencé à prendre plus d'ampleur. Les boîtes de vitesses ont alors été de meilleure qualité, les moteurs ont été mieux travaillés...

Tu as rapidement réussi de très bonnes performances avec ces Saab. A quel moment sont intervenus tes premiers contacts avec l'équipe officielle ?

Dans les rallyes, en Suède, c'est vrai que j'ai assez rapidement tiré mon épingle du jeu. Il y a eu un coup d'arrêt après le "Dagen H" qui s'est déroulé le 3 septembre 1967. Ce jour-là, la Suède a changé son sens de circulation. Jusque-là, on roulait comme en Angleterre, mais avec des voitures à conduite à gauche, ce qui n'était pas pratique. Après ce 3 septembre, les rallyes ont été interdits et la limitation de vitesse renforcée pour laisser aux gens le temps de s'y habituer.

Et en 1968, tu as commencé à piloter la 96 V4 ?

Même si j'étais encore amateur, à son volant je pouvais commencer à viser le podium. J'ai alors progressivement reçu des aides de la part de Saab. Ils me fournissaient les boîtes de vitesses par exemple. Cela a continué en 1969. La voiture m'appartenait toujours, mais l'usine me donnait des pièces pendant toute la saison.

A quel moment as-tu été intégré comme membre de l'équipe ?

J'ai d'abord couru le RAC 1969. C'était avec ma voiture, mais elle avait été entièrement reconditionnée par l'équipe officielle.

Pour toi, est-ce que devenir pilote officiel Saab faisait partie de tes objectifs quand tu as commencé à courir ?

C'est toujours un objectif quand tu débutes ! De là à y parvenir... C'est certain que j'avais été très content quand Saab était venu me voir pour, d'abord me proposer de m'aider, puis ensuite pour que je devienne un de leurs pilotes.

Cela impliquait aussi plus de pression, car on attendait des résultats de ta part ?

Peut-être ? Mais c'est aussi très agréable de piloter une voiture qui n'est pas la sienne et de ne pas avoir à se soucier si quelque chose casse dessus ou si on l'abîme.

Comment la Saab 96 V4 était-elle à piloter ?

J'aimais vraiment cette voiture. Sur les routes rapides, sans trop de relance, elle était très efficace. Comme il s'agissait d'une traction, sa motricité était excellente, ce qui était un gros avantage sur la neige. J'ai eu de la chance avec Saab, car, lorsque nous avons commencé à exploiter la 96 V4, il y a eu quelques soucis mécaniques, mais qui ne m'ont jamais trop affecté.

Quels étaient ses défauts ?

Le plus gros problème, c'était les freins. Ils étaient trop petits et pas assez performants pour la puissance dont nous disposions. Cela la rendait peu compétitive sur l'asphalte.

Quel était ton secret pour rouler aussi vite avec cette Saab ?

Je ne sais pas ! Peut-être que, justement, je n'utilisais pas beaucoup les freins ou alors juste ce qu'il faut pour placer la voiture.

Dès 1971, tu as commencé à beaucoup courir en dehors de la Suède. Tu es même allé disputer le Safari sur ta Saab. Comment était-elle en Afrique ?

Saab avait déjà une bonne expérience de l'épreuve pour l'avoir disputée avec Erik Carlson. La voiture était donc très différente, avec une bonne préparation. Nous avons eu des soucis de boîte de vitesses et puis une suspension a cassé à quelques kilomètres de Nairobi. Il a fallu attendre les mécaniciens pour la réparer. Sans cela, on pouvait finir dans les 5 premiers*.

Est-ce que la création du Championnat du monde a augmenté les ambitions de Saab ?

Il y avait trop de rallyes sur lesquels la voiture n'était pas assez performante pour rivaliser. Nous ne disputions donc que quelques courses. On visait les victoires, comme celle de la Suède en 1973.

C'est justement une victoire particulière, car acquise sans clous !

Les organisateurs avaient, en effet, décidé que le rallye se disputerait sans clous. Il fallait s'adapter. Ça allait moins vite, encore que dans certaines spéciales, nous étions parvenus à faire des temps meilleurs que les années précédentes en clous...

** Il a finalement terminé 13e*

INTERVIEW **STIG BLOMQVIST**

PENDANT PLUS DE 16 ANS, STIG BLOMQVIST A DÉFENDU LES COULEURS DE SAAB EN RALLYE. AYANT EFFECTUÉ SES DÉBUTS SUR CETTE VOITURE, LE PLACIDE SUÉDOIS A ENSUITE GRAVI LES ÉCHELONS. MARQUÉES PAR DE NOMBREUSES VICTOIRES, SES SAISONS AU VOLANT DE LA 96 V4 LUI ONT PERMIS DE SE RÉVÉLER AU PLUS HAUT NIVEAU.

LE RALLYE SELON SIMCA

SIMCA 1000 RALLYE 1 & 2

SI CERTAINES VOITURES ENTRENT DANS LA LÉGENDE GRÂCE À LEURS PERFORMANCES, LEUR STYLE OU LEUR PALMARÈS, CE N'EST PAS LE CAS DE LA SIMCA 1000 RALLYE. LES DIFFÉRENTES VERSIONS DE LA PETITE SPORTIVE DE POISSY ONT CONNU UN FORT SUCCÈS POPULAIRE NOTAMMENT GRÂCE À UN RAPPORT COÛT DE REVIENT/PLAISIR DE PILOTER/POTENTIEL LONGTEMPS INÉGALÉ.



La Simca 1000 en Suède ! Bernard Fiorentino sera malheureusement contraint d'abandonner.



Résultant de la dernière collaboration avec Fiat, la Simca 1000, œuvre du styliste italien Mario Revelli de Beaumont, est présentée au Salon de Paris 61. Si la gamme comprend de nombreuses versions, il faut attendre 1970 pour voir apparaître la 1000 Rallye. Ce lancement coïncide avec la décision de Renault de remplacer la R8 Gordini par la R12. Les amoureux de la propulsion ne se retrouvant pas dans cette traction au prix élevé, se tournent vers la voiture de Poissy. Basée sur la Simc'4 (la version économique) et équipée du moteur de la Spécial, la 1000 Rallye ne coûte rien en développement. Avec sa couleur orange, son capot avant noir mat anti-reflet, ses bandes noires à l'arrière, elle respire la course ! Pour continuer à convaincre les déçus de Renault, Simca, passée sous le contrôle de Chrysler en juillet 70, lance la Rallye 1 (février 72). Sa puissance passe de 53 à 60 ch, la cylindrée grimpe à 1 294 cm³, la transmission et les suspensions s'améliorent. Au niveau look, le "Simca" affiché à l'arrière est remplacé par un "Rallye" sans équivoque. Quelques mois plus tard, apparaît la Rallye 2 (82 ch). En août 76, la Rallye suit le restyling de la gamme avec la nouvelle face avant. Simca propose alors à ses clients le kit Coupe SRT dont le moteur 110 ch, le spoiler et les élargisseurs d'ailes préfigure la Rallye 3 qui apparaîtra en 1977.

Très impliqué dans le programme sportif de Simca, Bernard Fiorentino finit 21e du Monte-Carlo 1973.



SRT : QUAND SIMCA COPIE RENAULT

En 1969, presque 10 ans après la sortie de la Simca 1000, Chrysler veut rajeunir l'image de la marque qu'elle vient d'acquérir. Au sein du tout récent service compétition, deux hommes

jouent un rôle essentiel. Le directeur William Reiber confie à l'ancien pilote Henri Chemin la direction du département. Ce dernier crée le Challenge Simca Shell qui est ouvert aux CG, Coupés 1200 S et même

aux 1000 améliorées, la vraie version "Rallye" de la 1000 n'apparaissant que l'année suivante. Même si elle n'a pas réclamé des investissements très importants lors de sa conception, elle se montre

immédiatement performante. La mise au point assurée notamment par Jean-Claude Vaucard (liaisons au sol), Jean-François Rousseau ou Hubert Arnoult (moteur) permet à la petite Simca de damer

le pion à des autos bien plus performantes. Rapidement, la "Rallye" séduit les pilotes et contribue à donner de Simca une image dynamique. Cela est encore renforcé avec l'arrivée de la Rallye 1 puis de la Rallye 2. Chemin s'inspire alors de la Coupe R8 Gordini de Renault. Il met en place le Simca Racing Team en 1972 avec comme objectif principal de permettre aux jeunes de débiter en compétition à des coûts réduits. Le succès de cette formule est remarquable puisqu'après deux ans d'existence le SRT compte plus de 4 000 membres et parmi les inscrits on dénombre de nombreux pilotes qui se mettront en valeur par la suite. La réussite de cette formule ne s'est pratiquement jamais démentie et on retrouve un peu l'esprit du SRT dans les Rencontres Peugeot ou les World Series by Renault.



© DFP/ICKLEIN



CASANIÈRE

Si les différentes versions de la Simca 1000 ont beaucoup couru en France, elles ont eu du mal à s'exporter. Sa présence en Mondial est assez confidentielle notamment parce que la terre n'était pas sa surface préférée ! Henri Toivonen n'avait pas encore 20 ans quand il a été contraint à l'abandon lors des 1000 Lacs 75. Sa participation à l'Arctic 76 n'a pas connu plus de succès. Étrangement, les Finlandais sont les pilotes étrangers ayant le plus piloté une Simca. Pekka Hietanen (44e des

1000 Lacs 73) ou Kjeld Möller (43e en 73 et abandon en 1974) en sont des exemples. Chez les tricolores ayant roulé en Mondial, ailleurs qu'au Monte-Carlo ou en Corse, deux épreuves où la "1000" a toujours été présente en nombre, Guy Chasseuil a été contraint à l'abandon aux 1000 Lacs 73. Même sanction pour Tarride avec sa Rallye 2 durant l'Acropole et le Maroc 75. Parmi les participations originales, il y a celle de Claude Handjan qui a disputé 7 Monte-Carlo consécutifs (1976-82) avec sa Rallye 2,

ne parvenant à terminer qu'un seul (70e en 1978). Avant de devenir l'organisateur du Bandama, Jean-Claude Bertrand avait fini 47e des 1000 Lacs 73. Enfin, comment oublier la joyeuse bande du Star Racing Team présente au Monte-Carlo 1977 : Rémy Julienne (avec Christian Delferrier), Gérard Pires (avec Jean-Jacques Lenne), Guy Marchand, "Moustache" (avec Jean-Claude Bouttier) ou Jean-Louis Trintignant (avec Yves Jouanny) avaient tous été contraints à l'abandon.

FICHE TECHNIQUE SIMCA 1000 RALLYE 1

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne
Emplacement : porte à faux arrière
Alimentation : carburateur simple corps
Distribution : arbre à cames latéral
Soupapes : 2 par cylindres
Alésage de la course : 76,7 x 70 mm
Cylindrée : 1 294 cm³
Compression : 9,8
Puissance maxi : 60 ch à 5 800 tr/min
Couple : 9,8 mkg à 2 600 tr/min
Rapport poids/puissance : 13,1 kg/ch

CHÂSSIS

Carrosserie : berline tricorps, 4 portes
Châssis : en métal

TRANSMISSION

Transmission : propulsion
Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports

SUSPENSIONS

AV : lame transversale
AR : bras tirés

FREINS/DIRECTION

AV : disques
AR : tambours
Direction : crémaillère

PNEUMATIQUES

AV et AR : 145 HR 13

DIMENSIONS

Longueur : 3 800 mm
Largeur : 1 480 mm
Hauteur : 1 360 mm
Poids : 790 kg

FICHE TECHNIQUE SIMCA 1000 RALLYE 2

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne
Emplacement : porte à faux arrière
Alimentation : 2 carburateurs double corps
Distribution : arbre à cames latéral
Soupapes : 2 par cylindres
Alésage de la course : 76,7 x 70 mm
Cylindrée : 1 294 cm³
Compression : 9,8
Puissance maxi : 82 ch à 6 200 tr/min
Couple : 11 mkg à 4 400 tr/min
Rapport poids/puissance : 10,4 kg/ch

CHÂSSIS

Carrosserie : berline tricorps, 4 portes
Châssis : en métal

TRANSMISSION

Transmission : propulsion
Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports

SUSPENSIONS

AV : lame transversale
AR : bras tirés

FREINS/DIRECTION

AV : disques
AR : disques
Direction : crémaillère

PNEUMATIQUES

AV et AR : 145 HR 13

DIMENSIONS

Longueur : 3 800 mm
Largeur : 1 480 mm
Hauteur : 1 360 mm
Poids : 860 kg

LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE SIMCA 1000 RALLYE EN MONDIAL



PAULI TOIVONEN

Date de naissance : 22 août 1929 à Jyväskylä (Finlande). Décédé le 14 février 2005
Début en Mondial : 1000 Lacs 1973 sur Simca 1000 Rallye (ab)
Nombre de rallyes en Mondial : 4
Victoire en Mondial : 0
Titres : Champion de Finlande 1962 sur Citroën DS19. Champion d'Europe 1968 sur Porsche
Courses avec la Simca 1000 : Alors en fin de carrière, il dispute deux courses avec la Simca, abandonnant aux 1000 Lacs 73 et terminant 25e en 1974. En Finlande, il a également couru sur une Rallye 2, finissant 4e de l'Arctic 76.

PATRICK BERNARDINI

Date de naissance : 18 juin 1963 à Ajaccio (2A)
Début en Mondial : Tour de Corse 1974 sur Renault 12 Gordini (ab)
Nombre de rallyes en Mondial : 22
Victoire en Mondial : 0
Titres : Champion de France 1994 et 1995 sur Ford Escort Cosworth
Courses avec la Simca 1000 : L'Ajaccien dispute le Tour de Corse à quatre reprises avec une Rallye 2 entre 1975 et 1978... et abandonne quatre fois !



BERNARD FIORENTINO

Date de naissance : 4 mars 1943 à Den El Begrat (Algérie)
Début en rallye : 1964
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Simca Rallye (21e)
Nombre de rallyes en Mondial : 4
Courses avec la Simca 1000 : après une expérience concluante avec une 1100 S en 1972 (16e), il est très impliqué dans le programme sportif de Simca autour de la 1000. A son volant, il dispute trois courses, finissant 21e du Monte-Carlo 73, 41e des 1000 Lacs 1974 avant d'être contraint à l'abandon en Suède 1976.



JEAN-CLAUDE VAUCARD

Parcours en rallyes : il débute sa carrière en rallye à la fin des années 60 sur une R8 Gordini. Il évolue ensuite sur un Proto Simca 1000, puis sur des Talbot Sunbeam Lotus. Il est Champion de France 2e Division en 1981.

Carrière en rallyes : Ingénieur chez Peugeot (205 T16, Rallye Raid), puis directeur technique chez Citroën (Xsara Kit-Car, WRC, C4 WRC)

A quel moment es-tu intervenu sur la Simca 1000 ?

Je suis entré chez Simca à la fin de l'année 1967. J'étais un jeune ingénieur et je débutais au centre d'étude. Cela veut dire que la Simca 1000 avec ses roues arrière carrossées dans le mauvais sens, trop haute et son caractère poussif existait déjà depuis quelques années. Ce n'était pas une très belle, ni une très bonne auto.

La marque proposait alors une version sportive ?

Il y avait ce que Simca appelait la "Rallye", mais rien ne justifiait cette appellation à part un peu de cosmétique comme les deux bandes sur les côtés. Elle était à peine meilleure que la classique.

Est-ce que ton travail a consisté à créer une vraie version sportive ?

Quand j'ai intégré Simca, je venais de me payer une R8 Gordini d'occasion qui était l'auto en vogue à ce moment-là. Avec, j'ai gagné trois rallyes au début de la saison 1968. J'allais également travailler avec, mais je ne pouvais pas me garer sur le parking réservé aux collaborateurs, car ce n'était pas une Simca ! Peu de temps après ces trois rallyes, le directeur technique du centre m'appelle et me demande si j'ai un lien de parenté avec le Vaucard qui gagne des courses en R8 Gordini. Même si je trouvais la situation déplaisante, je lui ai répondu que c'était moi ! Il m'a fait venir dans son bureau pour me dire que ça la foutait mal qu'un ingénieur de Simca gagne en Renault. Quand il m'a demandé pourquoi je ne roulais pas en Simca, je lui ai répondu que, le jour où Simca aurait l'équivalent de la R8 Gordini, je pourrais le faire et j'ai ajouté que c'était dommage que ça n'existe pas, car on possédait tous les éléments pour le faire.

Que voulais-tu dire ?

Que si on mettait le moteur 1 294 double carbu du trop lourd Coupé 1200 dans la Simca 1000 en lui apportant des modifications pour qu'elle supporte cette augmentation de puissance, il y aurait la possibilité de rivaliser avec la R8.

Il a été d'accord ?

Je pense que le projet était déjà engagé, car il n'a pas fallu le pousser beaucoup. Nous avons mis en place un plan de bataille que nous avons dû présenter aux Américains de Chrysler.

Qu'est-ce que cela prévoyait ?

Nous sommes allés un peu loin ! Parmi les modifications, il y avait l'adoption d'un train avant triangulé, l'usage d'un moteur 1 440 cm³ avec une culasse Matra double arbres à cames en tête, ce qui était très rare pour l'époque. On parlait alors de 9 000 tours, ce qui était déjà pas mal pour une voiture client ! Nous avons aussi proposé une boîte 5 vitesses, un train arrière abaissé, des suspensions durcies, de meilleurs freins... On en faisait une vraie bombe !

Chrysler a donné son accord ?

Ils nous ont donné leur accord pour faire cette voiture, mais nous ne pouvions pas changer le train avant, pas adopter la boîte 5 et il fallait utiliser le 1 294 cm³ !

Cela a quand même donné une voiture performante ?

Lors d'un comparatif avec la R8, on s'est retrouvé là où je pensais qu'on serait, c'est-à-dire 8 dixièmes/1s derrière au kilomètre. J'ai alors demandé un coup de main à Pierre Dupasquier de chez Michelin. En dotant la Rallye 2 de pneus Formule France

qui avaient été créés pour la monoplace, on gommait cet écart ! La Simca est donc sortie avec ces gommages ! Bon, si tu faisais Paris-Marseille, sur autoroute et sans attaquer, avec tes Formule France, tu pouvais changer ceux de l'arrière en arrivant ! Michelin a eu beaucoup de plaintes à cause de ça...

Quelles étaient les qualités de la Rallye 2 ?

C'était une propulsion avec le moteur à l'arrière et c'était, selon moi, la meilleure façon d'apprendre à piloter. Pour aller vite, il fallait être fin et seuls les très bons parvenaient à sortir du lot. Grâce à Renault puis Simca, il y a eu une démocratisation du sport auto. Cela a également permis à toute une génération de pilotes de faire leurs débuts et de se révéler. C'est gratifiant d'être devant quand tout le monde roule avec la même auto. Tu sais que tu n'es pas mauvais.

Quels étaient ses principaux défauts ?

La fiabilité n'était pas toujours au rendez-vous. Chez Chrysler, ils étaient assez près de leurs soucis. On les gardait, car cela aurait impliqué de refaire des pièces. On ne pouvait rien changer, il fallait reconduire ! Parmi les soucis endémiques, les démarreurs étaient une catastrophe.

Tu as finalement couru avec une Rallye.

La tienne était très spéciale ?

En utilisant beaucoup d'éléments plastiques, j'avais baissé le poids de 200 kg. Elle en pesait 635. C'était une Groupe 5 sur laquelle je suis monté jusqu'à 1 650 cm³ et sur laquelle j'avais greffé un compresseur volumétrique. Dans le sinueux, elle était diabolique ! Je crois que le train avant triangulé que j'avais installé dessus court encore sur une autre voiture...

INTERVIEW JEAN-CLAUDE VAUCARD

L'ANCIEN DIRECTEUR TECHNIQUE DE CITROËN SPORT A EU UNE INFLUENCE IMPORTANTE SUR LE DEVENIR DE LA PETITE SIMCA 1000 EN COMPÉTITION. UNE VOITURE QU'IL A ÉGALEMENT PILOTÉE EN RALLYE, LUI FAISAIT SUBIR UNE PRÉPARATION TRÈS SPÉCIALE...

BOUTIQUE

COMMANDEZ-LES DES MAINTENANT



LES LÉGENDES DU RALLYE TOME 1 SPECIAL GROUPE B

11,90€

Peugeot 205 Turbo 16, Audi Quattro S1, Lancia Delta S4, Lancia 037, Porsche 911 SC RS, BMW M1... Entre 1982 et 1986, les Groupe B écrivent quelques-unes des plus belles pages de l'histoire du rallye. Dans ce premier tome des Légendes du

Rallye, retrouvez toutes leurs caractéristiques techniques, les interviews exclusives de leurs pilotes de l'époque : Ari Vatanen, Walter Röhrl, Massimo Biasion, Guy Fréquelin, Jean Ragnotti, Bernard Béguin, Didier Auriol... Un Hors Série Rallyes Magazine, à déguster sans modération !



LES ANCIENS NUMEROS L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE

7€



#253 Guide de la saison WRC 2014 - Walter Röhrl, une légende du Monte-Carlo - Yves Jouanny, la dernière séance - Peugeot 504 Coupé la reine de la savanne - Amateurs, N2 série...



#254 Subaru Impreza la piste aux étoiles Edmon Simon, Rallyes et copains d'abord - Vaison Sport - Didier Auriol Champion du monde - Amateurs les régionaux du touquet...



#255 Team Galtier 30 ans plus tard - Jose Barbara, sa carrière n'est pas fini - Markku Alen, ma vie chez Lancia Laskowski/Perry, deux espoirs en duel - Amateurs rallye d'Antibes...



BON DE COMMANDE

Rallyes
magazine

JE COMMANDE :

LE HORS-SERIE
11,90 € L'UNITÉ, PORT COMPRIS

LES LÉGENDES DU RALLYE SPÉCIAL GROUPE B

LES ANCIENS NUMEROS
7 € L'UNITÉ, PORT COMPRIS

#253 #254 #255

OFFRE VALABLE DANS LA LIMITE DES STOCKS DISPONIBLES.

Bulletin de commande à renvoyer accompagné de votre règlement à :
**6PACK COLLECTION - 65 BD CÔTE BLATIN
63008 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1**

OU SUR http://freewaymag.com/boutique/anciens-numeros_74_rallyes_.html

JE REGLE : €

CHÈQUE À L'ORDRE DE 6PACK PUBLISHING
 CARTE BANCAIRE

MANDAT POSTAL
À L'ORDRE DE 6PACK PUBLISHING

N° : _____ EXP : _____

Cryptogramme :

____ (3 derniers chiffres au dos de votre carte)

Date :

Signature :

MES COORDONNÉES :

M. MME NOM : PRÉNOM :

ADRESSE :

CP : VILLE : PAYS :

POUR UN TRAITEMENT PLUS RAPIDE DE VOTRE COMMANDE SI BESOIN EST,

MERCI D'INDIQUER VOTRE TÉLÉPHONE :

ET/OU VOTRE E-MAIL :

H5RM2



Les ancêtres de la Skoda
Fabia S2000, et bientôt R5,
se sont bien illustrés
en compétition et en rallye
notamment.

UNE LONGUE TRADITION EN COMPÉTITION

SKODA 120 S & 130 RS

L'ENGAGEMENT EN COMPÉTITION MÊME AVEC LES VÉHICULES LES PLUS IMPROBABLES EST UNE
SORTE DE SACERDOCE POUR SKODA... ET CELA LUI A RÉUSSI DANS LES ANNÉES 70,
LES RÉSULTATS ET LA SYMPATHIE NÉE AUTOUR DES MODÈLES 120 S ET 130 RS ONT PERMIS
À LA MARQUE DE MIEUX SE FAIRE CONNAÎTRE.



OBJETS RARES

Entre 1973 et 1977, les Skoda 120 S et 130 RS ont finalement été assez peu vues en Mondial. Les équipages officiels, qui faisaient preuve d'une fidélité sans faille, effectuaient seulement trois ou quatre apparitions par an et dans des manches très ciblées (Suède, Acropole, RAC...). En marge de ces participations, il est plus compliqué de recenser les engagements privés. Quelques inconditionnels de la marque ont tout de même tenté leur chance. Tony Didlick ne pouvait être qu'anglais pour disputer à quatre reprises le RAC sur une Skoda

120 S (1975 à 1978) et y connaître quatre abandons ! Plus chanceux, le Finlandais Markku Saaristo est venu à bout des 1000 Lacs en trois occasions, améliorant à chaque fois son classement sur sa 120 S : 26e en 1972, 15e en 73 et 13e en 75. Un peu plus tard, son compatriote Pekka Nyman a connu l'inverse avec cinq retraits consécutifs sur sa 120S (de 1977 à 1981). Si les Skoda ont donc été rares en Mondial, elles ont à l'inverse été omniprésentes dans les plateaux des rallyes tchécoslovaques, polonais, hongrois des années 70-80.

Engagées en Groupe 5, les Skoda 180 RS et 200 RS ont participé à quelques courses en Tchécoslovaquie.



©SKODA MOTORSPORT



Les Skoda ont été rares en Mondial, mais omniprésentes dans les plateaux des rallyes des pays de l'Est.

©SKODA MOTORSPORT

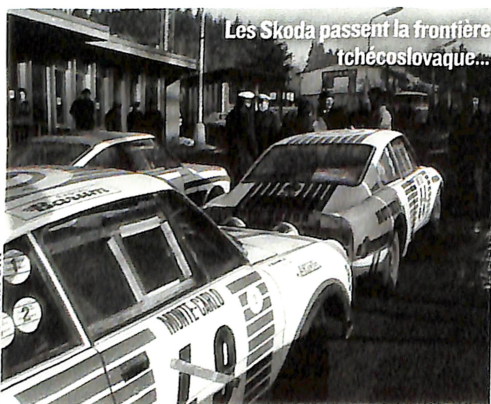
La présence en rallye des Fabia S2000 et bientôt celle des R5 n'est pas due au hasard. C'est le "simple" prolongement d'une histoire ayant démarré il y a fort longtemps. Créée en 1919 par Emil Skoda, la marque tchécoslovaque éponyme effectue ses débuts en compétition vers 1940. Au départ, cet engagement se produit surtout en circuit, puis dans les années 50, les premières Octavia commencent à apparaître dans les épreuves sur route. L'implication de

la marque, dont le siège est situé à Mlada Boleslav à quelques kilomètres de Prague, s'intensifie avec le lancement de deux modèles, la 1000 MB et la 1100 qui sont plus modernes et se prêtent mieux à un usage sportif avec des moteurs poussés jusqu'à 65 chevaux.

Reposant toujours sur une architecture avec la mécanique implantée à l'arrière, la 100 fait son apparition en 1969. Elle connaît une carrière encore plus développée. Dans leurs couleurs caractéristiques (orange ou verte avec le capo avant noir), elles écumant les rallyes européens. Reconnaisable avec sa calandre à phares ronds, le Coupé 110 R est une nouvelle étape conduisant à la version 120 R et puis S qui font leurs premières apparitions au début des années 70 et qui sont encore utilisées en 1973 quand le Championnat du monde apparaît. Pour faire face aux NSU TTS 1300, Fiat 128 1300 ou Alfa Romeo 1300 GTA, Skoda développe la 130 RS dont les prestations en Groupe 2 entre 1975 et 1978 ont permis à la marque, qui n'appartient pas encore à Volkswagen, de s'attirer de la sympathie et d'entretenir la tradition.

DOUBLÉ AU MONTE-CARLO 1977

Àu début des années 70, afin de démontrer son savoir-faire, Skoda développe deux prototypes : la 180 RS équipée d'un 1 771 cm³ de 154 chevaux et la 200 RS dont le moteur de 1997 cm³ atteint 163 chevaux ! Ces deux Groupe 5 participent à quelques courses en Tchécoslovaquie, mais ne reçoivent jamais l'aval de la FIA pour le Mondial. Elles sont de toute manière bien trop chères à construire en grand nombre pour Skoda. Elles servent cependant comme base de départ pour la 130 RS dont l'histoire de l'homologation reflète bien la philosophie de l'époque. Les stratèges de Mlada Boleslav jouent finement la partie et obtiennent le fameux sésame le 1er mai 1975. L'un des exploits de cette auto s'est déroulé au Monte-Carlo 77. Des trois exemplaires alignés pour affronter les 27 spéciales programmées (540 km chronométrés), deux se hissent sur les deux plus hautes marches du podium en Groupe 2, devant les Opel, les Autobianchi et autres Simca Rallye 2.



©SKODA MOTORSPORT



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 4 cylindres
 Emplacement : longitudinal arrière
 Soupapes : 8
 Cylindrée : 1 288 cm³
 Distribution : une paire de carburateurs Weber 40 DCOE 2
 Puissance maxi : 100 à 115 ch à 7 000 - 7 500 tr/min
 Refroidissement : refroidisseur à pistons monté à l'avant
 Lubrification : carter sec

CHÂSSIS

Carrosserie : coupé 2 portes
 Châssis : en métal
 Panneaux de carrosserie : en fibre de verre (capot ailes arrière) et aluminium (toit)
 Vitres : Makrolon incassable
 Arceau : tubulaire dans la coque

TRANSMISSION

Transmission : propulsion
 Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports

SUSPENSIONS

AR : bras oscillant 720

FREINS

AV et AR : servo freins à dépression

PNEUMATIQUES

AV : 20 x 7,2-13
 AR : 20 x 8-13

DIMENSIONS

Longueur : 4 020 mm
 Largeur : 1 720 mm
 Hauteur : 1 340 mm
 Poids : 825 kg

PRINCIPAUX PILOTES DE LA SKODA EN MONDIAL



©SKODA MOTORSPORT

MILOSLAV ZAPADLO

Date de naissance : 10 août 1952 en Tchécoslovaquie

Début en Mondial : RAC 1975 sur Skoda 130 S (39e)

Nombre de rallyes en Mondial : 6
 Victoire en Mondial : 0

Courses avec la Skoda 130 RS : En Mondial, il effectue ses six participations sur Skoda. 15e du Monte-Carlo '77, il prend aussi la 24e place du RAC 76 avant de signer son meilleur résultat à ce niveau avec un 9e rang à l'Acropole 78.

KVAIZAR SVATOPLUK

Date de naissance : 27 août 1947 en Tchécoslovaquie

Début en rallye : 1956

Début en Mondial : Monte-Carlo 1977 sur Skoda 130 RS (ab)

Nombre de rallyes en Mondial : 17
 Victoire en Mondial : 0

Titre : Champion de Tchécoslovaquie 1985 sur Skoda 130 RS

Courses avec la Skoda 130 RS : tout au long de sa carrière, il ne connaît qu'une seule marque. Si c'est lui qui court le plus longtemps pour Skoda (jusqu'en 1988), il est moins rapide que ses équipiers, son meilleur résultat en Mondial avec la 130 RS Groupe 2 étant une 20e place au RAC 1978.



Miloslav Zapadlo
Kvaizar Svatopluk
Václav Blahna
Pavel Štepl



©SKODA MOTORSPORT



©SKODA MOTORSPORT

VÁCLAV BLAHNA

Date de naissance : 26 février 1948 en Tchécoslovaquie

Début en rallye : 1972 sur Skoda 110 L

Début en Mondial : Monte-Carlo 1977 sur Skoda 130 RS (12e)

Nombre de rallyes en Mondial : 4
 Victoire en Mondial : 0

Titre : Champion de Tchécoslovaquie 1993 sur Ford Sierra RS Cosworth 4x4 et Ford Escort RS Cosworth

Courses avec la Skoda 130 RS : Il a presque 30 ans quand il délaisse les circuits pour découvrir le Mondial au volant d'une Skoda, marque qu'il utilise depuis ses débuts. En 1977, il connaît la "célébrité" en remportant le Groupe 2 au Monte-Carlo. Toujours soutenu par l'usine, il remporte quelques succès dans des épreuves européennes et obtient deux 8e places à l'Acropole 1979 et 1981.



©SKODA MOTORSPORT





JOHN HAUGLAND

Date de naissance : 23 septembre 1946 à Stavanger (Norvège) **Début en rallye :** 1967 sur Skoda 110 L

Début en Mondial : Suède 1973 sur Skoda 110 L (8e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 27 **Victoire en Mondial :** 0

Courses avec les Skoda 120 S et 130 RS : le Norvégien effectue pratiquement l'intégralité de sa carrière chez Skoda. Cela lui permet de connaître tous les modèles depuis la 110 L jusqu'à la Favorit de 1990 ! Vainqueur de rallyes comme le Barum (1980), il obtient plusieurs places d'honneur en Mondial : 8e en Suède 73, 7e en 75, 10e des 1000 Lacs 1977...

Comment as-tu débuté ? Espérais-tu faire carrière ?

J'étais passionné de sport automobile, mais je n'avais pas les moyens pour courir en rallye. A partir de 1965, j'ai donc débuté en circuit, sur Skoda. En Norvège, ces courses étaient alors bien plus populaires qu'aujourd'hui. Je travaillais pour l'importateur, mais c'est moi qui ai financé mes deux premières saisons. Au terme de celles-ci, l'importateur a commencé à m'aider. Après quatre ans, tout m'était payé et au bout de six ans je gagnais ma vie grâce au sport automobile ! A mes débuts, je voulais aller le plus loin possible. Je n'imaginai pas que j'allais piloter pendant 25 ans !

Pour un Norvégien, ce n'était pas commun de débiter sur Skoda ?

Si j'avais couru sur Saab ou Volvo, nous ne ferions pas cette interview ! Ma carrière aurait été courte. Chez Skoda, j'étais tout seul. Cela m'a ouvert beaucoup de possibilités et permis de vivre presque toute ma vie dans cet environnement.

Lorsque tu as débuté en rallye, as-tu eu des difficultés d'adaptation ?

Pas du tout. En circuit, il y avait plus de 40 courses par an ! Courant dans deux catégories, cela m'a permis de beaucoup rouler sur la terre, la glace et la neige. Quand en 1970 on m'a proposé de courir en rallye, j'ai dit oui tout de suite. Mon employeur a alors mis à ma disposition une 110 L d'usine pour courir en Norvège et au RAC. A la fin de la saison, Skoda a réuni ses pilotes en Tchécoslovaquie pour différentes activités. Nous devions venir avec nos voitures. Lors de la confrontation qui était organisée, j'ai réussi à devancer les équipages de l'usine et je suis moi-même devenu officiel Skoda à partir de 1971.

Comment est-ce que cela fonctionnait ?

J'avais tout d'abord un contrat avec Skoda. La marque n'avait pas d'argent, mais elle possédait le matériel, les voitures, les ingénieurs et les mécaniciens. Mon autre contrat était avec une société d'import-export du nom de Motokov. C'est elle qui avait le budget pour me faire courir. Motokov programmait quelques rallyes dans l'année. Si je voulais courir plus, il fallait juste trouver le budget afin de "louer" chez Skoda tout ce dont j'avais besoin. J'ai alors passé des accords avec les importateurs anglais, finlandais, grecs, danois et belges. Ils apportaient le budget et je fournissais tout le reste !

Tu étais pilote et team manager ?

C'est un peu ça. Pour ces mécaniciens venant de l'Est, c'était des événements très importants, car ils voyageaient à l'Ouest et ils étaient payés en devises étrangères. Il fallait faire attention lors de la composition de l'équipe en essayant de toujours choisir des gars possédant maison, avec femme et enfant pour qu'ils aient envie de revenir en Tchécoslovaquie...

Quel type de voiture était la Skoda 120 S ?

Plus puissante, grâce notamment à l'installation du radiateur à l'avant et la suppression du ventilateur, un peu plus légère, la 120 S était plus performante que la 110 L. Une fois assimilée la particularité du carrossage à l'arrière, elle était très facile à conduire.

Est-ce que la 130 RS constituait une grosse évolution ?

Les progrès ont été flagrants ! Tout était meilleur sur la RS : les suspensions, l'aérodynamique, sa largeur... Elle possédait une excellente répartition des masses, ce qui la rendait très efficace,

notamment sur le goudron. Le moteur de la 130 RS était directement issu de la série pour faciliter sa fabrication. Pour une homologation en Groupe 2, il fallait en construire 1 000... ce qui était loin d'être le cas !

Mais comment Skoda a-t-il obtenu l'homologation alors ?

En 1975, la FIA est venue vérifier si les voitures avaient bien été construites. Il n'était pas possible d'aligner comme cela 1 000 autos. Skoda a montré des papiers confirmant la production de toutes ces 130 RS. Elles devaient, officiellement, servir pour la police de Tchécoslovaquie ! Comme le nombre y était, elle a été homologuée dès 1976 ! J'ai souvent demandé au responsable de la production combien de voitures avaient réellement été construites. Il m'a toujours répondu avec un sourire : "suffisamment !"

Cela signifie que l'on ne sait pas combien de 130 RS ont été réellement construites ?

Je pense que la FIA a fait preuve de flexibilité. La Tchécoslovaquie était alors un pays d'Europe de l'Est et c'était important de permettre à ce constructeur de pouvoir courir. De plus, la 130 RS était plutôt une jolie voiture qui ne risquait de toute façon pas de venir se battre pour la victoire, donc pourquoi empêcher son homologation ?

As-tu piloté les prototypes 180 RS ou la 200 RS ?

Seulement durant les tests en 1975. Il y avait 160 chevaux, beaucoup de couple... Elles avaient surtout été construites pour montrer ce dont Skoda était capable. Elles ont ensuite servi de base à la 130 RS qui était plus facile à construire et à homologuer.

INTERVIEW JOHN HAUGLAND

PILOTE TROP MÉCONNU, JOHN HAUGLAND A LONGTEMPS ÉTÉ L'ARTISAN DE LA PRÉSENCE DE SKODA EN CHAMPIONNAT DU MONDE. AU VOLANT DES 110 L, 120 S OU 130 RS, LE NORVÉGIEN, QUI A PRATIQUEMENT FAIT TOUTE SA CARRIÈRE SOUS LES COULEURS DU CONSTRUCTEUR TCHÈQUE, S'EST CONSTITUÉ UN REMARQUABLE PALMARÈS.



LA RECONNAISSANCE PAR LE SPORT

TOYOTA COROLLA & CELICA

AYANT EFFECTUÉ SES PREMIÈRES APPARITIONS EN RALLYE JUSTE AVANT LA CRÉATION DU CHAMPIONNAT DU MONDE, TOYOTA A PROGRESSIVEMENT ACQUIS RÉPUTATION ET PALMARÈS. PRÉPARÉES PAR LE TTE, LES COROLLA ET LES CELICA ONT PARTICIPÉ À LA RÉJOUISSANTE DIVERSITÉ DE L'ÉPOQUE ET OFFERT BEAUCOUP DE SPECTACLE.



Patron du Toyota Team Europe,
Ove Andersson conjugait
responsabilité de l'entreprise
et plaisir au volant. Il prend ici
la 2e place au Portugal 1976.



©DPP/MCKLEIN

Hannu Mikkola impose la Toyota Corolla Levin aux 1000 Lacs en 1974.

**FICHE TECHNIQUE
TOYOTA CELICA 2000 GT GR. 2**

MOTEUR
Type : 4 cylindres en ligne 18R-G
Emplacement : transversal avant
Soupapes : 8
Distribution : double arbre à cames en tête
Alimentation : injection électronique
Compression : 11,5/1
Cylindrée : 1 998 cm³
Puissance maximale : 180 ch à 7 300 tr/mn
Couple maxi : 21,5 mkg à 5 500 tr/mn
Rapport poids/puissance : 5,556 kg/ch

CHÂSSIS
Carrosserie : coupé 2 portes

TRANSMISSION
Boîte de vitesses : 5 rapports
Type de transmission : propulsion

SUSPENSIONS
Suspensions AV : roues indépendantes, barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux
Suspensions AR : essieu rigide, barre Panhard, ressorts hélicoïdaux
Amortisseurs AV et AR : télescopiques

FREINS/DIRECTION
AV et AR : disques ventilés
Direction : à billes

PNEUMATIQUES
AV et AR en série : 195/60 VR 14

DIMENSIONS
Longueur : 4 330 mm
Largeur : 1 635 mm
Hauteur : 1 320 mm
Empattement : 2 500 mm
Poids : 1 000 kg

**LES VICTOIRES
D'UNE TOYOTA
COROLLA
EN MONDIAL**

PRESS-ON-REGARDLESS 1973

1. Boyce-Woods (Toyota Corolla), 6h58min28s2
2. Walker-Palmer (Volvo 142 S), à 24min15s
3. Smiskol-Smiskol (Datsun 240 Z), à 35min07s8

1000 LACS 1975

1. Mikkola-Aho (Toyota Corolla Levin), 2h52min33s
2. Lampinen-Markkanen (Saab 96 V4), à 1min14s
3. Mäkinen-Liddon (Ford Escort RS 1800), à 2min02s

Lorsque Sakichi Toyoda crée sa fabrique de métiers à tisser en 1897, il n'imagine pas qu'elle va devenir l'un des plus grands constructeurs de voitures au monde. A partir de 1933, après avoir bien étudié ce que faisait la concurrence, Toyoda se diversifie en produisant sa première voiture. Pour des questions d'écriture, de sonorité et de signification, la marque change officiellement de nom en 1937 et devient Toyota Motor Co. La première version de la Corolla, l'un des modèles emblématiques du constructeur, sort en 1966. La E10 est ensuite remplacée par la E20 à partir de 1970

qui connaît plusieurs déclinaisons, dont la Levin. Pendant que la marque nipponne gagne des parts de marché à travers le monde, les premières Toyota apparaissent en compétition à la fin des années 60. Le Grec George Kritikos (abandon) ou le Sud-Africain Jan Hettema (abandon) participent en effet au Monte-Carlo 68 avant que deux Corolla Mk II GSS ne soient alignées dans l'épreuve monégasque de 1970 pour Vic Elford (abandon) et Hettema (abandon). C'est également cette année-là qu'apparaît la première version de la Celica. Ayant assimilé l'importance du sport auto en terme d'image et de retombées, Toyota intensifie son implication en s'appuyant sur la Corolla et la Celica.

PAS TRÈS POPULAIRES...

Entre le manque de fiabilité affiché par les différents modèles et la prédominance de l'équipe d'Ove Andersson sur la préparation des Toyota, il n'est pas très étonnant de constater que peu de pilotes privés ont évolué en Mondial

avec ces modèles. Parmi eux, le Suédois Freddy Kottulinsky a effectué un one shot durant le Rallye de Suède 73, finissant 23e (Corolla). Comme lui, Pentti Airikkala (abandon/Suède 77/Celica) ou Chris Sclater (23e/RAC 75/Corolla) n'ont pas insisté. Disputant de

nombreuses courses en Europe et en Allemagne en 76, 77 puis 1980 (succès au Winter et au Sachs Baltic...) Achim Warmbold a connu des déboires en Mondial (abandon/Acropole 75/Corolla). Parmi les privés les plus assidus, l'Allemand

Klaus Fritzingler a débuté son "aventure" avec Toyota en 1977 par un abandon au Monte-Carlo et l'a poursuivie jusqu'en 1990 ! Sa 20e place en 1978 ou son 14e rang en 1979 figurent parmi ses meilleures perfs à ce niveau. Le Finlandais Markku Saaristo a réussi

l'exploit d'emmener sa Corolla à la 4e place des 1000 Lacs 77. L'année suivante, sous les couleurs du TTE, il a hissé sa Celica au 10e rang. Harald Demuth (25e RAC 74, abandon RAC 77), le Grec Ioannis Psihas (9e Acropole 73) ou encore le Suédois

Bengt Lundström (35e Portugal 74, 12e Suède 76 et 19e RAC 76) font partie du cercle restreint des pilotes ayant utilisé une Toyota à ce niveau. Enfin, en France, les amoureux de spectacle n'ont pas pu oublier la Celica orange Delta Mics de Max Forin...

LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE TOYOTA COROLLA ET CELICA EN MONDIAL



©DPPI/MCKLEIN

WALTER BOYCE

Date de naissance : 29 octobre 1946 à Ottawa (Canada)
Début en rallye : 1967 sur Mercury Comet
Début en Mondial : Press-on-Regardless 1973 sur Toyota Corolla (1er)
Nombre de rallyes en Mondial : 6
Victoire en Mondial : une, au Press-on-Regardless 1973 sur Toyota Corolla
Courses avec une Toyota : Il débute chez Toyota sur une Tezik en 1972. Il se signale ensuite en offrant à la marque sa toute première victoire en Mondial en 1973. L'année suivante, sur une Celica, il obtient également la 3e place du Rideau Lakes.

HANNU MIKKOLA

Date de naissance : 24 mai 1942 à Joensuu (Finlande)
Début en rallye : 1962 sur Volvo PV 544
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Ford Escort RS 1600 (4e)
Nombre de rallyes en Mondial : 123
Victoires en Mondial : 18 (1ère aux 1000 Lacs 1974 sur Ford Escort RS 1600)
Titres : Champion du monde 1983 (Audi Quattro). Champion de Finlande 1974 (Ford Escort). Champion d'Angleterre 1978 (Ford Escort)
Courses avec une Toyota : entre les 1000 Lacs 75 et les 1000 Lacs 1980, il dispute 12 courses pour Toyota, passant de la Corolla à la Celica. S'il obtient une victoire en 1975 (1000 Lacs), une 2e place (RAC 77) et une 3e (1000 Lacs 76), il connaît aussi 9 abandons ! Ses apparitions dans le Championnat anglais de 1977 ne sont pas non plus couronnées de succès.



©DPPI/MCKLEIN



©DPPI/MCKLEIN

LEIF ASTERHAG

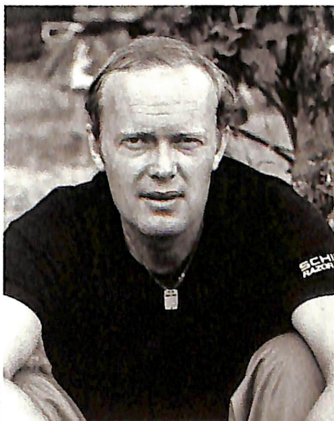
Date de naissance : 7 octobre 1946 à Stockholm (Suède)
Début en Mondial : Portugal 1973 sur BMW 2002 Tii (ab)
Nombre de rallyes en Mondial : 21
Victoire en Mondial : 0
Nombre de rallyes en Mondial : 3
Courses avec une Toyota : Il commence à piloter des Toyota en 1973 avec le team St Bruno et ne s'arrête qu'en 1992. S'il connaît de très nombreux abandons, il enregistre aussi une 10e place aux 1000 Lacs 76 (Corolla), une 7e en Suède 77 (Celica) et enfin une 9e aux 1000 Lacs 78 sur la Celica 2000 GT.



©DPPI

BJÖRN WALDEGÅRD

Date de naissance : 12 novembre 1943 à Ro (Suède)
Début en rallye : 1962 sur VW 1200
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Spider (ab)
Nombre de rallyes en Mondial : 65
Victoires en Mondial : 16 (1ère en Suède 1975 sur Lancia Stratos)
Titre : Champion du monde 1979 (Ford Escort et Mercedes 450 SLC)
Courses avec une Toyota : ses premiers contacts avec Toyota interviennent en 1974. Après un abandon au Portugal sur la Celica, il prend la 4e place du RAC avec la Corolla. Sur cette auto, son Portugal 75 se solde par un abandon.



©DPPI



©DPPI

JEAN-LUC THÉRIER

Date de naissance : 7 octobre 1945 à Neuchâtel-en-Bray (76)
Début en rallye : 1966 sur Renault 8 Gordini
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (5e)
Nombre de rallyes en Mondial : 46
Victoires en Mondial : 5 (1ère au Portugal 1973 sur Berlinette)
Titres : Champion de France 1973 (Berlinette) et 1982 (Renault 5 Turbo). Vainqueur de la Coupe de France des rallyes sur terre 1979 et Champion de France des rallyes sur terre 1980 (Toyota Celica)
Courses avec la Toyota Celica : débutée au RAC 76, la collaboration entre le Français et la marque japonaise ne connaît pas la réussite escomptée avec 14 abandons en... 14 rallyes ! Cela fonctionne mieux en France avec plusieurs succès, dont les 1000 Pistes à deux reprises.

LES DÉBUTS DU TTE

Conscients qu'ils manquent d'expérience en rallye, les dirigeants de Toyota décident de s'appuyer sur un pilote ayant l'habitude de la discipline. Le choix se porte sur Ove Andersson, qui se voit confier une Celica 1600 GT pour le RAC 1972. La victoire de classe et la 9e place finale du Suédois, devant le grand rival Datsun, encouragent Toyota à poursuivre dans cette voie. Cette volonté est encore renforcée par le succès du Canadien Walter Boyce lors du Press-on-Regardless 1973 au terme d'une initiative pourtant privée. Andersson est autorisé à installer un atelier dans sa ferme suédoise d'Uppsala. L'Andersson Motorsport devient ainsi le premier préparateur à représenter un constructeur en Mondial ! Les participations s'accroissent aussi bien sur des Celica que des Corolla. Andersson, qui continue de piloter (et pas que pour Toyota !), joue aussi le rôle de team manager. Afin de gagner en professionnalisme et de se désenclaver, le tout nouveau TTE (Toyota Team Europe) déménage à Bruxelles en 1975. Cette même année est marquée par le tout premier succès d'une Toyota en Europe lorsque Hannu Mikkola gagne les 1000 Lacs sur une Corolla 1600 Levin TE27. L'équipe, qui ne cesse de se développer, exploite des Celica 2000 GT RA20 avec plus ou moins de réussite. En 1979, le TTE, dont la réputation est désormais établie, franchit un nouveau cap en s'installant à Cologne en Allemagne. C'est dans ces nouveaux ateliers que vont s'écrire les plus belles pages de Toyota en rallye.



©DPPI/MCKLEIN



PAR SANDRO MUNARI

BILLET D'HUMEUR

LES RALLYES D'UN AUTRE TEMPS

Je crois qu'il est important que je fasse immédiatement une distinction entre les rallyes de mon époque et les rallyes modernes. Si nous avons respecté les idées de longueur, de difficulté et de durée issues de la définition du mot anglais "Rally", les concurrents d'aujourd'hui se gargarisent de titre mondial, mais avec quels risques ? Quelle fatigue ?

Alors qu'il y avait entre 20 et 25 voitures officielles, combien sont-ils aujourd'hui les pilotes de valeur à se battre ? Deux ! Et ils ne savent pas ce que ça signifie de conduire pendant 36 heures de suite comme au Rallye Monte-Carlo lors des 3 000 kilomètres de la Concentration. Au terme de cette dernière, avant d'arriver à Monaco, nous avons cinq épreuves spéciales à affronter, dont trois fois le Turini de nuit. Cela comptait pour le classement et déterminait aussi l'ordre de départ de la seconde étape. Courir de nuit imposait de combattre un autre type d'adversaire très dangereux : le sommeil. Quand nous arrivions au terme de cette Concentration, nous n'avions même pas la possibilité de prendre une douche pour essayer d'évacuer un peu de fatigue. Pour tenter de me réveiller, je me frottais le visage avec de la neige ! Aujourd'hui, les concurrents finissent leur journée à 17h. Ils rentrent alors à leur hôtel prendre le thé.

Et je ne parle même pas du Safari ! Le premier auquel j'ai participé comprenait 6 500 km à parcourir en cinq jours à travers l'Ouganda, le Kenya et la Tanzanie. Le rallye se déroulait souvent durant la saison des pluies. Nous devions affronter la boue et trouver de l'aide pour traverser les gués. Quant à la nuit au Safari, il fallait non seulement se battre contre les adversaires, mais aussi contre soi-même pour conserver intacte une concentration maximale.

Les voitures qui participaient possédaient des caractéristiques techniques différentes avec des modèles à moteur avant ou arrière, des propulsions, des tractions. Les constructeurs

s'engageaient pour démontrer que leurs produits étaient meilleurs que la concurrence. Un exemple illustre bien la situation de l'époque. En 1971, Lancia a décidé de fermer la ligne d'assemblage de la Fulvia Coupé parce qu'elle ne se vendait pas, envoyant à la maison 2 500 ouvriers. Après notre victoire au Monte-Carlo 1972 avec Mario Mannucci sur la Fulvia HF, Lancia a vendu 50 000 exemplaires de la voiture et a dû rouvrir la chaîne d'assemblage et rappeler les 2 500 ouvriers. Ils ont eu du travail pendant six ans ! Cet épisode est très éloquent parce qu'il montre que les rallyes comportaient alors un volet sportif, mais aussi un volet social.

L'une des erreurs de la FIA a été d'accepter les voitures à quatre roues motrices que très peu de constructeurs possédaient à leur catalogue. Cela a fait fuir des concurrents historiques qui avaient enthousiasmé les foules. Les sponsors ont suivi le même mouvement. La lutte s'est souvent résumée à un duel entre deux marques, ce qui peut poser des soucis de crédibilité, mais aussi de relève. En effet, comment motiver de jeunes pilotes débutants à s'engager dans ce sport, au passage très coûteux, en sachant qu'il n'y a que deux possibilités d'avenir et qu'ils n'ont, par conséquent, que très peu de chance de réussir à devenir professionnel ? Il y a des risques pour que cette discipline disparaisse un jour.

Auparavant, il n'y avait aucune aide électronique. C'était le pilote qui faisait la différence en affrontant des parcours très longs et piègeux. Il n'était pas rare d'abandonner sur des casses mécaniques. Aujourd'hui, ce sont surtout les sorties de route qui entraînent les abandons. Pour ma part, je suis parvenu à remporter 38 victoires en 138 départs. J'ai aussi connu 47 abandons sur des soucis mécaniques et 12 sur sortie de route. Les rallyes étant très longs, il était difficile, voire impossible, d'en faire plus d'une quinzaine par an, ce qui a des conséquences sur le palmarès qui n'est pas aussi rempli que celui des pilotes actuels. La présence de voitures de différentes

conceptions offrait une grande variété de bruits de moteur. Cela permettait au public, alors très nombreux, de deviner, de loin, quel modèle était en train d'approcher. Pour les pilotes, cette époque était aussi synonyme de longues attentes avec notamment des reconnaissances à rallonge qui nous imposaient de séjourner plusieurs jours dans le même hôtel, ce qui nous permettait aussi de beaucoup discuter.

Et que dire des rallyes à parcours secret ? Au RAC par exemple, les reconnaissances étaient interdites. Cela ne nous empêchait pas de parcourir 4 000 km et 78 spéciales au mois de novembre dans les forêts anglaises sur des chemins couverts de neige ou verglacés alors que les pneus à clous étaient interdits ! C'est dans des conditions similaires que j'ai disputé et gagné des rallyes comme le Rideau Lakes au Canada ou le Total Rally en Afrique du Sud. La présence d'un public nombreux n'était pas désagréable, au contraire. Cela permettait en effet de savoir où se situaient les ponts ou les courbes dangereuses et ainsi de lever le pied. Le Tour de France Auto est également une épreuve qui a compté dans ma carrière. C'était un rallye très difficile avec 6 000 km à parcourir en neuf jours. On devait affronter des circuits comme celui du Montjuïc en Espagne, des courses de côte ou encore des épreuves spéciales empruntées au Monte-Carlo. Durant la course, c'est toujours moi qui conduisais. Il y avait aussi beaucoup de navigation sur de toutes petites routes. Même à proximité de l'arrivée, il fallait rester vigilant. La dernière étape s'élançait à 5h30 du matin. Après avoir conduit toute la journée et toute la nuit, l'arrivée était jugée à 22h le lendemain ! J'ai disputé des rallyes très éprouvants dans ma carrière, mais celui-ci était si compliqué que j'ai perdu 7 kg ! Heureusement, nous l'avons gagné !

Les rallyes étaient ceux de notre époque. Ceux d'aujourd'hui devraient prendre un autre nom.

Paddock 3x3m
219 € TTC
Frais de port inclus



Tente pliante 3x3m
Structure métallique
Profilé 31 mm
Hauteur de 1,9 à 2,1m
Toile polyester 280 gr/m²
Livrée avec 3 murs pleins et 1 mur porte



Paddock 3x6m
319 € TTC
Frais de port inclus

Tente pliante 3x6m
Structure métallique
Profilé 31 mm
Hauteur de 1,9 à 2,1m
Toile polyester 280 gr/m²
Livrée avec 3 murs pleins et 1 mur porte



Bâche de sol 3x3m
99 € TTC
Frais de port inclus

Bâche de sol 3x6m
129 € TTC
Frais de port inclus

Bâches de sol
3x3m et 3x6m
Couleur gris
Conforme norme FFSA
PVC 520 gr/m² imperméable



www.france-chapiteaux.com

Barrière de stand
Longueur 2 mètres
Hauteur totale 1m
Structure aluminium

Barrière 2x0,8m
139 € TTC
Frais de port inclus

Lest'O 30 Litres
19,90 € TTC
Frais de port inclus



Lestage WATERBAG
Format 40x40x30 cm
30 Litres
Pour arrimage de stand
Couleur gris

**PADDOCKS
DE COURSE
& STANDS
À MONTAGE
RAPIDE**



www.france-chapiteaux.com

Retrouver toutes nos gammes de tentes : www.france-chapiteaux.com.

Tél. : 04 74 94 82 80 - contact@france-chapiteaux.com - www.france-chapiteaux.com

**VENTE
& LOCATION**



AIRTENT

STARFULL



ZP550

8 GAMMES DE TENTES À MONTAGE RAPIDE ENTièrement PERSONNALISABLES

ZP550 : Tentes pliantes, surface de 9 à 36 m², homologuées CTS, montage en 45 secondes.

AIRTENTS : Tentes gonflables, surfaces de 9 à 36 m², montage en 3 minutes.

STARFULLS : Espace Réceptif, tentes de 9 à 17 mètres de diamètre, montage en 15 minutes.

PLV : Arches gonflables, barrières, totems, drapeaux, mobilier gonflable, PLV sur mesure...

www.lptent.com



Find us on:
facebook

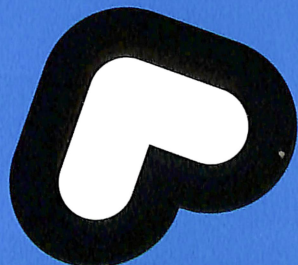
Tél. : 04 74 94 08 50

Fax : 04 74 94 07 07

Email : info@lptent.com

81-83, rue du Morellon

38070 - SAINT-QUENTIN FALLAVIER



LPTENT

www.lptent.com

Only the experience

YOKOHAMA partenaire des 100 Tours



CIRCUIT / COURSE DE COTE

Slick

Pluie



DISPO

ADVAN
A005

du 13" au 20"



DISPO

ADVAN
A006

du 13" au 20"

CIRCUIT / RALLYE ASPHALTE / VHC

Pluie

Sec/Mixte/Pluie

Sec/Mixte

Sec/Mixte/Pluie



DISPO

ADVAN
A021R

du 13" au 14"



DISPO

ADVAN
A032R

10"/13"/15"/16"



DISPO

ADVAN
A048

du 12" au 18"



DISPO

ADVAN
A006T

du 15" au 18"

RALLYE TERRE / AUTOCROSS

Terre dure / Terre molle / Boue



DISPO

ADVAN
A035

du 13" au 15"



DISPO

ADVAN
A053

15"

Crédit photo EVO : Sylvain HENRY

Informations techniques
et fiches produits sur :
www.yokohama.fr

Parce que vous avez une réelle passion pour le pilotage, YOKOHAMA propose une large gamme de pneumatiques compétition pour toutes les disciplines.

Une longue expérience, une parfaite maîtrise des conditions de course sur tous les terrains vous garantissent les meilleures performances.

Le prochain podium est pour vous !

YOKOHAMA France - BP 375 - 69746 GENAS Cedex - Tél. 04 78 900 111
Fax 04 78 900 120 - www.yokohama.fr - yokohama@yokohama.fr

YOKOHAMA