

LES ANNÉES 70 DATSUN 1600 SSS / 1800 SSS / VIOLET 160J

Au Safari 1974, Rauno Aaltonen et sa Datsun 1800 SSS sont encadrés par deux 240 Z.



DATSUN SE MULTIPLIE

# DATSUN 1600

## SSS / 1800 SSS / VIOLET 160J

SI CERTAINS CONSTRUCTEURS RECHIGNENT À S'ENGAGER EN COMPÉTITION, DATSUN PRATIQUE UNE TOUT AUTRE POLITIQUE. DANS LES 70, PLUSIEURS MODÈLES DE LA MARQUE JAPONAISE SONT SUSCEPTIBLES DE SE TRANSFORMER EN "VOITURE DE COURSE" POUR LE PLUS GRAND PLAISIR DES PILOTES ET DU PUBLIC.



**A**u cours des années 70, l'implication de Datsun en rallye ne cesse de se renforcer. Ayant trouvé dans les épreuves sur routes un excellent terrain pour démontrer les qualités de ses véhicules, le constructeur japonais multiplie les engagements. Cela s'effectue parfois dans de telles proportions qu'il devient compliqué de saisir le but recherché. En 1973, alors que les pilotes de pointe disposent encore de 240 Z, les premières 1600 SSS apparaissent. Les changements d'appellation en fonction du pays où elle évolue ne permettent pas toujours très bien de savoir de quelle voiture il s'agit. Ainsi, la 1600 SSS est parfois appelée Datsun 510 ou Datsun Bluebird. S'inspirant de la BMW 1600, elle possède une coupe très classique qui change à peine lorsqu'elle est utilisée en rallye. Rudimentaires et peu puissantes, la 1600 SSS tout comme la 1800 SSS ou la Violet 160J se démarquent grâce à leur poids peu élevé, la facilité d'entretien et leur fiabilité.



Safari 1973, sur sa 1800 SSS Harry "Sputnik" Källström assure le doublé Datsun avec Shekhar Mehta sur la 240 Z.

## PILOTES CONFIRMÉS OU EN DEVENIR

**H**abitué aux Porsche ou aux Alpine, Gérard Larrousse connaît deux expériences hors Championnat au volant d'une Japonaise en 1972 au Bandama et lors de sa belle 2e place au Bandama 1973. Durant cette édition, Guy Chasseuil est contraint à l'abandon avec sa 1600 SSS, mais se rattrape l'année suivante (2e). Le Grec Tasos Livieratos ("Siroco" pour les intimes !) ne court qu'une saison sur une Violet 160J, s'octroyant la 5e place de l'Acropole et s'imposant au Rally DETH et à l'Halkidiki. 5e du Rideau Lakes 74 sur une 240 Z, le Canadien Bo Skowronnek ne parvient jamais à égaler cette performance avec sa 1600 SSS (abandon en 1977 et 1979). Avant d'effectuer une très belle carrière sous les couleurs de ce constructeur, Timo Salonen démontre son talent sur une 160J qu'il mène deux fois au

6e rang des 1000 Lacs (75 et 76). Son compatriote Markku Alén tente aussi la 160J aux 1000 75, sans réussite ! Andy Dawson roule essentiellement en Angleterre, parvenant à finir 12e du RAC 75, puis 8e en 1976. L'Allemand Jochi Kleint accède au 17e rang du RAC 75 sur une Violet tandis qu'Ulf Grönholm, le papa de Marcus, ne voit pas l'arrivée des 1000 Lacs 74 sur sa 160J. Enfin, bien que beaucoup moins connu, le Tanzanien Zully Remtulla se spécialise dans les places d'honneur au Safari. 11e en 1972 sur une 1600 SSS, il passe ensuite à la 1800 SSS en 73 (12e), puis la Violet 710 en 1975 (6e), avant de courir plusieurs éditions avec sa 160J (8e en 76, 8e en 77...). Hors Championnat, Jean Ragnotti s'impose en 1975 et 1978 dans le Safari calédonien au volant d'une Datsun Violet.



### LA VICTOIRE D'UNE DATSUN 1600 SSS EN MONDIAL

ACROPOLE 1976

1. Källström-Billstam (Datsun Violet 160 J), 8h43mn14s
2. Siroco-Andriopoulos (Berlinette 1800), à 5min24s
3. Mehta-Liddon (Datsun Violet 160J), à 26min39s

## 2 VICTOIRES SURPRENANTES

La magie de la période des années 70 vient du fait que presque toutes les voitures pouvaient (avec un peu d'imagination !) se transformer en voiture de rallye. Des protections grillagées devant les phares, une paire d'anti-brouillards sur le pare-choc, des "marmites" supplémentaires au niveau des rétroviseurs, un capot avant peint en noir mat... voilà quelle était la recette des autos des seventies... en tout cas chez Datsun ! Les 1600 SSS ou les 1800 SSS n'étaient pas des terreurs, mais bien menées par des pilotes fiables, elles sont parvenues à damer le pion à des équipages bien plus performants sur le papier. Cela a été le cas au Bandama 1973. Même si ce rallye organisé en Côte d'Ivoire ne figure pas au Championnat, Edgar Herrmann profite des déboires des Peugeot et des SM pour s'imposer. Même configuration pour Harry Källström lors de l'Acropole 76 marqué par de très nombreux abandons parmi les favoris. Si ces succès comportent une part de chance, ils proviennent aussi de la qualité de préparation affichée par le team Datsun rompu aux épreuves très exigeantes.



Timo Salonen prend par deux fois la 6e place aux 1000 Lacs avec la Datsun 160J (ici en 1975).

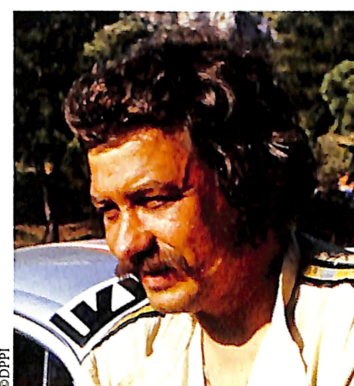
# PRINCIPAUX PILOTES DE LA DATSUN 1600 SSS / 1800 SSS / VIOLET 160J EN MONDIAL



## RAUNO AALTONEN +

**Date de naissance :** 7 janvier 1938  
**Débuts en rallye :** 1956  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240 Z (18e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 25  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titre :** Champion de Finlande 1961 et 1965. Champion d'Europe 1965 (Mini Cooper)

**Courses avec la Datsun 1600 SSS/1800 SSS/Violet 160J :** c'est à partir de 1977 qu'il est sollicité par Datsun pour piloter ces modèles. Le Finlandais (2e du Safari 77) continue de courir jusqu'en 1980 sur des 160J. Il remporte un succès important pour Datsun lors du Southern Cross Rally 1977 organisé en Australie.



## HARRY "SPUTNIK" KÄLLSTRÖM

**Date de naissance :** 30 juin 1939 à Södertälje (Suède). Décédé le 13 juillet 2009 d'une crise cardiaque  
**Début en rallye :** 1957  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (8e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 28  
**Victoire en Mondial :** une, à l'Acropole 1976 sur Datsun Violet 160 J  
**Titre :** Champion d'Europe 1969 sur Lancia Fulvia  
**Courses avec une Datsun 1600 SSS/1800 SSS/Violet 160J :** le Suédois pilote l'ensemble des Datsun lancées en compétition, passant de la 1800 SSS du Safari 73 (2e) à la Violet de 1974 (21e aux 1000 Lacs, 15e au RAC). Au volant de cette dernière, il apporte à la firme nipponne sa première victoire en Europe.

## SHEKHAR MEHTA

**Date de naissance :** 20 juin 1945 à Kampala (Ouganda). Décédé le 12 avril 2006 des suites d'une pneumonie  
**Début en rallyes :** 1966 sur BMW 1800  
**Début en Mondial :** Safari 1973 sur Datsun 240 Z (1er)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 48  
**Victoires en Mondial :** 5 (1<sup>ère</sup> au Safari 1973 sur Datsun 240 Z)  
**Courses avec la Datsun 1600 SSS/1800 SSS/Violet 160J :** revenu chez Datsun en 1975 après quelques "infidélités", il permet à la 160J d'obtenir plusieurs bonnes performances au Maroc 75 (6e) et à l'Acropole 76 et 78 (3e). Il connaît en revanche de nombreux déboires au Safari avec trois abandons successifs. S'appuyant sur sa science des terrains cassants, il s'impose à Chypre dans le Championnat d'Europe 76.



## TONY FALL

**Date de naissance :** 23 mars 1940 à Bradford (Angleterre)  
Décédé le 1er décembre 2007 d'une attaque cardiaque  
**Début en rallye :** sur Mini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240 Z (8e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 11  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec la Datsun 1600 SSS/1800 SSS/Violet 160J :** Contrairement à ses habitués compagnons d'écurie qui varient les modèles, lui reste fidèle à la 240 Z. Sa seule exception est une 4e place au Safari 73 sur une 1800 SSS.



## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne  
Emplacement : longitudinal avant  
Soupapes : 16  
Alésage x course : 83 x 73,7 mm  
Cylindrée : 1 595 cm<sup>3</sup>  
Distribution : un arbre à came en tête  
Puissance maxi : 93 ch à 6 000 tr/min  
Puissance au litre : 58,31 ch/l  
Taux de compression : 9,50/1  
Couple maxi : 140 Nm à 4 000 tr/min  
Rapport poids/puissance : 96,37 ch/kg

### CHÂSSIS

Carrosserie : berline 2 portes

### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports  
Autobloquant : non

### SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes type McPherson  
AR : roues indépendantes par essieux semi-oscillants et semi-tracté  
Amortisseurs : télescopiques à double effet

### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
AR : tambours et patins auto-seurveur  
Direction : circulation à billes

### PNEUMATIQUES

AV et AR : 5.60 x 13.4  
Jantes : acier 13"

### DIMENSIONS

Empattement : 2 420 mm  
Longueur : 4 120 mm  
Largeur : 1 560 mm  
Hauteur : 1 410 mm  
Voie AV : 1 270 mm  
Voie AR : 1 270 mm  
Poids : 965 kg

## EDGAR HERRMANN

**Date de naissance :** 20 février 1932 en Allemagne  
**Débuts en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240 Z (abandon)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 8  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec la Datsun 1600 SSS/1800 SSS/Violet 160J :** Victorieux à la surprise générale du Safari 1970 au volant d'une 1600 SSS, le Kenyan d'origine allemande signe ensuite un autre exploit en remportant, hors Championnat, le Bandama 1973 sur une 1800 SSS qu'il découvre !

Monte-Carlo (1973), le Gol du Corcaire sur le Laurent rajon...





# LES VOITURES A BRETELLES **DAF 55**

AVEC DE TELLES FICHES TECHNIQUES, IL ÉTAIT IMPENSABLE QUE DES DAF PUISSENT ÉVOLUER EN COMPÉTITION... ET ENCORE MOINS GAGNER ! LE CONSTRUCTEUR BATAVE A CEPENDANT TENTÉ L'AVENTURE ET, AUX MAINS DE CLAUDE LAURENT NOTAMMENT, LES PETITES NÉERLANDAISES ONT VÉCU DES CARRIÈRES QUE BEAUCOUP DE LEURS RIVALES PLUS HUPPÉES PEUVENT LEUR ENVIER.

## QU'IMPORTE LE FLACON...

Même si sa production se compose essentiellement de voitures aux cylindrées réduites, Daf a toujours été actif en compétition. Dans les années 60-70, les coûts réduits réclamés pour courir avec une Daf génèrent un engouement étonnant. Plusieurs pilotes tentent l'expérience avec des résultats surprenants. Un service spécifique se charge de préparer une Daffodil "S" de 850 cm3 qui remporte des succès de classe au Spa-Sofia-Liège 63 (Ransy), en Suède (Rob Slotemaker), aux Tulipes 65 (Laurent), au Lorraine (Laurent)... Au Monte-Carlo 1967, pendant que David van Lennep évolue sur une Daf 33, Claude Laurent dispose d'une 44 R (R pour Rallye !) qui se différencie de celle de série par un carrossage plus prononcé des roues arrière, deux feux de recul et une bande orange sur le toit ! Plus tard, le montage du 1 100 cm3 sur la

55 lui permet de viser la victoire dans sa classe. Afin de lutter contre son image de voiture frêle ne convenant qu'aux femmes, Daf n'hésite pas à s'engager dans des épreuves extrêmes comme le Marathon Londres-Sydney de 1968 dans lequel les deux 55 de Slotemaker et Van Lennep parviennent au bout des 16 000 km ! Une série Marathon sera créée en hommage à cet exploit. Ce coupé est équipé du moteur de la R8 "S". En 1970, Daf dote ses 55 de la mécanique de l'Alpine A110 et participe à plusieurs épreuves d'envergure comme la Ronde Cévenole avec notamment Jean-Louis Haxhe (sortie de route). Pour la glace ou le rallycross, un proto 55 avec 4 roues motrices et un moteur installé longitudinalement à côté du pilote est même créée. Le rachat de la marque par Volvo met un terme à la présence des petites Daf en compétition.



Tour de Corse 1973

© ARCHIVES CLAUDE LAURENT

© ARCHIVES CLAUDE LAURENT



C'est en 1928 aux Pays-Bas que la famille Van Doorne crée la marque DAF. La Doorne Automobielen Fabriek ne commence cependant à fabriquer des voitures qu'à partir de 1959 en se spécialisant dans le créneau des petits véhicules. Dérivée de la 600 (bicylindre de 600 cm3, 22 ch), la Daffodil (qui signifie jonquille !) de 1961 (750 cm3, 32 ch) se vend bien contrairement à la 44, pourtant dessinée par Michelotti, qui apparaît en 1966. Pour remédier aux reproches de sous-motorisation qui lui sont faits, Daf se tourne vers le 1 110 cm3 de la Renault 8 qui est installé dans

la nouvelle 55 de 1967. Alors que les difficultés financières sont de plus en plus importantes, Daf est racheté par Volvo en 1975, année où sort la Volvo 66 qui aurait dû être la première "grosse" Daf. Outre leur prix et leur facilité de conduite, la principale caractéristique des voitures de la firme d'Eindhoven a toujours été le Variomatic inventé par Hub Van Doorne. Composé de quatre poulies, de courroies (d'où leur surnom !), de ressorts et de masses, cet

ingénieux système donne au conducteur l'impression qu'il possède une multitude de vitesses... sans jamais avoir à en changer ! Surnommé "la boîte aux cent rapports", ce Variomatic est dépourvu de différentiel. C'est le ripage de la courroie sur la poulie et du pneu sur la route qui fait office de différentiel, ce qui permet aux Daf d'être très à l'aise sur la neige. Cela contribuera également au bon comportement des petites Hollandaises en compétition.

## LE VARIOMATIC ETAIT SURNOMMÉ LA BOÎTE AUX CENT RAPPORTS



Les Daf étaient très à l'aise sur la neige, ici Claude Laurent au Rallye de Suède 1973.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Moteur : 4 cylindres en ligne (Renault)  
 Emplacement : longitudinal avant  
 Distribution : arbre à cames latéral  
 Alimentation : carburateur horizontal  
 Alésage x course : 70 x 72 mm  
 Cylindrée : 1 108 cm<sup>3</sup>  
 Compression : 8,5:1  
 Puissance maximale : 50 ch à 5 000 tr/mn  
 Couple maxi (kg/m) : 84 Nm (8,6 mkg) à 3 000 tr/mn  
 Rapport puissance/litre : 45,126 ch/litre

### TRANSMISSION

Automatique "Variomatic"  
 Type de transmission : propulsion

### SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes, barres de torsion transversales  
 AR : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux

### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
 AR : tambours  
 Direction : crémaillère

### PNEUMATIQUES

AV : 135 SR 14  
 AR : 135 SR 14

### DIMENSIONS

Longueur : 3 880 mm  
 Largeur : 1 540 mm  
 Hauteur : 1 310 mm  
 Empattement : 2 250 mm  
 Voies AV : 1 280 mm  
 Voies AR : 1 250 mm  
 Poids : 725 kg

## LES VRAIS AVENTURIERS

Il fallait une bonne dose d'inconscience pour disputer des épreuves aussi extrêmes que le marathon Londres-Sydney ou le Safari au volant d'une voiture qualifiée par ailleurs de "voiture d'infirme" ou de "voiture de bonnes femmes". Pourtant, de courageux pilotes étaient au départ de ces épreuves, prêts à en découdre ! S'il n'a jamais évolué en Mondial, Jean-Louis Haxhe

a souvent piloté des Daf. Entre 1968 et 1972, le Belge a participé aux plus grands rallyes, du Monte-Carlo 68 (abandon), au Sanremo 69 (11e) en passant par le Tour de Corse 70 (abandon) ou le Safari 71 (abandon) ! Le Hollandais Rob Slotemaker n'a pas goûté au Mondial avec une Daf, mais il a fait partie de l'aventure de la marque dans les années 60, terminant

19e de la Coupe des Alpes 66 ou 17e du Marathon Londres-Sydney 68. Le Hollandais Win Luijbregts est parvenu à se classer 9e du Portugal 71 et 10e en 1972. Il a aussi terminé 22e du Monte-Carlo 1972, mais n'a pas réussi à atteindre l'arrivée du RAC 1973. Pilote Volvo lorsque le constructeur suédois a racheté Daf, Per-Inge Walfridsson a disputé le Rallye de Suède 1975

au volant d'une 66, mais le fougueux Viking a abandonné. Plusieurs Anglais ont utilisé des Daf dans leur championnat ou en Mondial comme Mikke Hibbert, Dick Newsum (abandon RAC 73 et 74) ou encore Sandy Lawson. Si cette dernière a pris part à plusieurs RAC (72 à 75), elle est aussi allée disputer les 1000 Lacs 73 (45e) ou le rallye Firestone 74 (24e).







## CLAUDE LAURENT

**Date de naissance :** 28 novembre 1935 à Orléans (45) **Début en rallyes :** 1952

**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Daf 66 (30e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 35 **Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec une Daf :** parmi toutes les originales voitures qu'il a eues entre les mains, la Daf est sans doute celle qui l'a le plus marqué. Sa collaboration avec la firme hollandaise a débuté en 1964. Des quatre épreuves disputées en Mondial, il est parvenu à atteindre l'arrivée à trois reprises, se classant 30e du Monte-Carlo 73, 12e du Portugal 73 et 16e du Tour de Corse 74, sa dernière course sur une Daf.

### Ta rencontre avec Daf a été particulière !

En 1963, je courais pour DKW. Le jour du gymkhana de Vierzon, ma voiture étant indisponible, j'ai alors pris la Daf fourgonnette de ma société de transport ! A son volant, j'ai remporté cette épreuve de qualification qui donnait accès à la finale de Montlhéry.

### Tu y as de nouveau roulé avec ta fourgonnette ?

Ces épreuves d'adresse entre les obstacles étaient renommées. Beaucoup d'étrangers venaient les disputer. On effectuait même des marches arrière durant ces meetings et tout se déroulait de nuit, car le sponsor était Cibié. Ayant appris que je conduirai ma fourgonnette à Montlhéry, Daf France a trouvé que cela donnerait une mauvaise image de la marque et a envoyé un représentant pour qu'il me prête sa voiture ! C'était une Daf de série avec des pneus à flancs blancs, mais cela ne m'a pas empêché de gagner !

### Daf a donc décidé de t'engager ?

Ce résultat a fait du bruit jusqu'à Eindhoven. La marque a trouvé que la compétition était un bon moyen pour changer son image. Quand Mr Van Doorne est venu à l'aéroport du Bourget avec un contrat, j'ai signé presque les yeux fermés. J'avais déjà eu la chance de conduire des voitures prêtées par des usines, une Ondine ou des DKW, mais là ce n'était pas pareil. Cette fois, il y avait un salaire, une voiture de fonction... C'était sérieux, même si la voiture n'était pas sérieuse (rire).

### Tu t'es donc retrouvé avec des programmes, une équipe...

Daf a effectivement créé un département course. Sur certaines épreuves, les concessionnaires nous servaient d'assistance, mais, sur les grands rallyes, nous étions suivis par des mécaniciens. En début d'année, on me donnait mon programme international et puis ils me laissaient une voiture en France avec laquelle je pouvais courir où bon me semblait, et j'en faisais le maximum !

### Cela veut dire que tu n'arrêtais jamais !

Jamais ! J'étais toujours sur les routes ! L'endroit où je me sentais le mieux et c'est encore le cas aujourd'hui, c'était dans ma voiture ! Je ne reconnaissais presque jamais les épreuves. J'avais de l'entraînement ! En 1965, j'ai parcouru 165 000 km et certaines saisons, j'ai disputé jusqu'à 30 courses aussi bien en France qu'à l'étranger. Comme j'adorais les voyages, c'était parfait.

### Quelles étaient les qualités de la Daf ?

Elle n'était pas très puissante, ni très rapide et son point fort était sa fiabilité. Sur les épreuves marathon, les autos étaient proches de la série avec des renforts sur les suspensions et le châssis. Elles étaient très solides et cela nous permettait d'aller au bout. Si on peinait un peu dans les montées, c'était en revanche une redoutable descendue avec ses freins à disque. Légère, elle était aussi très bien équilibrée. Le système Variomatic ne posait jamais de souci et nous étions sûrs d'être toujours sur le bon

rapport. J'ai aussi piloté des prototypes comme la 4 roues motrices avec laquelle j'ai gagné la course de côte de l'Alpe d'Huez sur la neige. Elles roulaient plus vite, mais elles étaient aussi bien moins fiables.

### Il fallait quand même attaquer pour gagner ta catégorie !

La communication de Daf, dans laquelle Daf France jouait un grand rôle, a toujours été axée sur la fiabilité et la victoire de classe. C'était nos deux objectifs. La concurrence s'est cependant renforcée avec le temps et oui, il ne fallait pas traîner !

### Être pilote officiel Daf ne t'a pas empêché de courir avec d'autres marques...

Les dirigeants de Daf étaient très compréhensifs. Si la voiture que je devais conduire ne faisait pas concurrence à Daf, j'étais autorisé à la conduire. Après ma 9e place au Monte-Carlo 1966 sur une DS, ils m'ont même envoyé un télégramme de félicitations ! Pour te montrer l'esprit de l'époque, j'ai cette autre anecdote. A l'arrivée d'un rallye, avec les pilotes Renault, nous avons décidé d'échanger nos voitures. Ils ont pu voir qu'il y avait de grandes différences entre leur monture et ma Daf !

### En un peu plus de dix ans, tu as dû en vivre des aventures ?

Cela reste une des très belles périodes de ma carrière. J'ai des dizaines d'anecdotes comme lorsque j'ai reçu la coupe des mains du roi Constantin à l'issue de l'Acropole 1967 avant qu'elle ne me soit remise par un colonel l'année suivante ! En Suède, par - 40 C°, à la suite d'un tonneau, j'ai disputé une partie de l'épreuve sans pare-brise et j'ai dû être évacué en urgence à cause de mon visage tout brûlé par le froid ! On pourrait continuer longtemps !

### Courir pour Daf a aussi eu une incidence sur ta vie privée ?

En effet, en 1967, Daf m'a demandé de venir remettre les clés d'une voiture au vainqueur du Rallye Paris-Saint-Raphaël. Elle s'appelait Dominique et elle est devenue mon épouse ! C'était une époque formidable. J'ai tellement de souvenirs. J'ai vraiment eu de la chance de vivre une vie comme ça !

# INTERVIEW CLAUDE LAURENT

ÉVOLUANT EN COMPÉTITION BIEN AVANT LA CRÉATION DU CHAMPIONNAT DU MONDE, CLAUDE LAURENT A CONNU UNE CARRIÈRE EXCEPTIONNELLE. PILOTE EMBLÉMATIQUE DE DAF LORS DE L'IMPLICATION DU CONSTRUCTEUR HOLLANDAIS EN RALLYE, IL GARDE DE CETTE PÉRIODE UN SOUVENIR MÉMORABLE.



UN CABRIOLET DE COURSE

# FIAT 124 ABARTH

CONÇUE POUR LA DOLCE VITA ET LA DRAGUE DES FILLES, LA FIAT 124 SPIDER A POURTANT CONNU UNE DÉCLINAISON SPORTIVE. PARTICIPANT À LA GRANDE DIVERSITÉ DES MODÈLES DE L'ÉPOQUE, LE COUPÉ CABRIOLET ITALIEN MANQUAIT D'ATOUTS POUR FAIRE FACE À UNE REDOUTABLE CONCURRENCE. IL N'EN DEMEURE PAS MOINS L'UNE DES PLUS BELLES VOITURES DE RALLYE ÉVOLUANT DANS LES ANNÉES 60-70.





Lors d'une de ses apparitions sur une Fiat 124 Abarth, Björn Waldegaard prend la 6e place au Maroc 1973.

**A**près un lancement réussi en 1966, la 124 est rapidement déclinée en différents modèles sportifs. Spécialiste du genre, le carrossier Pininfarina propose la 124 Sport Coupé et la 124 Sport Spider. Disposant d'un bon moteur imaginé par Aurelio Lampredi, elle est utilisée par les pilotes amateurs dès 1969 après avoir soudé un hard-top en plastique à la carrosserie. Au départ, le 1 438 cm<sup>3</sup> développe 88 ch, mais à partir de 1970 le 1 600 atteint 110 ch et permet aux concurrents d'obtenir des résultats corrects. Ayant racheté Abarth le 3 juillet 1971, Fiat confie au préparateur le soin de développer

une version de course du Sport Spider. C'est ainsi qu'apparaît la 124 Spider Sport Abarth Rally en 1972. Cette dernière ne se contente pas de recevoir les stickers du Scorpion, elle subit de profondes modifications. Pour gagner du poids, les pare-chocs sont retirés, les portes et les ailes sont en aluminium et les capots avant et arrière en polyester. Côté esthétique, l'Italienne reçoit des élargisseurs d'ailes et un capot avant dans lequel sont intégrés deux phares supplémentaires. L'ensemble donne à cet "ancien" cabriolet un look à tomber par terre qui va grandement contribuer à son succès. Dans les ateliers d'Abarth, la 124 voit la puissance de son moteur grimper. A partir de 1973, certaines versions équipées de l'injection électronique développeront jusqu'à 235 ch.

Markku Alen a débuté sa carrière dans les équipes transalpines au volant de la Fiat 124 Abarth. Il est ici au Tour de Corse 1974.



CET "ANCIEN" CABRIOLET PROFITE D'UN LOOK À TOMBER PAR TERRE QUI VA GRANDEMENT CONTRIBUER À SON SUCCÈS



Grand spécialiste de la Fiat 124 Abarth, Alcide Paganelli est en route pour la 2<sup>e</sup> place au Portugal 1974.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 4 cylindres  
 Emplacement : longitudinal avant  
 Alésage x course : 84 x 79,2 mm  
 Cylindrée : 1 756 cm<sup>3</sup>  
 Compression : 9,6 : 1  
 Distribution : 2 arbres à cames en tête type Lampredi  
 Puissance maxi : 128 ch à 6 200 tr/min, jusqu'à 165 ch en Groupe 4  
 Puissance au litre : 73 ch/l  
 Couple maxi : 16,2 mkg à 5 200 tr/min  
 Alimentation allumage : 2 carburateurs double corps Weber  
 Rapport poids/puissance : 6,44 kg/ch

### CHÂSSIS

Structure : coque en acier  
 Carrosserie : spider 2 portes, 2 places

### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
 Boîte de vitesses : manuelle à 5 rapports

### SUSPENSIONS

AV : indépendante à bras superposés  
 AR : indépendante de type McPherson avec tirants

### FREINS

AV et AR : disques pleins

### PNEUMATIQUES

AV et AR : 185/70/13

### DIMENSIONS

Empattement : 2 280 mm  
 Voie AV : 1 413 mm  
 Voie AR : 1 415 mm  
 Longueur : 3 910 mm  
 Largeur : 1 240 mm  
 Poids : 980 kg

©DPP/ICKLEIN

## DOUBLE CHAMPIONNE D'EUROPE

À la fin des années 60, les rapides et légères 124 remplacent progressivement les encombrantes 124 S et 125 S. À partir de 1970, des peintures comme l'Italien Alcide Paganelli ou le Suédois Håkan Lindberg participent à plusieurs manches du Championnat d'Europe. Les résultats sont mitigés, la petite Fiat peinant face aux Berlinette et aux Porsche. L'arrivée de la version Abarth en 1972 ouvre de nouvelles perspectives, malgré la rivalité très forte avec les Fulvia et les Alpine. Lindberg remporte deux victoires et Raffaele Pinto décroche le titre européen. La saison 1973 confirme les difficultés des 124 au plus haut niveau, même si Achim Warmbold offre à Fiat son premier succès en Mondial au terme du Rallye de Pologne. L'arrivée de la Stratos dans l'élite complique

encore plus la tâche des pilotes de 124, qui ne peuvent rivaliser. "Lele" Pinto parvient malgré tout à s'imposer au Portugal 74 devant ses deux équipiers. La saison 75 est la dernière durant laquelle Fiat exploite cette voiture. Comme c'est le cas depuis le début de sa carrière, la 124 ne peut rivaliser avec une concurrence plus affûtée et il faut des

circonstances particulières pour que Markku Alén enrichisse le palmarès de cette auto au Portugal. Maurizio Verini est lui sacré Champion d'Europe. Le bilan au terme de la carrière de la 124 Abarth est que la belle Italienne s'est toujours heurtée à plus fort qu'elle pour parvenir à se constituer un palmarès plus fourni.



Maurizio Verini a été un des derniers pilotes officiels à rouler sur une Fiat 124 Abarth. Il prend ici la 15<sup>e</sup> place au Monte-Carlo 1976.

LA FIAT 124  
 ABARTH S'EST  
 TOUJOURS  
 HEURTÉE À PLUS  
 FORT QU'ELLE

©DPP/ICKLEIN

## BELLE ET RARE

Parmi les autres pilotes ayant évolué avec la 124 en Mondial, il faut citer le méconnu Giulio Bisulli auteur de deux belles performances : 4e au Sanremo 73 et 2e au Sanremo 74. Roberto Cambiaghi a été sacré Champion d'Italie 1975 avec la Fiat avant de finir à un probant 8e rang lors de son premier Monte-Carlo en 1976. La même année, Livio Lorenzelli est parvenu à finir 6e du Sanremo avant

d'abandonner en Corse. Outre les Italiens, quelques étrangers ont bien figuré avec ce Spider comme le Kenyan Robin Ulyate (10e au Safari 74), le Finlandais Leo Kinnunen (6e aux 1000 Lacs 74 ; 14e au RAC 74), le Suédois Ingvar Carlsson (5e en Suède 75) ou le Portugais Luis Netto (4e au Portugal 73). Dans l'Hexagone, le Monégasque Christophe Spiliotis a participé à quelques rallyes dont le Monte-Carlo 1983 ou l'Antibes 1981.



©DPPI/CKLEIN

FIAT EXPLOITE LA 124  
ABARTH JUSQU'AU  
COURS DE LA  
SAISON 1975

## PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE FIAT 124 ABARTH EN MONDIAL

### SERGIO BARBASIO "LE RENARD" 🇮🇹

**Date de naissance :**  
28 novembre 1940 à Gênes (Italie)  
**Début en rallye :** 1962 sur Fiat 500  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Abarth (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 8  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Champion d'Italie 1971 et 1972 (Lancia Fulvia)

**Courses avec la Fiat 124 Abarth :**  
Surnommé le "Renard" pour son sens tactique, il ne parvient à rallier l'arrivée qu'à trois reprises lors de ses huit participations avec cette auto, sa 5e place au Sanremo 73 restant son meilleur résultat (10e RAC 73, 18e 1000 Lacs 74).

### ALCIDE PAGANELLI 🇮🇹

**Date de naissance :**  
26 janvier 1942  
**Débuts en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Abarth (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 16  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Champion d'Italie 1970 (Fiat 124 Abarth)

**Courses avec la Fiat 124 Abarth :**  
C'est le grand spécialiste de la 124 avec six saisons (1970 à 75) au volant des différentes versions. En Mondial, il court à quinze reprises et connaît onze abandons ! Il parvient aussi à terminer 6e du Sanremo 73 et surtout 2e du Portugal 74.



©DPPI/CKLEIN



©DPPI

### 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 la Fiat 124 Abarth :**  
Recruté par Fiat pour trois courses en 1975, il se permet de finir 2e du Monte-Carlo pour ses débuts avec la 124. Coupable d'une sortie en Suède, il se rattrape bien au Portugal avec une nouvelle 2e place.

### MAURIZIO VERINI 🇮🇹

**Date de naissance :**  
9 juillet 1943 à Riolo Terme (Italie)  
**Début en rallye :** 1969  
**Début en Mondial :** Sanremo 1973 sur Fiat 124 Abarth (2e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 32  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Champion d'Italie 1974 et Champion d'Europe 1975 (Fiat 124 Abarth)

**Courses avec la Fiat 124 Abarth :**  
Autre grand utilisateur de cette auto, il a conquis ses principaux titres avec la 124. En Mondial, il roule finalement peu (7 rallyes) obtenant tout de même deux belles 2e places au Sanremo 73 et 75. Il a été un des derniers pilotes officiels à rouler sur cette Fiat au Monte-Carlo 76 (15e).



©DPPI

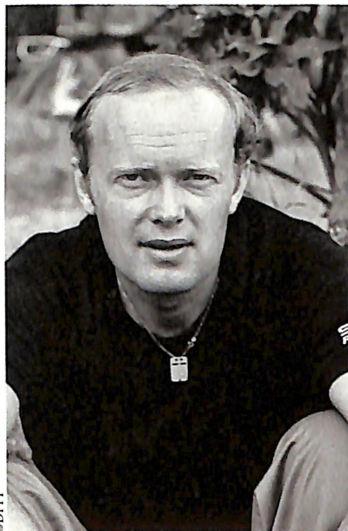


## BJÖRN WALDEGÅRD

**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 la Fiat 124 Abarth :

Entre 1973 et 1975, il est appelé à quatre reprises par Fiat pour piloter la 124. Après des abandons au Monte-Carlo et au Portugal 73, il termine 6e du Maroc. Sa dernière apparition, au Maroc 75, se conclut sur une casse de sa transmission.



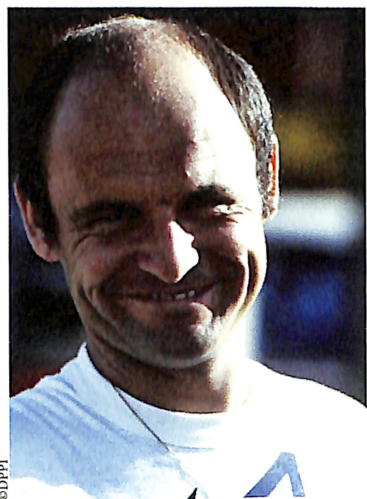
©DPPI

## HÅKAN LINDBERG

**Date de naissance :** 18 décembre 1938 à Stockholm. Décédé le 21 décembre 2010  
**Début en rallye :** 1963 sur BMC Cooper  
**Début en Mondial :** Suède 1973 sur Fiat 124 Abarth Rallye [5e]  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 3  
**Victoire en Mondial :** 0

### Courses avec la Fiat 124 Abarth :

Sa carrière s'est surtout déroulée avant 1973, une période durant laquelle il a piloté la 124 durant deux saisons (71 et 72), remportant l'Acropole et le Rallye Autrichien des Alpes 1972.



©DPPI

## 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 Fiat 124 Abarth :

Il ne dispute que le Monte-Carlo et le Maroc 75 sur cette voiture, abandonnant à chaque fois. Abandon également au Stuttgart-Lyon-Charbonnières 75.

## RAFFAELE "LELE" PINTO

**Date de naissance :** 13 avril 1945 à Casnate con Bernate (Italie)  
**Début en rallye :** 1968 sur Lancia Fulvia HF  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Abarth (7e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 19  
**Victoire en Mondial :** une, au Rallye du Portugal 1974 sur Fiat 124 Abarth  
**Titre :** Champion d'Europe 1972 sur Fiat 124 Abarth

### Courses avec la Fiat 124 Abarth :

Entre 1971 et 1974, il multiplie les participations avec différentes versions de la 124. Après plusieurs succès (Costa Brava, Polski...) il devient Champion d'Europe 1972. Deux ans plus tard, il offre à la Fiat un de ses trois succès en Mondial lors du Portugal.



©DPPI

# LES VICTOIRES D'UNE FIAT 124 ABARTH EN MONDIAL



### POLOGNE 1973

1. Warmbold-Todt (Fiat 124 Abarth), 8h28min14s  
 2. Culmbacher-Ernst (Wartburg 353), à 2h47min20s  
 3. Stawowiak-Czyzyk (Polski Fiat 125p), à 3h40min35s

### PORTUGAL 1974

1. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Abarth), 6h26min15s  
 2. Paganelli-Russo (Fiat 124 Abarth), à 3min57s  
 3. Alén-Kivimäki (Fiat 124 Abarth), à 11min02s

### PORTUGAL 1975

1. Alén-Kivimäki (Fiat 124 Abarth), 6h24min15s  
 2. Mikkola-Todt (Fiat 124 Abarth), à 2min43s  
 3. Andersson-Hertz (Toyota Corolla), à 5min14s

©DPPI



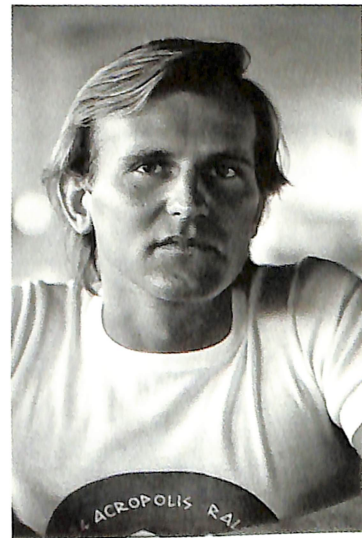
©DPPI

## FULVIO BACCHELLI

**Date de naissance :** 27 février 1951 à Trieste (Italie)  
**Début en rallye :** 1971 sur Fiat 124 Abarth  
**Début en Mondial :** Sanremo 1973 sur Fiat 124 Abarth [ab]  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 17  
**Victoire en Mondial :** une Au Rallye de Nouvelle-Zélande 1977 sur Fiat 131 Abarth

### Courses avec la Fiat 124 Abarth :

En quatre participations, il connaît deux abandons aux Sanremo 73 et 74 puis une 6e place au Tour de Corse 74 et une 4e au Monte-Carlo 75.



©DPPI

## RAUNO AALTONEN

**Date de naissance :** 7 janvier 1938  
**Début en rallye :** 1956  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240 Z (18e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 25  
**Victoire en Mondial :** 0

### Courses avec la Fiat 124 Abarth :

Courant pour plusieurs marques à la fois dans les années 70, il œuvre pour Fiat au Maroc 73 (abandon), à l'Acropole 73 (2e) et au RAC 74 (12e).







## MARKKU ALÉN

**Date de naissance :** 15 février 1951 à Helsinki (Finlande) **Début en rallyes :** 1969 sur Renault 8 Gordini **Début en Mondial :** 1000 Lacs 1973 sur Volvo 142 (2e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 130 **Victoires en Mondial :** 19 (1ère au Portugal 1975 sur Fiat 124 Abarth) **Titre :** Champion de Finlande (Fiat 131 Abarth) **Courses avec la Fiat 124 Abarth :** avec cette auto, il entame sa longue histoire d'amour avec les équipes italiennes. Déjà brillant sur sa Volvo 142 en 1973, il arrache trois podiums avec la 124 en 74 (3e Portugal, 3e 1000 Lacs, 2e Press-on-Regardless) avant de remporter sa toute première victoire au Portugal 75.

### **Avant d'évoluer sur la Fiat 124, tu conduisais des Volvo et des Ford. N'as-tu pas eu la possibilité de poursuivre ta carrière avec eux ?**

Après mes débuts sur une R8 Gordini, j'ai eu une Opel Kadett puis est venue ma période avec Volvo Finlande à partir de 1971. Cela a duré trois saisons. J'étais semi-officiel, mais j'avais réussi à trouver de bons sponsors comme Esso ou Marlboro. Comme j'ai signé des résultats, j'ai aussi décroché quelques courses sur Ford. Ce n'était pas des programmes complets et il n'y avait pas vraiment d'opportunité pour que cela aille plus loin.

### **Cela explique que tu aies pu courir en même temps sur Ford et sur Fiat en 1974 ?**

C'est le genre de chose étrange qui pouvait se produire durant cette période. J'étais sur Fiat en Mondial et sur une Escort dans le Championnat d'Angleterre et au RAC.

### **Avais-tu été surpris que Fiat te contacte ?**

C'était allé très vite. Après un bon résultat sur l'Escort, j'avais été invité à venir à Turin et j'avais été embauché !

### **Pour toi, c'était un rêve qui se réalisait ?**

Oui et non ! Moi, mon rêve quand je courais sur Volvo, c'était de piloter pour Ford ! Je regardais aussi ce qui se passait chez BMW. Chez Ford, il y avait d'excellents pilotes comme Clark, Mäkinen ou Mikkola ! Ce n'était pas facile de se faire une place. Dans ces conditions, pour le jeune pilote que j'étais, rejoindre Fiat était une magnifique opportunité. Je devenais professionnel, je n'avais plus à me soucier de rien et j'avais un programme de plusieurs manches.

### **As-tu rapidement trouvé tes marques au sein de l'organisation Fiat ?**

Cela n'a pas été simple. J'étais vraiment bien chez Ford. Il m'a fallu un peu de temps pour prendre mes repères. C'était cependant super formateur. Entre le Mondial sur la 124 et le Championnat anglais avec la Ford, j'ai énormément appris durant la saison 74. Et puis chez Fiat aussi il y avait de très bons pilotes expérimentés et professionnels. Auprès de Verini, Pinto ou Paganelli, il y avait de quoi apprendre.

### **En signant pour Fiat, tu as commencé à beaucoup voyager. Cette vie te plaisait ?**

C'était le paradis ! Alors que je n'avais couru qu'en Finlande et en Angleterre, d'un seul coup, il fallait partir s'entraîner deux semaines au Portugal ! Ensuite, on allait en Italie, au Canada et même aux États-Unis !

### **C'est aux États-Unis que tu aurais pu remporter ta première victoire en Mondial ?**

J'ai gagné le rallye pendant trois heures ! Nous avons terminé la course en tête de plusieurs minutes, mais Renault a déposé réclamation. Ah, ces Français ! Une des voitures de mon assistance avait grillé un feu rouge. La pénalité m'a été attribuée et je me suis retrouvé 2e !

### **Le pilotage de la 124 Spider t'a plu tout de suite ?**

Comme j'étais vraiment bien avec l'Escort, j'ai dû m'adapter, mais j'étais un jeune pilote et tout ce qui m'importait, c'était de rouler le plus vite possible ! Même le fait que ce soit une voiture dont l'habitacle ne convenait pas à ma grande taille ne m'a pas freiné. Quand tu es payé pour courir, que tout est pris en charge par l'équipe,

tu attaques et puis c'est tout ! En Finlande et en Angleterre, je n'avais disputé que des courses à parcours secrets ! Pour le Portugal 74, il a donc fallu que j'apprenne à faire des notes ! Elles étaient terriblement mauvaises : "virage à droite, 1 km à fond, virage à gauche, 1 km..." Je pense que j'aurais été plus rapide sans ! Cela m'a pris plusieurs courses pour trouver le bon système.

### **La 124 avait-elle aussi des défauts ?**

La Fiat avait été créée pour aller à la plage ! Sa structure de départ n'était pas du tout adaptée pour faire du rallye et elle ne possédait pas du tout le même moteur qu'une Escort. Cependant, Abarth avait fait du très bon travail dessus et l'avait rendue performante. Outre le manque de puissance, on avait aussi des soucis avec le débatement des suspensions.

### **C'est avec cette 124 que tu as remporté ta toute première victoire en Mondial.**

Au Portugal 1975 ! Le rallye s'était déroulé en juillet. Il faisait très chaud et c'était très sec. Après une belle bagarre avec Hannu Mikkola, qui avait la même voiture, j'ai eu un peu de chance. Je me suis retrouvé premier sur la route et je n'ai pas été gêné par la poussière.

### **Cette victoire a-t-elle une place particulière dans ta carrière ?**

Forcément ! C'était ma première victoire. Cela compte toujours. Ensuite, même si j'avais signé quelques bons résultats, je n'avais encore pas concrétisé. Je montrais ainsi à Fiat que je pouvais aussi gagner. C'était le bon moment, car la 131 était en plein développement et cela m'a sans doute permis de confirmer ma place dans le team.

# INTERVIEW MARKKU ALEN

MARKKU ALÉN, "MISTER MAXIMUM ATTACK", LE PLUS LATIN DES PILOTES FINLANDAIS A ENTAMÉ SA LONGUE COLLABORATION AVEC LES ÉQUIPES ITALIENNES EN 1974 AU VOLANT DE LA FIAT 124 SPIDER ABARTH. UNE AUTO ET UNE PÉRIODE QUI NE LUI ONT LAISSÉ QUE DES BONS SOUVENIRS.

NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

# FORD ESCORT

## TWIN CAM - RS 1600 - MEXICO

COMME LE DIT HANNU MIKKOLA, LE CHANT DU BDA DANS LES FORÊTS DU RAC  
ET LES GLISSADES DE LA TWIN CAM, IL N'Y A QUE ÇA DE VRAI ! ET DIRE QUE  
FORD N'AVAIT MÊME PAS PRÉVU DE FAIRE COURIR SON ESCORT MK1 ! SANS LA  
PUGNACITÉ DE QUELQUES ANGLAIS, CE PETIT MODÈLE INSIGNIFIANT N'AURAIT  
JAMAIS CONNU LE DESTIN QUI A FINALEMENT ÉTÉ LE SIEN.



Ici au RAC 1973, Timo Mäkinen  
a conquis trois succès majeurs  
sur la Ford Escort RS 1600.



075

HORS-SÉRIE SPÉCIAL ANNÉES 70 RALLYES MAGAZINE

© PIPER/MACKLEIN



1000 Lacs 1974, Hannu Mikkola remporte son unique succès sur une Escort MK1.

©DPPI/CKLEIN

ors de son lancement en 1967, l'Escort doit juste remplacer l'Anglia. Ford n'a en effet pas prévu de version sportive, le moteur le plus méchant développant 75 chevaux ! En Angleterre, Henry Taylor, qui dirige le département compétition de Ford et Walter Hayes, le chef des relations publiques, pensent que pour booster les ventes de l'Escort, il faut une version sportive pour succéder à la Cortina. Le modèle de série n'ayant absolument aucune aptitude au sport et le temps manquant pour effectuer un long et coûteux développement, les techniciens de Boreham cannibalisent la Cortina. La boîte de vitesses, les freins, les suspensions et les ponts sont greffés sur l'Escort. Aux forceps, ils parviennent même à installer le moteur Twin Cam Lotus. L'âme de la Cortina connaît alors une nouvelle vie dans l'Escort qui a l'avantage d'être bien plus légère. Cet assemblage peu orthodoxe réalisé dans un temps record, donne naissance à une formidable voiture de course qui va, au début de son existence, être snobée par la direction de Ford. Cette dernière refuse en effet de la doter d'un habitacle "sportif", ne



RAC 1974, Timo Mäkinen signe la dernière victoire mondiale de ce modèle de Ford Escort.

©DPPI/CKLEIN

prévoit pas vraiment d'unité pour la produire et, malgré tout, la vend très cher. Malgré ces contraintes, les premières apparitions de l'Escort Twin Cam en course (Sanremo

1968) se traduisent par des victoires de classe démontrant le potentiel de la voiture. L'histoire est en marche ! Le nom Escort est à jamais associé à celui de la compétition...

# CÉLÈBRE AVANT L'HEURE

Apparue en compétition à la fin des années 60, l'Escort a largement eu le temps d'écumer les rallyes avant 1973, se taillant un joli palmarès. Plusieurs pilotes se sont ainsi mis en évidence puis ont cessé d'évoluer sur des Ford avant 73. C'est notamment le cas de Jean-François Piot qui court pour Ford pendant quatre saisons (1969 à 72) obtenant de bons résultats : victoire au Touraine 69, 4e du Monte-Carlo 69, 4e de l'Acropole 70 avec Jean Todt, 5e du Monte-Carlo 72... Ove Andersson est dans le même cas lorsqu'il délaisse sa Cortina pour une Escort (3e au Sanremo 68, 2e au Tulipe 68, 3e à l'Acropole 70...). Le Belge Gilbert Staepelaere a également brillé sur cette MK1, s'imposant au Tulipes 69, au Vltava 69 et 70 ainsi qu'à Ypres 74. Spécialiste de la Cortina Lotus, le Suédois Bengt Söderström est passé avec efficacité à la MK1, remportant le Rallye Autrichien des Alpes 68 puis finissant 4e de l'Acropole 68 et 3e des 1000 Lacs de la même saison. Pendant que Mikkola s'imposait dans

le Londres-Mexico, Rauno Aaltonen (3e) et le Polonais Sobieslaw Zasada (8e) confirmaient la fiabilité de l'Escort. Tous les pilotes connus ayant piloté l'Escort n'ont cependant pas réussi. Pour son unique expérience, Sandro Munari a disputé le RAC 70 engagé par la Squadra Corse

Lancia et n'a pas terminé l'épreuve. Andrew Cowan est lui aussi contraint à l'abandon durant le RAC 73. Outre Piot, plusieurs autres tricolores ont piloté une MK1 comme Jean-Claude Lefebvre, Jean-Claude Garnet, Gérard Sainpy (26e des 1000 Lacs 76) ou Hervé Bayard.

Ici au Safari Rally 1973, Roger Clark ne s'est jamais imposé en Mondial avec ce type de Ford Escort.



©DPPI/MCKLEIN

## MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne  
Matériau : bloc en alliage léger  
Culasse : alliage léger  
Vilebrequin : 5 paliers  
Emplacement : longitudinal avant  
Cylindrée : 1 601 cm<sup>3</sup>  
Distribution : deux carburateurs horizontaux double corps Weber  
Puissance maxi : 122 ch à 6 500 tr/min  
Couple maxi : 15,5 mkg à 4 000 tr/min

## CHÂSSIS

Carrosserie : autoporteuse  
Châssis : berline 2 portes

## TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
Embrayage : monodisque à sec  
Boîte de vitesses : 4 rapports tous synchronisés

## SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes type Mc Pherson avec barre stabilisatrice  
AR : essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques

## FREINS/DIRECTION

AV : disques  
AR : tambours  
Direction : à crémaillère

## PNEUMATIQUES

AV et AR : 165 x 13  
Jantes : 13" en tôle emboutie

## DIMENSIONS

Empattement : 2 400 mm  
Longueur : 3 980 mm  
Largeur : 1 570 mm  
Hauteur : 1 390 mm  
Voie AV : 1 310 mm  
Voie AR : 1 320 mm  
Poids : 870 kg

# LE NOM ESCORT EST À JAMAIS LIÉ À LA COMPÉTITION



Monte-Carlo 1973  
Hannu Mikkola garde d'excellents souvenirs de ses rallyes au volant d'une Ford Escort MK1.

©DPPI/MCKLEIN



1000 Lacs 1974, Timo Mäkinen est battu par son jeune équipier finlandais Hannu Mikkola.

©DPP/IMCKLEIN

## ARRIBA !

**A** lors que les versions TC et BDA se taillent une jolie réputation en rallye, cette dernière disposant parfois de moteur atteignant les 250 ch, Ford cherche à introduire un modèle intermédiaire. L'écart entre la 1300 GT de 72 ch et la RS 1600 de 120 ch étant trop important dans la gamme, et profitant du succès remporté par Hannu Mikkola au Londres-Mexico 1970 sur une TC, Ford lance la "Mexico" en 1971. Si la base de cette dernière est identique à la RS 1600, son moteur n'est qu'un modeste 1600 de 86 ch qui permet de vendre cette nouvelle version à un prix plus compétitif. Avec ses couleurs plus "flashy", elle connaît un certain succès et est également utilisée en course, car elle constitue une base de départ pas trop onéreuse pour diverses transformations.

## L'APPARITION DE BDA

**L**es succès rencontrés par l'Escort Twin Cam en course et plus encore son impact sur les recettes financières de la marque obligent la direction de Ford à écouter les idées de Stuart Turner, son nouveau patron de la compétition. Ce dernier reprend à son compte le projet initié par Henry Taylor en 1965. L'idée était alors de développer un moteur 16 soupapes Cosworth pour équiper une voiture de rallye.

Si le moteur fût bien créé par le célèbre motoriste, il resta dans les cartons, l'Escort se "contentant" du TC Lotus. A partir de juin 1969, Turner s'acharne à convaincre sa direction de l'intérêt de réaliser enfin cette greffe. Attirée par de possibles nouveaux bénéfices, les dirigeants de Ford donnent leur feu vert au lancement de la nouvelle Escort RS 1600. Cette dernière doit être équipé du moteur BDA (pour

Belt Drive série A) qui est un 4 cylindres ressemblant à celui utilisé par les Formule 2 de circuit, mais qui s'en différencie par sa distribution réalisée par courroie. Si, sous le capot avant, la RS 1600 se démarque de la TC, pour le reste en revanche, Ford se montre aussi mesquin qu'avec son modèle précédent : intérieur identique, identification extérieure ridicule et, une fois de plus, prix bien trop élevé.

Pour la deuxième fois (et pas la dernière !) Ford affiche son incohérence, lançant une "sportive" sans donner l'impression de vouloir la vendre ! L'histoire se répétant, les performances et les résultats sportifs de la RS 1600 lui ont, malgré tout, permis de connaître le succès (Ford double Champion d'Europe 1968 et 69) et de figurer dans la légende des voitures de rallye.

## LES VICTOIRES D'UNE FORD ESCORT MK1 EN MONDIAL



**1000 LACS 1973**  
**1. Mäkinen-Liddon** (Ford Escort RS 1600), 4h53min50s  
 2. Alén-Toivonen (Volvo 142), à 2min09s  
 3. Kinnunen-Aho (Porsche 911), à 3min22s

**RAC 1973**  
**1. Mäkinen-Liddon** (Ford Escort RS 1600), 6h47min08s  
 2. Clark-Mason (Ford Escort RS 1600), à 5min15s  
 3. Alén-Kivimäki (Ford Escort RS 1600), à 8min18s

**1000 LACS 1974**  
**1. Mikkola-Davenport** (Ford Escort RS 1600), 3h11min42s  
 2. Mäkinen-Liddon (Ford Escort RS 1600), à 31s  
 3. Alén-Kivimäki (Fiat 124 Abarth), à 2min10s

**RAC 1974**  
**1. Mäkinen-Liddon** (Ford Escort RS 1600), 8h02min39s  
 2. Blomqvist-Sylvan (Saab 96 V4), à 1min40s  
 3. Munari-Sodano (Lancia Stratos), à 9min16s

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE FORD ESCORT MK1 EN MONDIAL



©DPPI

## TIMO MÄKINEN +

**Date de naissance :** 18 mars 1938 à Helsinki (Finlande)  
**Début en rallye :** 1959 sur Austin Mini Cooper  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Ford Escort RS 1600 (11e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 39  
**Victoires en Mondial :** 4 (1ère aux 1000 Lacs 73 sur Ford Escort RS 1600)  
**Titres :** Champion de Finlande Groupe 1 1966 (Mini Cooper). Champion de Finlande Groupe 2 1970 et 1973 (Ford Escort RS 1600)

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 S'il ne réussit pas très bien avec la Twin Cam avant 73, il devient en revanche très performant sur la RS 1600 remportant trois succès majeurs.

## MARKKU ALÉN +

**Date de naissance :** 15 février 1951 à Helsinki (Finlande)  
**Début en rallye :** 1969 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** 1000 Lacs 1973 sur Volvo 142 (2e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 130  
**Victoires en Mondial :** 19 (1ère au Portugal 1975 sur Fiat 124 Abarth)  
**Titre :** Champion de Finlande (Fiat 131 Abarth)

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 Après plusieurs participations sur une Volvo 142, il monte d'un échelon avec l'Escort qu'il mène à la 3e place du RAC 73. A la suite de sa victoire au Welsh 74, il abandonne au RAC 74 lors de sa dernière course sur une Ford... avant la Finlande 2001 !



©DPPI



©DPPI

## BILLY COLEMAN I I

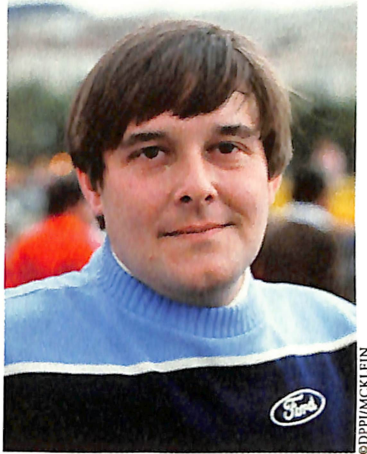
**Date de naissance :** 8 mai 1947 à Milstreet Co. Cork (Irlande)  
**Début en rallyes :** 1969 sur Ford Escort Mark 1  
**Début en Mondial :** RAC 1973 sur Ford Escort RS 1600 (20e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 8  
**Titres :** Champion d'Angleterre 1974 (Ford Escort), Champion d'Irlande 1985 (Porsche 911 SC RS)

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 Sa participation au RAC 73 s'achève au 20e rang. Il fait beaucoup mieux l'année suivante : 8e !

## RUSSELL BROOKES

**Date de naissance :** 16 août 1945 à Redditch  
**Début en rallye :** 1  
 963 sur BMC Mini Cooper  
**Débuts en Mondial :** RAC 1973 sur Ford Escort RS 1600 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 23  
**Victoire en Mondial :** une  
 En Nouvelle-Zélande 1978 sur Ford Escort RS  
**Titres :** Champion d'Angleterre 1977 (Ford Escort) et 1985 (Opel Manta 400)

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 Il ne dispute que deux manches mondiales avec la RS 1600 abandonnant au RAC 73 et RAC 74.



©DPPI/MCKLEIN



©DPPI

## ROGER CLARK

**Date de naissance :** 5 août 1939.  
 Décédé le 12 janvier 1998  
**Début en rallye :** 1956  
**Début en mondial :** Safari 1973 sur Ford Escort RS 1600 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 21  
**Victoires en Mondial :** une au RAC 1976 sur Ford Escort  
**Titres :** quadruple Champion d'Angleterre en 1965 (Cortina), 1972, 1973 et 1975 (Ford Escort)

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 S'il gagne quelques courses avant 1973 sur la Twin Cam (Tulipes, Acropole 68, Irlande 70...) et la RS 1600 (RAC 72), il ne parvient jamais à s'imposer en Mondial avec ce modèle.

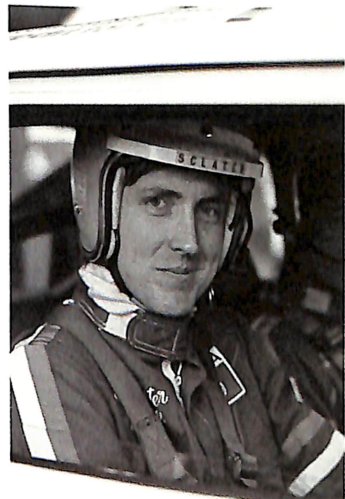
## JOHN BUFFUM

**Date de naissance :** 4 octobre 1945  
**Début en rallye :** 1964  
**Début en Mondial :** Press-on-Regardless 1973 sur Ford Escort RS 1600 (4e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 16

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 En trois participations, il connaît deux abandons au Press-on-Regardless 74 et au RAC 76. Il prend tout de même la 4e place lors de l'édition 73 de son épreuve.



©DPPI



©DPPI/MCKLEIN

## CHRIS SCLATER

**Date de naissance :** 31 décembre 1945  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Ford Escort RS 1600 (16e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 11  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 Il ne court que trois fois en Mondial avec cette Ford, mais termine à chaque fois : 16e au Monte-Carlo 73, 7e à l'Acropole 73 (son meilleur résultat en Mondial !), 9e au Portugal 74.

## VIC PRESTON JR

**Date de naissance :** 20 novembre 1950  
**Début en mondial :** Safari 1973 sur Ford Escort RS 1600 (14e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 21  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec la Ford Escort MK1 :**  
 6e du Safari 71 sur la Twin Cam, puis 3e en 1972 sur la RS 1600, il poursuit ses bons résultats en Afrique à partir de 1973 : 14e du Safari 73, 9e en 74. En revanche, sa tentative au RAC 73 se solde par un abandon.







## 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 la Ford Escort MK1 :** entre 1968 et 1970, sur la Twin Cam c'est "1er ou dehors" avec 5 succès dont 3 aux 1000 Lacs (1968, 69 et 70), mais aussi une dizaine d'abandons. Ses 4 saisons sur la RS 1600 (71 à 74) sont moins brillantes avec toujours autant d'abandons et un seul succès : 1000 Lacs 74.

### **Avais-tu piloté la Ford Escort Twin Cam avant ta participation aux 1000 Lacs 1968 ?**

Non, pas du tout. Roger Clark avait couru l'épreuve avec une Cortina en 1966\*. Il n'avait pas apprécié et ne souhaitait pas renouveler l'expérience. Ford cherchait donc un pilote pour faire équipe avec Ove Andersson. Durant le Rallye de l'Acropole 68, ils étaient venus me proposer un volant pour la Finlande.

### **Est-ce que tu avais dû réfléchir longtemps avant d'accepter ?**

Avant de répondre, il avait fallu que j'en discute avec les gens de Volvo avec qui j'étais en contrat et qui comptaient sur moi pour la Finlande. Je n'ai pas oublié à quel point le grand patron avait été plus que compréhensif. Il m'avait répondu que "Volvo ne voulait pas être un frein à ma réussite" ! Une fois son accord obtenu, j'ai pu dire "oui" à Ford et je me suis retrouvé au départ des 1000 Lacs avec une Escort Twin Cam officielle !

### **Et tu as gagné la course ! C'était pas mal pour une première expérience ?**

Ça c'était en effet très bien déroulé. Avant le rallye, Ford m'avait prêté une voiture pour que je puisse m'entraîner. Il n'y avait alors aucune limitation et je ne m'en étais pas privé ! Il s'agissait cependant d'une version à peine préparée. Celle de course était beaucoup plus performante. J'avais juste dû me familiariser avec la conduite à droite, ce qui était complètement nouveau pour moi ! J'avais tout de même immédiatement trouvé mes marques.

### **Quel avait été ton sentiment au terme de cette victoire ?**

Avant que le rallye ne s'élançe, je m'étais fixé

deux objectifs à atteindre dans ma carrière : gagner les 1000 Lacs et être Champion de Finlande. A l'arrivée de l'édition 68, j'avais atteint ces deux buts, ma carrière pouvait s'arrêter là !

### **Cette course n'était pas ta première expérience avec une auto d'usine ?**

J'étais, en effet, pilote officiel Volvo. Ce n'était pas une mauvaise voiture, mais elle ne permettait pas de gagner, car elle était trop lourde et pas assez puissante. Je roulais également pour Lancia où Cesare Fiorio me confiait des Fulvia\*\*, mais, quand la proposition de Ford est intervenue, je ne pouvais pas la refuser. L'Escort était la meilleure voiture et le team très professionnel.

### **Cette victoire en 1968 t'a permis de devenir pilote permanent chez Ford ?**

Cela a, en effet, incité Ford à me prendre. Henry Taylor, qui était le patron à l'époque, était même venu en Finlande pour me faire signer le contrat. Cela m'avait impressionné.

### **Les saisons 69 et 70 ne t'ont pas apporté que des satisfactions ?**

J'étais jeune, beaucoup d'épreuves étaient nouvelles pour moi et je commettais des fautes. La mécanique a aussi causé des soucis parfois. Il y a quand même eu quelques victoires dont celle au Londres-Mexico 70 où il m'a fallu 5 semaines pour couvrir les 26 000 km du programme. Ensuite, en 1971, nous sommes passés à la RS 1600.

### **Le passage à la RS 1600 a-t-il été simple ?**

Comme j'étais jeune, j'étais juste chargé

de piloter cette voiture ! Roger Clark et Timo Mäkinen en avaient effectué le développement. Si la base était sensiblement identique, beaucoup de choses étaient nouvelles, dont le moteur. Le BDA provenait du circuit et possédait 50 à 60 chevaux de plus. Nous avions la boîte de vitesses à 5 rapports, les freins avaient été améliorés, la suspension également. C'était une voiture plus performante dans son ensemble.

### **Comment fallait-il piloter une Escort Mk1 pour rouler vite et être efficace ?**

L'Escort réunissait alors toutes les qualités. Elle était légère, puissante, elle freinait bien... Ce n'était pas du tout une voiture difficile à piloter. Le moteur de F2 permettait de monter très haut dans les tours et c'était un régal à conduire.

### **Son pilotage convenait-il bien à ton style ?**

J'aimais glisser ! Il était très facile de le faire avec une Escort tout en étant efficace. Tu rentrais vite dans une courbe, un petit coup de frein et l'arrière commençait à balayer le virage. Tu n'avais plus qu'à attendre d'être en ligne pour remettre les gaz, t'extraire de la courbe et recommencer la manœuvre dans la suivante ! C'est une voiture qui m'a profondément marqué. Quand j'y pense, j'entends encore le son de son moteur ! Le BDA de la version RS 1600 était encore plus caractéristique. Les gens adoraient l'entendre dans les forêts du RAC. C'est définitivement l'une des meilleures voitures de ma carrière. C'était un plaisir de la piloter.

### **Quel souvenir te laisse cette période des années 70 ?**

Les bagarres étaient très difficiles. Il y avait une grande variété de constructeurs qui alignaient plusieurs pilotes en mesure de gagner. Pour devancer la dizaine de prétendants, il fallait rouler très fort. Les erreurs étaient courantes et la fiabilité pas toujours au rendez-vous, car le matériel n'était pas aussi développé que maintenant. Les épreuves étant très longues, il était parfois possible de perdre du temps, mais de parvenir tout de même à accrocher un bon résultat en attaquant sans cesse. C'était vraiment une époque formidable à vivre.

\* Roger Clark s'était classé 19e

\*\* 2e du Rallye Autrichien des Alpes 1968, abandon au RAC 1968

# INTERVIEW HANNU MIKKOLA

L'EMBLÉMATIQUE PILOTE FORD DES ANNÉES 60-70 A ÉCRIT QUELQUES-UNES DES PLUS BELLES PAGES DE L'HISTOIRE DE L'ESCORT MK1. S'IMPOSANT AUSSI BIEN AVEC LA TWIN CAM QUE LA RS 1600, LE PILOTE FINLANDAIS PLACE CETTE VOITURE PARI MI SES FAVORITES AU SEIN D'UNE CARRIÈRE POURTANT RICHE EN MODÈLES LÉGENDAIRES.