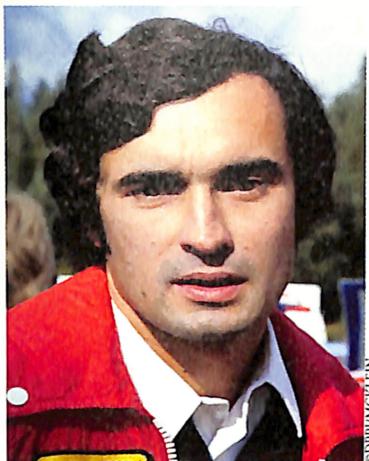


# UNE OPEL KADETT GT/E EN MONDIAL

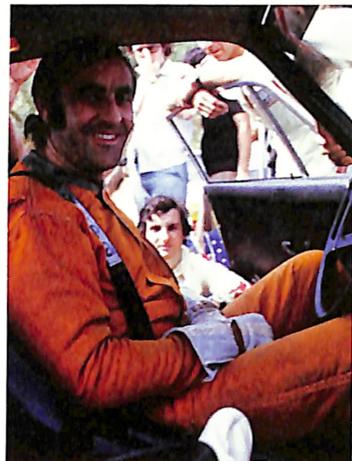


## ANDERS KULLÄNG

**Date de naissance :** 23 septembre 1943 (Suède), décédé par noyade en Thaïlande le 28 février 2012  
**Début en rallye :** 1962 sur Volvo PV  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Opel Ascona A (13e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 45  
**Victoire en Mondial :** une  
 Au Rallye de Suède 1980 sur Opel Ascona 400

### Courses avec l'Opel Kadett GT/E :

Avec une vingtaine de courses à son actif en Mondial, c'est le spécialiste de la GT/E à ce niveau. S'il connaît beaucoup d'abandons mécaniques, il inscrit aussi quelques bons résultats comme ses 3e places en Suède 76, 77 et Québec 78.



## BROR DANIELSSON

**Date de naissance :** 28 septembre 1948 en Suède  
**Début en rallyes :** 1968 sur Opel Kadett  
**Début en Mondial :** Suède 1973 sur BMW 2002 (7e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 29  
**Victoire en Mondial :** 0

### Courses avec l'Opel Kadett GT/E :

Entre 1976 et 1979, il court épisodiquement avec la Kadett, se faisant remarquer par sa 2e place en Suède 77 ou ses trois 10e places consécutives aux RAC 76, 77 et 78 !

## FRANTZ WITTMANN (AT)

**Date de naissance :** 7 avril 1950  
**Début en rallye :** 1971  
**Début en Mondial :** Rallye Autrichien des Alpes 1973 sur Volkswagen 1303 S (8e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 35  
**Victoire en Mondial :** une, en Nouvelle-Zélande 1987  
**Titres :** 11 fois Champion d'Autriche entre 1976 et 2001, dont deux fois sur Audi Quattro (1983 et 1984)

### Courses avec l'Opel Kadett GT/E :

En quatre rallyes, il abandonne deux fois (sortie au RAC 76, moteur à l'Acropole 77), mais obtient aussi deux 7e places en 1977 (Portugal et 1000 Lacs). Il termine aussi 2e du Championnat d'Europe après des succès au Danube ou à l'Albena.

## GUY FRÉQUELIN

**Date de naissance :** 2 avril 1945 à Langres (52)  
**Début en rallye :** 1966 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Audi 80 (abandon)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 35  
**Victoire en Mondial :** une, au Codosur 1981 sur Talbot Sunbeam Lotus  
**Titres :** Champion de France 1977 (Alpine A310), 1983 et 1985 (Opel Manta 400)

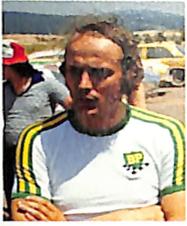
### Courses avec l'Opel Kadett GT/E :

Il ne dispute que le Tour de Corse 76 où une transmission casse.



En dix courses avec la Kadett, en trois saisons, Walter Rörhrl n'en termine qu'une seule, le Monte-Carlo 1976, où il prend la 4e place.





## JEAN-LOUIS CLARR

**Date de naissance :** 24 décembre 1944 à Sainte-Geneviève des Bois (91)

**Début en rallye :** 1968 sur R8 Gordini **Début en Mondial :** Sanremo 1973 sur Opel Ascona A (ab) **Nombre de rallyes en Mondial :** 15

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :** le véritable "Pape" de la Kadett en France n'a jamais "su" la piloter autrement que par les portières ! Auteur de succès aux 1000 Pistes 76 ou à l'Alpin 76, il ne connaît pas la réussite en Mondial avec quatre abandons en six courses. Une 12e place au Monte-Carlo 79 reste son meilleur résultat.

### Après tes débuts en 1968 sur une R8, pourquoi es-tu passé à Opel ?

Alors que j'étais un amateur pas du tout fortuné, Opel a lancé un trophée très bien doté, réservé aux utilisateurs de la marque. J'ai saisi l'opportunité. Avec la Kadett Coupé Rallye Groupe 1 de l'époque, j'ai notamment gagné onze fois ma catégorie et le trophée. Alors que j'allais utiliser mes gains pour rouler sur une Commodore Groupe 1 en 1971, j'ai été contacté par l'écurie Opel Marseille qui cherchait un pilote pour remplacer Claude Henry, indisponible.

### Par rapport à l'Ascona utilisée entre 1972 et 1975, en quoi la GT/E apportait-elle des améliorations ?

Dès 1975, les premiers tests que j'ai effectués avec la Kadett GT/E Groupe 1 ont démontré qu'il y avait un step important de franchi par rapport à l'Ascona A Groupe 1. La Kadett était très solide et permettait d'être utilisée pratiquement à 100% sans connaître de gros soucis de maintenance. De manière générale, cette voiture était plus homogène, mieux équilibrée et elle freinait également mieux. Personnellement, je n'ai jamais compris l'intérêt de passer en Groupe 2. Pour être performant dans ce Groupe, il fallait faire d'énormes frais de préparation. Très souvent, les concurrents adoptaient juste les ailes élargies et d'autres éléments, mais pas la mécanique d'une Groupe 2. Pour moi, une bonne Groupe 1 bien conduite était plus performante comme j'ai pu le démontrer en 1977, 78 et 79. En ce qui concerne la Kadett Groupe 4 de 1976, le gain par rapport à une

Ascona A était important, mais la voiture n'était pas assez performante pour rivaliser avec la Stratos ou les 131 Abarth et elle était en plus peu fiable.

### Sur la Groupe 1, dans quel domaine était-il possible de faire des améliorations ?

On avait notamment recours à des ressorts de suspension plus durs, à un lockheed de freins particulier, à des plaquettes plus dures... Le moteur était démonté et soigneusement équilibré en restant dans les normes autorisées.

### Quels étaient les défauts de la Kadett ?

Comme j'étais un très gros "freineur", il fallait que je surveille la fiabilité dans ce domaine. Ensuite, la tubulure d'échappement cassait souvent, mais la réglementation nous empêchait de la renforcer. Enfin, avec le temps et en cas d'usage intensif, on pouvait observer une fragilité des soudures du châssis au niveau de la malle.

### La Kadett GT/E était-elle aussi efficace sur l'asphalte que sur la terre ?

Si ces deux surfaces lui convenaient très bien, elle était en revanche moins à l'aise sur la neige. Il fallait y conduire de manière très coulée pour ne pas l'arrêter sans cela on avait beaucoup de mal à retrouver de la motricité.

### Avec la Groupe 1, tu as notamment signé un étonnant succès lors de la première édition du Rallye des 1000 Pistes ?

Pour les débuts de l'épreuve, on ne savait pas

à quoi s'attendre. C'était un rallye très difficile durant lequel il y avait eu une bagarre intense. Je pilotais pour la première fois la Groupe 1 en course et j'avais peu d'expérience sur la terre, mais je m'étais retrouvé dans mon élément. Il avait fallu attaquer du début à la fin et j'étais parvenu à m'imposer devant la Berlinette d'Andruet. Cela reste un très bon souvenir comme l'a été ma 2e place au Tour Auto 1978 toujours avec une Groupe 1. Durant cette épreuve qui était très longue, j'avais également attaqué sans relâche. Si la victoire de Michèle Mouton avait été mise en avant, car c'était vendeur qu'une femme gagne, lors de la remise des prix, j'avais reçu une ovation aussi forte qu'elle.

### Peut-on dire que le pilotage réclamé par une Opel Kadett GT/E correspondait bien à ton style ?

C'est tout à fait exact ! Ces autos réclamaient d'être un peu brusquées ! Moi, j'aimais rouler vite et en glisse. On formait un duo très efficace avec la Kadett !

### Tu as pratiquement fait toute ta carrière sur des Opel. Tu n'as jamais eu d'autres opportunités ?

J'ai failli piloter une Stratos de chez Chardonnet en 1977, mais finalement il a été décidé de mettre tout le budget sur la seule voiture de Bernard Darniche. J'ai également eu une proposition de Volkswagen pour bénéficier d'une auto officielle, mais comme je pensais être redevable à Opel, j'ai préféré rester fidèle à cette marque.

### Quels souvenirs gardes-tu de ces années 70 ?

Il y avait tout d'abord une très grande convivialité entre les concurrents. Les reconnaissances étaient libres. On avait donc le temps de se retrouver tous ensemble dans ces lieux qui sont devenus mythiques comme la Remise. Cela n'empêchait pas le jour de la course que la bagarre soit à couteau tiré. Les épreuves étaient alors très longues. Le Monte-Carlo par exemple, c'était quelque chose d'incroyable ! Il y avait donc des notions de sprint, mais aussi d'endurance, car il fallait gérer sa voiture, mais aussi sa forme physique.

# INTERVIEW JEAN-LOUIS CLARR

SUR TERRE OU SUR ASPHALTE, JEAN-LOUIS CLARR A ÉTÉ L'UN DES MEILLEURS, SINON LE MEILLEUR PILOTE D'OPEL KADETT GT/E EN FRANCE. QUE CE SOIT AVEC LA GROUPE 1, LA GROUPE 2 OU LA GROUPE 4, IL S'EST TOUJOURS RÉGALÉ À METTRE L'ALLEMANDE DANS TOUTES LES POSITIONS, POUR LE PLUS GRAND PLAISIR DES SPECTATEURS.



Safari 1976, Bert Shnkland amène  
la 504 berline à la 4e place.  
Dans les années 60, le Tanzanien  
a fait gagner les Peugeot 404.

UNE FAMILIALE GROUPE 1

# PEUGEOT 504 & V6 COUPÉ

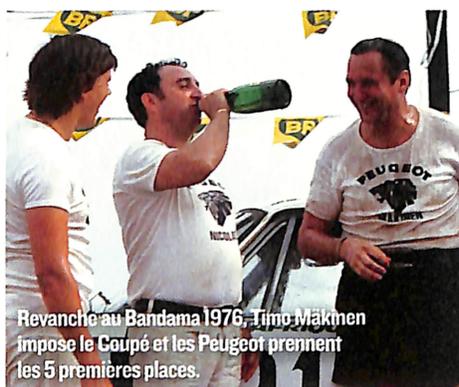
PRÉVUE POUR EMMENER LA FAMILLE PASSER LES VACANCES AU CAMPING DES "FLOTS BLEUS" AVEC LA CARAVANE, LA 504 PEUGEOT S'EST FINALEMENT RETROUVÉE À BRAVER LA POUSSIÈRE ET LA BOUE DES CHEMINS AFRICAINS DÉFONCÉS. DANS CE CONTEXTE PARTICULIER, LA GROSSE BERLINE ET SON ÉLÉGANT DÉRIVÉ V6 COUPÉ ONT ÉCRIT LES PREMIÈRES LIGNES DE L'HISTOIRE DU LION EN MONDIAL.

Les événements de mai 68 et une grève de cinq semaines des salariés de Peugeot à Sochaux dissuadent le constructeur de lancer la remplaçante de la 404 au printemps. Dessinée par Pininfarina, la 504 apparaît en septembre, introduisant des innovations comme les quatre roues indépendantes ou les quatre freins à disques. Elle ne possède en revanche pas de ceintures de sécurité à l'avant et se dispense de rétroviseur extérieur... Si cette grosse berline propulsion ne brille pas par la fulgurance de ses motorisations (110 ch maxi), elle se rattrape en offrant un confort inédit et une fiabilité qui feront sa réputation. Sur le papier, rien ne prédispose la "Voiture de l'année 1969" à venir perpétuer la tradition de Peugeot en compétition. Après les 203 (Monte-Carlo, Mille Mille...), les modèles 403 et 404 brillent sur les pistes africaines grâce à leur robustesse et l'implication des concessionnaires locaux. La première apparition d'une 504 en course, lors du Tour de Corse 1970, ne se fait pas non



Simo Lampinen amène la 504 berline à la 5e place du Safari 1976, qui marque l'entrée en lice des 504 Coupé de Timo Mäkinen et Hannu Mikkola qui ne verront pas l'arrivée.

## LES SUSPENSIONS POUR L'AFRIQUE SONT SPÉCIFIQUES



Revanche au Bandama 1976, Timo Mäkinen impose le Coupé et les Peugeot prennent les 5 premières places.

plus de manière officielle. C'est le team de Jean Guichet qui représente d'abord le constructeur avec des Groupe 1 à la préparation limitée. Si, officiellement, la maison-mère ne suit pas ces participations, la 4e place du Groupe 1 obtenue en Corse et le podium de Guy Chasseuil au Maroc (2e et 1er Groupe 1) encouragent le Lion à s'investir davantage. Sous l'impulsion de Gérard Allégret, un minuscule département compétition est créé. Sa première tâche est de préparer des versions Groupe 2 plus compétitives, capables de partir à l'assaut des pistes africaines.

## LE V6 DANS LA BROUSSE

Malgré l'importance et la qualité des préparations apportées aux 504 Groupe 2, ces dernières ne peuvent pas toujours rivaliser avec des concurrentes plus puissantes. Peugeot lance donc rapidement l'élaboration d'une nouvelle voiture basée cette fois sur le Coupé 504. Dessiné par Pininfarina, ce dernier est apparu en 1969 équipé d'un moteur 1,8 l, mais c'est sur la version V6 PRV, sortie en 1974, que Peugeot mise en reprenant la recette qui a fonctionné avec la berline. L'objectif reste le même : enregistrer les meilleurs résultats possible sur le continent africain. Le Coupé hérite donc de "suspensions Afrique" et possède la même solidité. Son point fort est son moteur 2,7 l

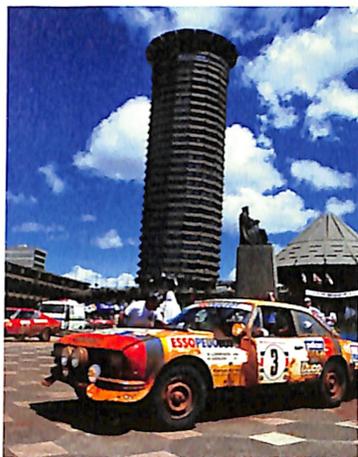
capable de développer jusqu'à 230 ch. Le manque de fiabilité marque cependant les débuts de la nouvelle Lionne. Lors du Safari 76, Hannu Mikkola et Timo Mäkinen abandonnent. C'est hors Championnat, au Bandama 1976, que Timo Mäkinen offre au Coupé V6 son premier succès. Le fiasco du Kenya 1977 avec les tonneaux de Jean-Claude Lefebvre, Mikkola (alors leader !) et Nicolas et les abandons de Mäkinen (moteur) et Henri Pescarolo qui a perdu ses clés (!) s'ajoute celui de Côte d'Ivoire. La 504 marque enfin le Mondial de ses griffes en

remportant deux succès par l'intermédiaire de Nicolas en 1978.



# TAILLÉE POUR L'AFRIQUE

Quasiment d'origine, la 504 Groupe 1 développe seulement 110 ch, ce qui est trop peu pour ébranler ses 1 200 kg. Retravaillé par Calviac (pistons forgés spécialement, culasse usinée, grosses soupapes...), le 4 cylindres gagne 60 ch sur la Groupe 2. Si l'amélioration est notable, cela reste encore insuffisant pour lutter contre les Groupe 4. La Peugeot doit donc tabler sur d'autres atouts. Peugeot dote d'abord ses 504 de suspensions qui vont lui permettre de jouer les premiers rôles. Alors que 50% des pièces de la voiture sont restées d'origine (plaquettes...), les suspensions sont spécialement fabriquées par l'usine. Les débattements qu'elles proposent et les capacités de franchissement qu'elles offrent



© DPPI

seront une des clés de la réussite des 504 en Afrique. A cela, le Lion ajoute une préparation spécifique avec une

multitude de renforts, de blindages et de protections, deux alternateurs, deux pompes à essence, un circuit électrique doublé... et deux caisses à outils en bois derrière les sièges ! Si ainsi parée, la 504 Groupe 2 pèse 100 kg de plus qu'une voiture série (1 350 kg), c'est aussi une auto quasiment indestructible ! Ses premières apparitions se révèlent cependant décevantes, aucun exemplaire ne finissant les Maroc 72 et 73 pas plus que les Bandama 72 et 73. Les premiers bons résultats sont enregistrés au Safari 74, année où Timo Mäkinen gagne la Côte d'Ivoire, mais hors Championnat. C'est finalement en 1975 qu'Ove Andersson permet à Peugeot d'ouvrir son palmarès en Mondial, en s'imposant au Safari.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 6 cylindres en V à 90°  
Emplacement : longitudinal avant  
Cylindrée : 2 664 cm<sup>3</sup>  
Alésage x course : 88 x 73 mm  
Puissance : 240 ch à 7 000 tr/min  
Couple maxi : 25,6 mkg à 5 000 tr/min  
Matière : bloc et culasse en alliage léger  
Distribution : un arbre à came en tête par rangée de cylindre  
Alimentation : 3 carburateurs double corps  
Refroidissement : par eau  
Lubrification : carter humide, pompe à engrenages

### CHÂSSIS

Coque autoporteuse en acier

### TRANSMISSION

Mode : propulsion  
Embrayage : monodisque céramétique  
Boîte de vitesses : manuelle à 4 rapports  
Pont : autobloquant Peugeot

### SUSPENSIONS

AV/AR : 4 roues indépendantes, Mc Pherson, barres anti-roulis, amortisseurs Peugeot

### FREINS/DIRECTION

Direction : crémaillère directe  
Freins : à disques, ventilés à l'avant

### PNEUMATIQUES

Michelin RC1

### DIMENSIONS

Longueur : 4 360 mm  
Largeur : 1 700 mm  
Hauteur : 1 350 mm  
Voie AV/AR : 1 490/1 430 mm  
Empattement : 2 550 mm  
Poids : 1 350 kg  
Réservoir : 120 litres

## LES VICTOIRES D'UNE PEUGEOT 504 EN MONDIAL

### SAFARI 1975

1. Andersson-Hertz (Peugeot 504), à 1h58min
2. Munari-Drews (Lancia Stratos), à 38min
3. Waldegård-Thorszelius (Lancia Stratos), à 1h59min

### MAROC 1975

1. Mikkola-Todt (Peugeot 504), à 23h30min48s
2. Consten-Flocon (Peugeot 504), à 1h41min15s
3. Neyret-Terramorsi (Berlinette), à 2h17min31s

### MAROC 1976

1. Nicolas-Gamet (Peugeot 504), à 20h20min15s
2. Lampinen-Aho (Peugeot 504), à 22min37s
3. Munari-Drews (Lancia Stratos), à 1h18min23s

### SAFARI 1978

1. Nicolas-Lefebvre (Peugeot 504 V6 Coupé), à 8h18min
2. Preston Jr-Lyall (Porsche 911), à 37min
3. Aaltonen-Drews (Datsun 160J), à 52min

### CÔTE D'IVOIRE 1978

1. Nicolas-Gamet (Peugeot 504 V6 Coupé), à 54h28min
2. Mäkinen-Todt (Peugeot 504 V6 Coupé), à 15min
3. Ragnotti-Andrié (Renault 5 Alpine), à 1h22min



© C. CAZALET

RIEN NE PRÉDISPOSE LA VOITURE DE L'ANNÉE 1969 À PERPÉTUER LA TRADITION DE PEUGEOT EN RALLYE

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE PEUGEOT 504 EN MONDIAL



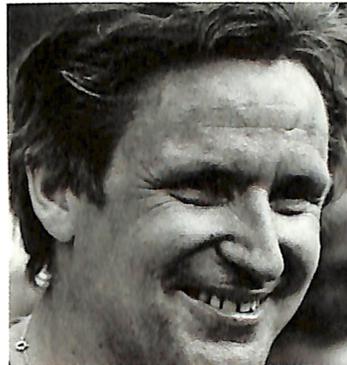
©DPPI

## HANNU MIKKOLA +

**Date de naissance :** 24 mai 1942 à Joensuu  
**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 Peugeot 504 :** Entre 1972 et 1977, il pilote la 304 S, la 104 ZS et bien sûr des 504, berline (victoire au Maroc 75) et Coupé (4 rallyes = 4 abandons). Sa sortie du Bandama 77 lui aurait coûté sa place dans l'effectif.

## TIMO MÄKINEN +

**Date de naissance :** 18 mars 1938 à Helsinki  
**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 Peugeot 504 :** dès le Maroc 73, il exploite la 504 berline. Sa 14e course en 504 (dont 9 en Coupé) se déroule au Safari 81 (ab). Il gagne deux fois hors Championnat aux Bandama 74 (berline) et 76 (Coupé). Il s'aligne aussi hors Afrique : Acropole 1980 (10e) et Argentine 1980 (abandon).



©DPPI



©DPPI

## GUY FRÉQUELIN I I

**Date de naissance :** 2 avril 1945 à Langres (52)  
**Début en rallye :** 1966 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Audi 80 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 35  
**Victoires en Mondial :** une, au Codasur 1981 sur Talbot Sunbeam Lotus  
**Titres :** Champion de France 1977 (Alpine A310), 1983 et 1985 (Opel Manta 400)  
**Courses avec la Peugeot 504 :** Troquant sa Talbot Lotus pour un Coupé V6 lors des manches africaines de 1981, il abandonne au Safari et finit 5e au Bandama.

## SIMO LAMPINEN +

**Date de naissance :** 22 juin 1943 à Porvoo  
**Début en rallye :** 1956  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240Z (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 Béta Coupé  
**Courses avec la Peugeot 504 :** En 76, avec la berline, il termine 5e du Safari et 2e du Maroc. Sur le Coupé V6, il finit 5e du Safari 78, 4e du Bandama et abandonne au Safari 79, sa dernière course pour Peugeot.



©DPPI



©DPPI

## CHRISTINE DACREMONT I I

**Date de naissance :** 6 janvier 1949 à Sedan (08)  
**Début en rallyes :** 1970 sur Triumph Spitfire  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 8  
**Titres :** Championne d'Europe 1976 (Alpine A310 et Lancia Stratos). Championne de France des rallyes 1976 (Alpine A310 et Lancia Stratos)  
**Courses avec la Peugeot 504 :** Elle pilote la berline hors Championnat (8e Bandama 75, 4e Bandama 76...) et elle obtient son meilleur résultat en Mondial au Maroc 76 (8e).



©DPPI

## JEAN-CLAUDE LEFEBVRE I I

**Date de naissance :** 1er juillet 1945  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 13 comme pilote et 4 comme copilote  
**Victoires en Mondial :** une comme copilote, au Safari 1978 sur Peugeot 504 V6 Coupé  
**Courses avec la Peugeot 504 :** Il roule avec la berline (5e Maroc 76) et la V6 (12e Safari 79), participant même à l'Acropole 80 (abandon) et à l'Argentine 80 (5e). Cas très rare, il est aussi copilote de Nicolas à trois reprises, obtenant une 2e place avec la berline (Bandama 76) et une victoire (Safari 78).

## MARIANNE HOEPFNER I I

**Date de naissance :** 7 avril 1944  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (34e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 14  
**Courses avec la Peugeot 504 :** En Mondial, elle hisse à deux reprises sa 504 berline à la 7e place du Rallye du Maroc 75 et 76.



©DPPI

## OVE ANDERSSON +

**Date de naissance :** 3 janvier 1938 à Uppsala (Suède). Décédé le 11 juin 2008 dans un accident lors d'un rallye historique en Afrique du Sud  
**Début en rallye :** 1962 sur Saab  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (2e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 28  
**Victoires en Mondial :** une, au Safari 1975 sur Peugeot 504  
**Courses avec la Peugeot 504 :** Entre 1973 et 1975, il dispute trois Safaris sur la 504 berline, abandonnant en 73 et en 74 avant de s'imposer en 1975. Se tournant vers Toyota en 75, il ne dispose jamais du Coupé V6.



©DPPI

## ET AUSSI...

**ALAIN AMBROSINO** **Date de naissance :** 15 juin 1951 **Début en rallye :** 1969 **Début en Mondial :** Press-on-Regardless 1974 sur Berlinette (abandon) **Nombre de rallyes en Mondial :** 18 **Victoire en Mondial :** une, au Côte d'Ivoire 1988 sur Nissan 200 SX **Titres :** Champion d'Afrique à 3 reprises : 1983 (Peugeot 504), 1986 (Nissan 240 RS) et 1987 (Nissan 200 SX) **Courses avec la Peugeot 504 :** il ne court qu'avec la V6, finissant 6e des Bandama 79 et 81, mais aussi 3e de l'édition 1980. Entre 1980 et 1982, il décroche 3 succès consécutifs au Rallye du Zaïre. **BERNARD CONSTEN** **Date de naissance :** 5 avril 1932 **Début en rallye :** 1956 **Début en Mondial :** Maroc 1973 sur Peugeot 504 (abandon) **Nombre de rallyes en Mondial :** 3 **Titres :** Champion de France Grand Tourisme 1958 (Alfa Romeo Giulietta TI). Champion de France Tourisme 1961 et 1962 (Jaguar Mark 2). Champion de France 1967 (Alfa Romeo Giulietta GTA) **Courses avec la Peugeot 504 :** il dispute ses deux uniques courses en Mondial sur une 504 berline, abandonnant au Maroc 73, mais finissant 2e en 1975. **JEAN GUICHET** **Date de naissance :** 10 août 1927 à Marseille (13) **Début en rallye :** 1949 **Début en Mondial :** Maroc 1973 sur Peugeot 504 (abandon) **Nombre de rallyes en Mondial :** 3 **Titres :** Champion de France Grand Tourisme 1961, 62 et 63 **Courses avec la Peugeot 504 :** il est à l'origine de l'engagement des 504 en rallye. Pilote lui-même, il "essuie les plâtres" entre 1970 et 1973 avec Jean Todt comme copilote. 5e au Bandama 76 puis 3e en 1977, il remporte (hors Championnat) le 1er Rallye Codasur de 1979. **BERT SHANKLAND** **Date de naissance :** 12 septembre 1932. Décédé le 26 janvier 2012 **Début en Mondial :** Safari 1973 sur Peugeot 504 (abandon) **Nombre de rallyes en Mondial :** 7 **Courses avec la Peugeot 504 :** ce Tanzanien de nationalité britannique, directeur des ventes pour Peugeot en Tanzanie, fait d'abord gagner des 404 à la fin des années 60, puis il effectue toutes ses participations en Mondial sur la 504 berline. Il se classe 7e des Safari 74 et 77. Son meilleur résultat est une 4e place lors de l'édition 76 du Safari.

# ABONNEZ-VOUS

A L'INTEGRAL RALLYES MAGAZINE



ABONNEMENT 1 AN 6 NUMEROS

**30€**

**SEULEMENT**

AU LIEU DE 36 €  
**SOIT 1 NUMÉRO OFFERT**

## BULLETIN D'ABONNEMENT

**Rallyes**  
magazine

### ABONNEMENT

FRANCE : 30 € AU LIEU DE 36 €  
SOIT 1 NUMÉRO OFFERT

Europe et DROM : 39 € au lieu de 51 € (en moyenne)

Reste du monde : 45 €

COM : 55 € au lieu de 75 €

(je coche la case correspondante)

A découper ou copier et à renvoyer avec votre règlement à

**Abomarque « Rallyes Magazine »**

**CS 63656 - 31036 Toulouse Cedex 1**

Contact Infos abonnés : Véronique PAUILLACQ

veronique@abomarque.fr

Tél. : 05 34 56 35 60 - Fax : 05 62 48 12 60

### JE RÈGLE ..... €

par chèque à l'ordre de 6pack publishing (France uniquement)

par mandat postal à l'ordre de 6pack publishing

par carte bancaire (dans ce cas, merci de remplir ci-dessous)

n° carte :

exp :  crypto :

Signature :

### MES COORDONNÉES

M.  Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

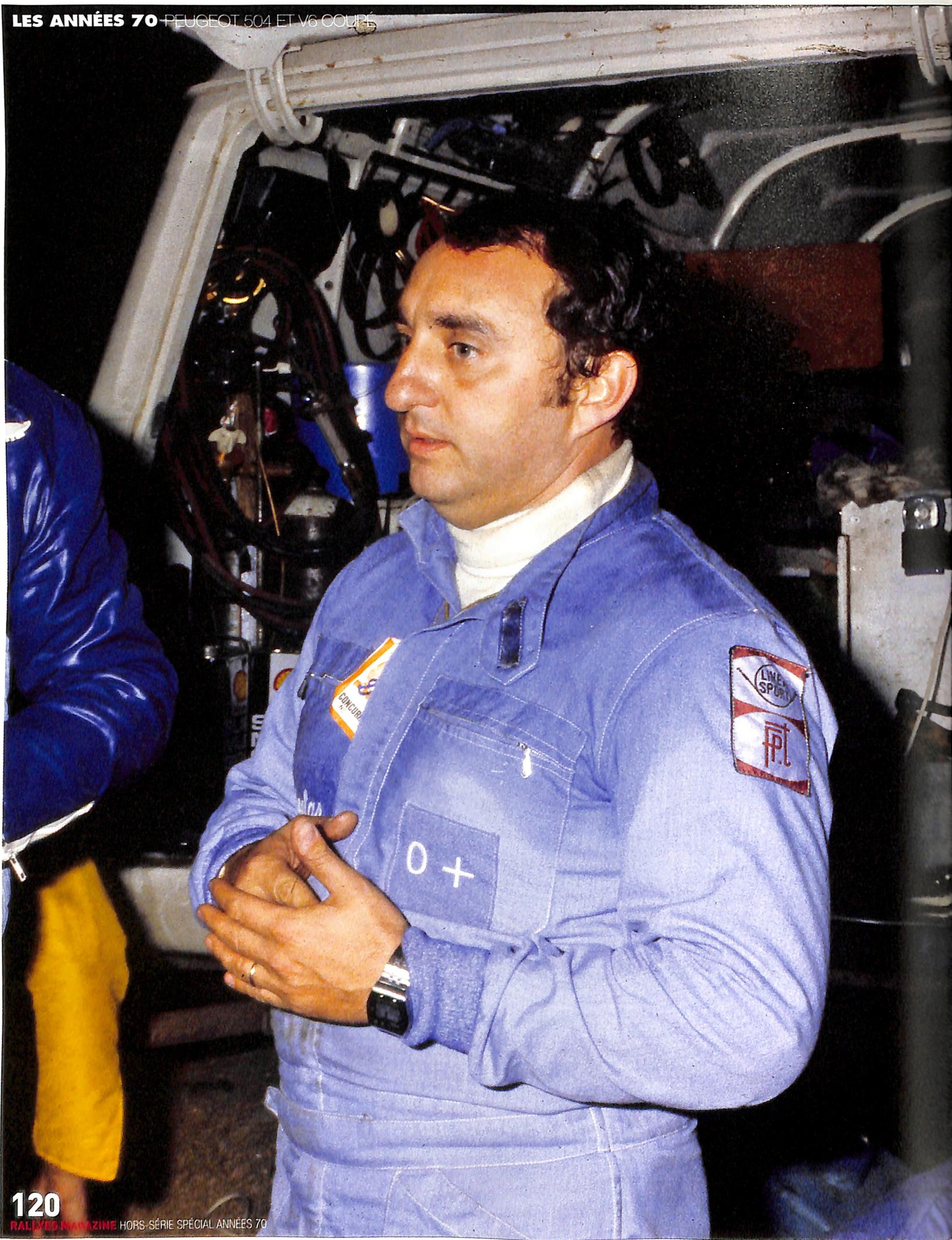
.....

CP : ..... Ville : .....

Pays : ..... Tél : .....

E-mail : .....

HSRM/2





## 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 Peugeot 504 :** s'il connaît quelques abandons (Safari 77, Safari 79...), il est le seul à s'imposer avec la berline et le Coupé. Le Bandama 78 est sa 5e et dernière victoire en Mondial.

### **A l'issue du Monte-Carlo 76, après avoir piloté des Renault pendant plus de dix ans, que s'est-il passé ?**

Lorsque Renault a pris le contrôle d'Alpine, Jacques Cheinisse a été remplacé par Gérard Larrousse. Ce dernier n'a pas souhaité nous garder, Jean-Luc Thérier et moi. Il nous a remplacés par Jean Ragnotti et Guy Fréquelin !

### **Il a donc fallu que tu trouves une solution de remplacement ?**

J'ai effectivement dû me débrouiller pour me trouver un volant. Je suis parvenu à un accord avec Opel pour disposer d'une Kadett GT/E. En parallèle, j'avais aussi obtenu de la part de Peugeot la possibilité de disputer les rallyes africains.

### **Tu n'as pas connu de problème d'adaptation en passant de la Berlinette à la 504 ? Ce n'était pas le même gabarit ?**

Non, j'ai toujours été assez vite à l'aise avec de nouvelles voitures. Même si j'ai gagné le Maroc avec une Berlinette et même si nous avons essayé de faire le Safari avec, l'Alpine était faite pour l'Europe. A l'inverse, la 504 était taillée pour l'Afrique.

### **Est-ce qu'elle exigeait un pilotage particulier ?**

Les rallyes africains réclamaient une manière particulière de courir. Il fallait franchir les obstacles sans casser... tout en allant vite ! C'était de l'endurance. La difficulté était de trouver le bon rythme. La 504 n'était pas une voiture de course ! C'était un char d'assaut indestructible ! En performances pures, nous étions moins rapides, mais on ne s'arrêtait que pour l'essence et les pneus contrairement à nos rivaux !

### **Est-ce que la préparation d'un Safari te demandait beaucoup de travail ?**

Quand nous avions le temps, nous effectuions

deux passages en reconnaissance afin de vérifier les notes, mais bien souvent c'était juste un et nous espérons que cela irait. Nous faisons également peu de tests, puisqu'il n'y avait pas grand-chose à tester.

### **L'engagement émanait de Peugeot, mais sur le terrain comment se déroulait l'organisation ?**

Nous étions suivis par l'équipe officielle avec une aide des importateurs. Au Kenya, c'était Marshalls et SARI en Côte d'Ivoire. Pour Peugeot, c'était un rendez-vous important. Au Kenya, trois mois avant le rallye, les gens n'achetaient plus de voiture et attendaient le résultat du Safari pour voir laquelle était la plus solide ! Peugeot dominait alors le marché devant les Japonais.

### **Ces rallyes africains réclamaient une logistique particulière ?**

Avant le rallye, Peugeot envoyait des containers de matériel qui étaient répartis dans des véhicules loués sur place. L'entretien des autos se faisait sur le bord des routes et il y avait également un avion relais au-dessus de nous pour la radio. Le Kenya n'était pas un rallye traditionnel. Nous étions en liaison et il fallait prendre le moins de pénalité possible. Tu devais donc bien calculer tes temps d'assistance ou accepter de prendre du retard afin d'éviter la poussière d'un concurrent parti devant toi... pour ensuite combler ce retard.

### **Tu étais plutôt bon à ce petit jeu ?**

J'étais pas mauvais ! Il fallait calculer fin ! Parfois, il valait mieux ne pas changer de pneus et profiter de l'arrêt d'un concurrent pour lui passer devant. J'écoutais beaucoup la radio pour savoir, qui avait vu passer untel, qui avait des soucis, qui était arrêté... Cela me permettait de prendre des décisions rapides.

### **Tu as apprécié ces épreuves ?**

C'étaient de très belles aventures. Tu faisais des étapes non-stop sans boire ou manger. J'y ai pris un plaisir fou. J'adorais rouler vite sur le mauvais tout en essayant d'économiser la voiture. J'avais trouvé le bon timing et, ensuite, j'ai regretté de m'être arrêté quand Peugeot est allé courir le Dakar.

### **Tu as finalement peu piloté la 504 berline. Avait-elle des défauts ?**

Je pense que j'ai dû faire trois courses avec, dont aucune en Europe. Très robuste, saine, avec un bon comportement, elle était intéressante à piloter. Son principal défaut, c'était son manque de puissance. Le moteur était pointu et elle détestait les relances. Par contre, une fois lancée, la 504 c'était un régal !

### **Tu as retrouvé ces sensations sur le Coupé ?**

C'était la même auto, aussi solide avec le même principe de suspensions. Avec sa puissance supplémentaire, le Coupé se rapprochait d'une vraie voiture de course, sans toutefois égaler une Berlinette ou une Porsche. Quand tu appuyais sur l'accélérateur, il se passait quelque chose donc c'était plus facile à piloter. Le son du V6, son couple et son utilisation étaient aussi agréables. L'un des autres points communs de ces voitures, c'est la chaleur intense qui régnait dans l'habitacle.

### **C'est une période qui a marqué ta carrière ?**

Ça a été une période formidable. C'était les débuts du professionnalisme. Chez Alpine, nous avons eu la chance de pouvoir faire d'une passion un métier. Au niveau du déroulement des épreuves, ce n'est pas comparable avec maintenant. Ce n'est pas une critique, mais, alors qu'aujourd'hui c'est essentiellement du sprint, nous avons vécu à la période de ce que j'appellerai "l'endurance-sprint" ou le "sprint-endurant" !

# INTERVIEW JEAN-PIERRE NICOLAS

VIVANT AVEC LE RALLYE UNE HISTOIRE PASSIONNÉE ET PASSIONNANTE QUI DURE DEPUIS 1968, JEAN-PIERRE NICOLAS ÉVOQUE, AVEC UN PLAISIR NON DISSIMULÉ, LA PÉRIODE DURANT LAQUELLE IL A ÉTÉ LE ROI DE L'AFRIQUE AU VOLANT DES PEUGEOT 504 BERLINE PUIS V6 COUPÉ.



Safari 1974, de retour chez  
Porsche pour le Safari, Björn  
Waldegaard prend la 4e place.

# LA PÉRIODE GLORIEUSE PORSCHE 911

DES FORMES, UN BRUIT, UN COMPORTEMENT, LA PORSCHE 911 A MARQUÉ L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE ET SES SUCCÈS EN RALLYES Y ONT FORCÉMENT CONTRIBUÉ. A CHAQUE ÉPOQUE SA 911. SI LES S, T OU R ONT BEAUCOUP GAGNÉ AVANT 1973 AVEC L'USINE, LA PÉRIODE SUIVANTE EST SURTOUT LE DOMAINE DES PILOTES PRIVÉS.



**FICHE TECHNIQUE**

**MOTEUR**

Type : 6 cylindres à plat refroidi par air  
 Emplacement : en porte à faux arrière  
 Cylindrée : 2 994 cm<sup>3</sup>  
 Nombre de soupapes : 12 (2 par cylindres)  
 Alésage x course : 95 x 70,4 mm  
 Puissance maximale : 280 ch à 8 000 tr/min  
 Couple (mkg) : 25,5 à 6 500 tr/min  
 Distribution : 2 arbres à cammes en tête  
 Alimentation : injection électronique Bosch K-Jetronic  
 Rapport volumétrique : 10,3 : 1  
 Rapport poids/puissance : 6,05 kg/ch

**CHASSIS**

Coupé 2+2

**TRANSMISSION**

Transmission : aux roues arrière  
 Boîte de vitesses 5 rapports

**SUSPENSIONS**

AV : pseudo McPherson  
 AR : bras obliques

**FREINS / DIRECTION**

AV : disques ventilés  
 AR : disques ventilés  
 Étriers à quatre pistons  
 Direction : crémaillère

**PNEUMATIQUES**

AV : 7x16 et 205/55  
 AR : 8x16 et 225/50

**DIMENSIONS**

Longueur : 4 290 mm  
 Largeur : 1 750 mm  
 Hauteur : 1 320 mm  
 Poids minimum : 1 020 kg



© DDP/MCKLEIN

Qui aurait pu imaginer à quel point ce 12 septembre 1963 allait marquer l'histoire de l'automobile ? C'est en effet ce jour-là, au Salon de Francfort, qu'a été présentée la première génération de celle qui s'appelle alors 901, avant d'être rebaptisée 911 le 10 novembre 1964 pour satisfaire Peugeot ! Créée pour remplacer la 356, elle adopte immédiatement une ligne mythique qui perdure plus de 50 ans plus tard. Déjà remarquable pour l'époque, ne serait-ce que par ses performances, l'Allemande entame rapidement un processus de modernisation et de perfectionnement. Alors que l'esthétique évolue par petites touches, les améliorations sont surtout mécaniques, de la puissance, toujours plus de puissance ! Apparaissent alors la L, la E, la S (160 ch) en 1965 puis la T en 1967. Pendant que Porsche s'impose progressivement comme une marque référence sur le marché des voitures de sport, les premiers succès en rallye

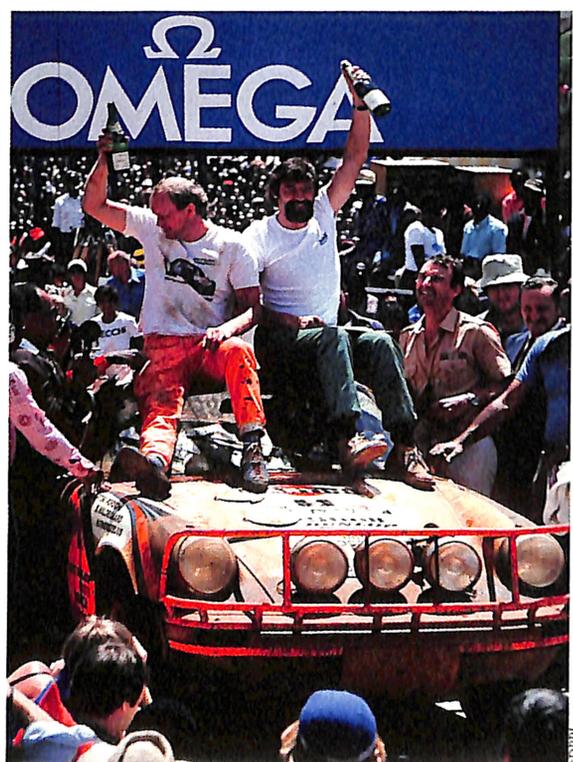
Monte-Carlo 1977, l'assureur marseillais Gérard Swaton prend la 5<sup>e</sup> place.



© DDP/MCKLEIN

interviennent très rapidement. Il devient vite impossible de dire si c'est la série qui profite à la compétition ou l'inverse tant les deux activités sont étroitement liées. Presque tous les modèles sont utilisables en course (Groupe 1, 3, 4, 5 !) et les premiers titres arrivent vite : Sobieslaw Zasada Champion d'Europe Groupe 1 en 1967 (912 et 911 S), Vic Elford (Champion d'Europe 67, Champion international 68) ainsi que les succès dans des rallyes de renom : Monte-Carlo 68 (Elford), 69 et 70 (Björn Waldegård)... Sacré chez les constructeurs en 70, Porsche change alors sa politique et délaisse les rallyes.

Safari 1978, après avoir dominé le rallye, Björn Waldegård est retardé par des soucis de suspension et de transmission. Il termine à la 4<sup>e</sup> place.



© DDP/MCKLEIN

# PORSCHE ET LA CONQUÊTE DE L'AFRIQUE

Couronnée de succès en Europe dans toutes les disciplines à la fin des années 60, Porsche participe très tôt au Safari pour affirmer encore la fiabilité de ses produits. Dès 1968, Edgar Herrmann est présent au départ sur une 911 T à la préparation sommaire et sans résultat probant. L'année suivante, le Polonais Sobieslaw Zasada termine 6e, puis abandonne en 1970. En 1971, alors que Porsche déserte les rallyes traditionnels, trois voitures sont alignées au Safari. Sur des autos à la couleur verte très réussie, Björn Waldegård et Åke Andersson abandonnent tandis que Zasada finit au 5e rang. Ce dernier progresse encore en 72 : 2e ! Une nouvelle tentative est faite en 1973 pour la seule apparition de l'usine en Mondial. Les deux exemplaires sponsorisés par Bosch et confiés à Waldegård et Zasada abandonnent, tout comme le privé anglais Bill Fritschy. Adoptant les logos de Kuehne&Nagel (transport et logistique), l'équipe Porsche touche

les fruits de sa persévérance en 1974 lorsque Waldegård, qui n'effectue que cette participation pour Porsche, termine 2e. L'ultime apparition des Porsche 911 officielles se produit en 1978. Dans leur livrée Martini restée célèbre, les deux 911 SC reçoivent une préparation très poussée : 28 cm de garde au sol, moteur 3l de 280 chevaux, réservoir 110 l, amortisseurs pneumatiques... Après avoir dominé et compté jusqu'à 46 min d'avance, des soucis de suspensions et de transmission repoussent Waldegård à la 4e place, Vic Preston Jr, prend le 2e rang. Porsche finira tout de même par gagner en Afrique, mais lors du Dakar 84 !



Vic Preston Jr termine 4e du Safari 1978.

## PÉRIODE CHARNIÈRE

Lorsque le Championnat du monde est créé en 1973, il y a déjà quelques saisons que Porsche n'est plus présent officiellement. Après avoir beaucoup gagné à la fin des années 60 (avec notamment Gérard Larrousse), la 911 est désormais rentrée dans le rang. Les participations n'émanent que de pilotes privés, ce qui donne d'autant plus de valeur aux résultats. Ainsi, Leo Kinnunen a disputé 7 fois les 1000 Lacs sur une Porsche et il a abandonné 6 fois ! Étant l'un des rares Finlandais à courir en 911, il est aussi le seul à avoir obtenu un podium : 3e en 1973 ! Le Sanremo est l'épreuve qui a le plus souri aux amateurs, "Iccudrac" prenant la 5e place en 1974, Carlo Bianchi la 5e en 75 ou encore Alberto "Bip-Bip" Brambilla la 4e en 78. Comme Kinnunen, le Portugais

Americo Nunes a disputé 5 fois le Rallye du Portugal et n'a atteint qu'une seule fois l'arrivée en 1973 : 5e ! Appréhendant le Monte-Carlo, le Hollandais Nicolas Koob l'a couru plusieurs fois, finissant à deux reprises à la 9e place (1976 et 77). Côté Français, Guy Chasseuil fait parler de lui avant 1973 (4e au Tour de Corse 70), puis c'est au tour de Gérard Dantan-Merlin dit "Gedehem" (8e en 1973) et Jacques Alméras (5e en 1976, 6e en 77) de bien figurer sur l'île. En France, Francis Bondil (4e de l'Antibes 75...), Bernard Béguin ou Michèle Mouton en 1977 (2e Antibes, 2e Tour de France et victorieuse du Rallye d'Espagne) sont parmi les meilleurs représentants d'une marque qui va retrouver de sa superbe et gagner de nouveau avec l'apparition de la 911 SC Groupe 4 à la fin des années 70.

## EN 73, LA PORSCHE 911 RENTRE DANS LE RANG

# PRINCIPAUX PILOTES DE LA PORSCHE 911 EN MONDIAL



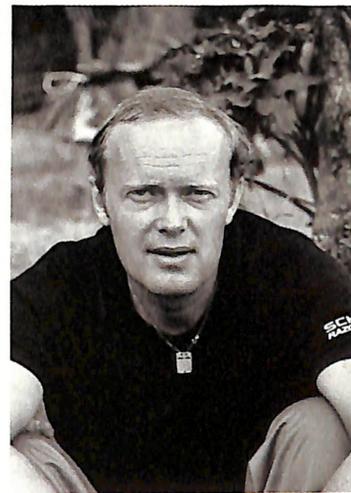
© DPP/ACKLEIN

### 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 Porsche 911 :** Entre 1967 et 1972, il court beaucoup sur Porsche et gagne souvent (Monte-Carlo 69 et 70). A partir de 1973, il dispute essentiellement le Safari où il réussit à se classer 2e en 74 et 4e en 78.

### SOBIESLAW ZASADA

**Date de naissance :** 27 janvier 1930 à Dębrowa Gornicza (Pologne)  
**Début en rallye :** 1960 sur Simca Aronde  
**Début en Mondial :** Safari 1973 sur Porsche 911 S (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 7  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Champion de Pologne 1967 (Lancia Fulvia et Porsche 912), 1968 (911) et 1973 (Carrera). Champion d'Europe Gr2 en 1966 (BMC et Steyr-Puch 650 TR). Champion d'Europe Gr1 en 1967 (Porsche 911 S et 912). Champion d'Europe 1971 (BMW 2002 Ti)  
**Courses avec une Porsche 911 :** pilotant tous les modèles, de la 912 à la Carrera RS. En Mondial, il abandonne au Safari 73 et au Rideau Lakes 74. Pour son ultime course avec la 911, il se classe quand même 7e du Press-on-Regardless 74.



© DPP/ACKLEIN



© DPP/ACKLEIN

### GUY FRÉQUELIN

**Date de naissance :** 2 avril 1945 à Langres (52)  
**Début en rallye :** 1966 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Audi 80 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 35  
**Victoire en Mondial :** une, au Codasur 1981 sur Talbot Sunbeam Lotus  
**Titres :** Champion de France 1977 (Alpine A310), 1983 et 1985 (Opel Manta 400)  
**Courses avec une Porsche 911 :** il a peu couru en Mondial avec la 911, mais sa 7e place au Monte-Carlo 76 sur sa Groupe 3 après avoir mené la course a contribué à sa réputation.

### ET AUSSI...

**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 une Porsche 911 :** s'il ne dispute qu'une seule course avec une Porsche, sa 2e place au Safari 78 sur la 911 Martini n°14 marque les esprits. • **JEAN-PIERRE ROUGET** **Date de naissance :** 22 février 1941 **Début en Mondial :** Rideau Lakes 1974 en tant que copilote de Guy Chasseuil sur une Berlinette (ab). En tant que pilote, Monte-Carlo 1975 sur Porsche Carrera (7e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 12, dont 2 comme copilote **Courses avec une Porsche 911 :** après avoir abandonné lors de sa participation hors Championnat au Maroc 74 avec Raymond Touroul, il subit plusieurs revers en 1975 : Acropole, Maroc, Corse. Sa 7e place au Monte-Carlo reste son meilleur classement avec cette voiture à ce niveau. • **CHRISTIAN GARDAVOT** **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (18e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 28 **Courses avec une Porsche 911 :** entre 1975 et 1986, la régularité de cet amateur éclairé lui permet de signer de très belles performances avec ses différentes 911 : 14e Monte-Carlo 76, 9e Sanremo 76, 10e Sanremo 77, 7e Sanremo 78... • **GÉRARD SWATON** **Date de naissance :** 4 avril 1949 **Début en Mondial :** Tour de Corse 75 sur Berlinette (15e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 15 **Courses avec une Porsche 911 :** en 1977, l'assureur marseillais termine le Monte-Carlo en 5e position avant de confirmer son coup de volant par une 9e place en Corse ! L'année suivante, il est encore 14e à Monaco, mais connaît des abandons au Sanremo, en Corse et au RAC.



## FRANCIS VINCENT "L'INDIEN"

**Date de naissance :** 28 septembre 1949

**Début en rallye :** sur R8 Gordini

**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Alfa-Romeo (ab) **Nombre de rallyes en Mondial :** 17

**Courses avec une Porsche 911 :** s'il gagne quelques très belles courses en France (Alpin, Antibes...), il se signale aussi en Mondial en terminant 3e du Sanremo 78 et 8e du Tour de Corse 82.

### Comment t'est venue l'envie de faire du rallye ?

Lors d'une colonie de vacances, j'avais un ami qui s'appelait Jean-Claude Lagniez. On faisait du ski ensemble. Ce dernier avait quelques années de plus que moi et il avait une R8 Gordini. Il commençait à faire des rallyes.

### Tu étais monté à côté de lui pour voir comment "marchait" une R8 Gordini ?

On avait effectivement fait de la route ensemble. Le trajet entre deux stations m'avait impressionné et je m'étais dit que, moi aussi, ça me tenterait bien de faire la même chose. A mon tour, j'ai acheté une R8 Gordini et j'ai gagné mon premier rallye à 19 ans !

### Tu as ensuite eu différentes voitures ?

J'ai roulé sur une BMW avec laquelle j'ai gagné quelques fois ma catégorie, puis il y a eu une Kadett sur laquelle j'ai aussi dû remporter quelques victoires. C'est ensuite avec l'Alfa Romeo que j'ai véritablement commencé à percer.

### C'est avec cette Giulia que tu as gagné le Rallye du Mont-Blanc ?

Avec cette voiture, j'ai tout d'abord été Champion de France Groupe 1 en 1974. Ensuite, c'est vrai que j'ai gagné le Mont-Blanc 75 ! Ce n'était pourtant qu'une Groupe 1 ! La même année, je me suis classé 6e au Tour de Corse sur une Berlinette. J'ai alors signé un contrat de 3 ans avec Renault, mais au bout de la saison 76, ça s'est arrêté, puisque Renault ne continuait pas.

### Après la Berlinette, tu es passé à l'A310 ?

C'était les débuts de la voiture. J'ai souvent connu des abandons comme au Monte-Carlo, au Sanremo et en Corse sur la V6. A ce moment-là, il fallait aussi se battre contre la Stratos de Bernard Darniche, ce qui n'était pas simple.

### C'est finalement en 1978, après une saison 77 sur la Fiat 131 Abarth que tu pilotes tes premières Porsche.

Pour un pilote amateur comme moi, c'était la voiture idéale. J'ai tout d'abord eu une version Groupe 3. Rien qu'avec ce modèle, il était possible de se faire plaisir. L'avantage d'une Porsche était qu'elle proposait un rapport coût/rapidité imbattable.

### Après la 131, tu n'avais pas connu de soucis d'adaptation ?

Je n'ai jamais eu ce type de problème. Je me suis toujours très rapidement adapté aux voitures dont je disposais. C'est plus le manque de compétition qui était gênant. Dans ma carrière, j'ai rarement effectué de saisons complètes. La Fiat par exemple était très compliquée à conduire, très exigeante sans sa direction assistée. Pourtant, dès que j'enchaînais les courses à son volant, c'était facile de trouver les automatismes. J'ai fini la saison très affûté, mais l'aventure s'est arrêtée là.

### Ta période Porsche s'étale entre 1978 et 1982. Quels étaient les points forts des Porsche de cette époque ?

Par rapport à la 131, une Porsche était bien plus simple à exploiter ! C'était une voiture fantastique.

Elle était très facile à piloter. Avec le moteur à l'arrière, la faire tourner ne demandait pas de gros efforts. Dans les trajectoires, il fallait être fin et peut-être un peu plus "brutal" dans le serré. Contrairement à une Alpine qui demandait d'être conduite dans les tours, la 911 possédait énormément de couple ainsi qu'une très bonne motricité. Elle avait comme autre avantage d'être très solide et de ne pas coûter trop cher en entretien. Dans ma position de privé ou semi-privé parfois, c'était l'outil idéal. Et le bruit ! Quel régal !

### Est-ce que tu lui trouvais quelques défauts ?

Malgré leur très bonne réputation, notamment en terme de solidité, je trouvais que les boîtes de vitesses des Porsche étaient lentes. Le passage d'un rapport à l'autre prenait du temps.

### Quand tu étais privé, tu devais faire appel à des préparateurs ?

En effet, en fonction de mes moyens, le préparateur changeait, tout comme le niveau de préparation bien entendu. J'ai souvent couru sur des voitures de chez Haberthür qui était installé en Suisse et dont les prix étaient raisonnables. J'ai conduit des 911 de chez Raymond Touroul. Il m'aime bien donc il me faisait des tarifs sympas. Enfin, chez Alméras, j'ai également disposé d'excellentes voitures. A partir du moment où tu avais un budget conséquent, la préparation de la voiture était meilleure, tu pouvais avoir une version très allégée avec un moteur disposant d'une injection guillotine. Tu voyais la différence. Chez Alméras, le rapport qualité/prix/efficacité de l'assistance était excellent.

### Quels souvenirs as-tu de cette période ?

Même si j'ai peut-être pris encore plus de plaisir à piloter la Ferrari qui était peut-être plus rapide que la 911, ces années en Porsche ont forcément été importantes pour moi. Avec cette voiture, j'ai gagné plusieurs courses en France, j'ai réussi à finir 3e du Sanremo 78, j'ai couru à Ypres... Cette auto était efficace partout et j'ai vraiment adoré la conduire.

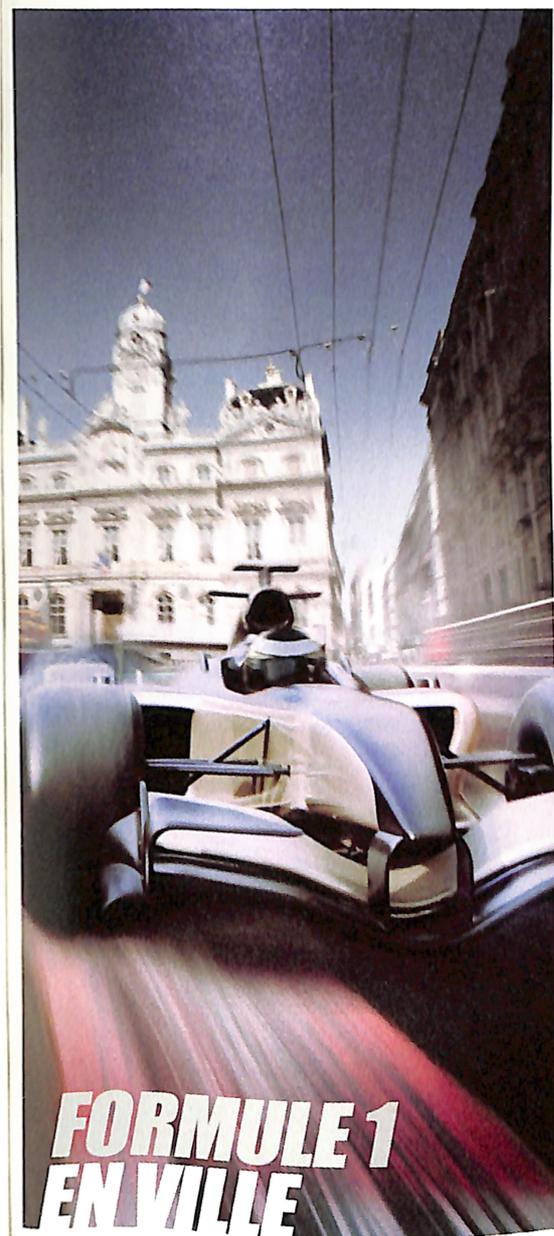
### Une dernière question qu'on a souvent dû te poser : d'où venait ce surnom de "l'Indien" ?

Comme j'étais grand avec les cheveux longs et un peu typé, un journaliste m'a surnommé comme ça... et c'est resté !

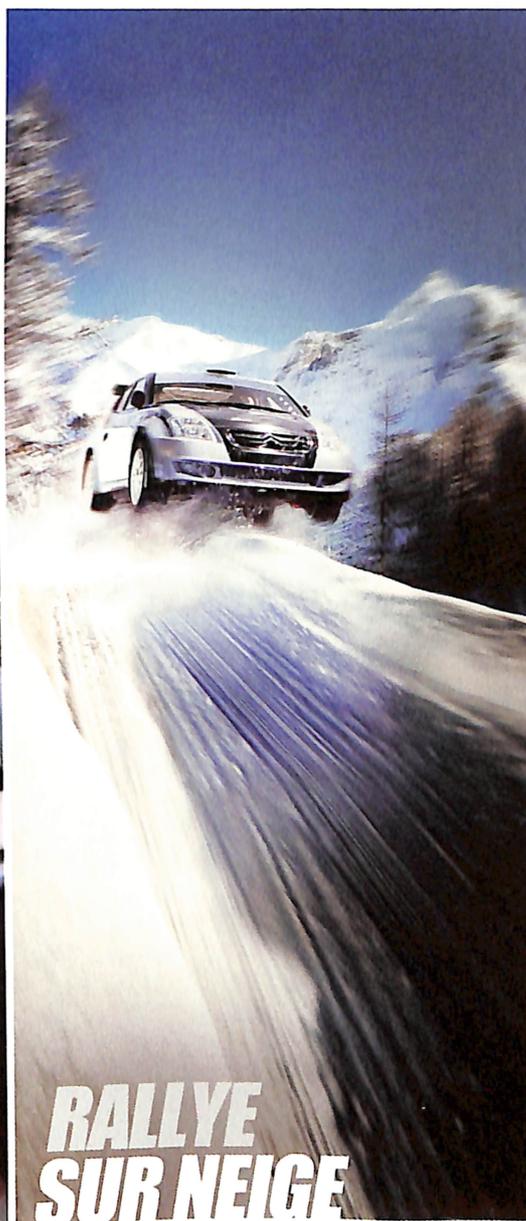
# INTERVIEW FRANCIS VINCENT

SI FRANCIS VINCENT A PILOTÉ DES PORSCHE ENTRE 1978 ET 1982, SOIT APRÈS LA PÉRIODE SUR LAQUELLE CE HORS-SÉRIE EST SENSÉ SE CONCENTRER, IL ÉTAIT DIFFICILE DE RÉSISTER AU PLAISIR D'ENTRER EN CONTACT AVEC CE PILOTE TALENTUEUX QUI AURAIT PU FAIRE UNE CARRIÈRE ENCORE PLUS BELLE SANS UNE SÉVÈRE MALCHANCE.

# OFFREZ UNE **TRILOGIE D'ADRÉNALINE** AVEC 3 EXPÉRIENCES DE PILOTAGE INSOLITES



**FORMULE 1  
EN VILLE**



**RALLYE  
SUR NEIGE**



**ENDURANCE  
DE NUIT**

BY CYRILLE DRUART

A bord de nos 18 simulateurs de pilotage professionnels (6 Formule 1, 6 Rallye, 6 Prototypes Endurance), découvrez les sensations de la course automobile en situation réelle face à d'autres pilotes et en toute sécurité.

Grâce à nos 3 circuits insolites (Formule 1 en Ville, Rallye sur Neige et Endurance de Nuit), vivez une expérience de pilotage inoubliable.

## I-WAY

Simulation Formule 1, Rallye, Endurance

[www.i-way.fr](http://www.i-way.fr) . 04 37 50 28 70 . Lyon 9



Pour son unique course en Mondial au volant  
de la R12 Gordini, Jean-Pierre Nicolas prend  
la 14e place au Rallye de Suède 1973.

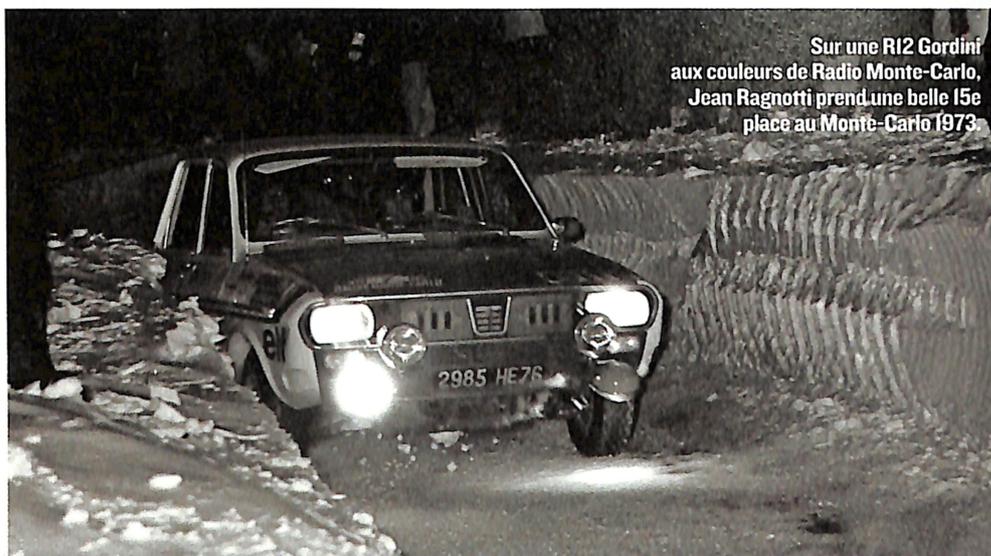


QUAND RENAULT RÉVOLUTIONNE SA GORDINI

# RENAULT 12 GORDINI

POSSÉDANT POURTANT DE NOMBREUSES QUALITÉS, LA RENAULT 12 GORDINI N'A PAS RÉUSSI À TROUVER SON "PUBLIC" LORS DE SA SORTIE. MÊME SI ELLE A ÉTÉ PONCTUELLEMENT UTILISÉE PAR DE NOMBREUX PILOTES AU PALMARÈS FOURNI, ELLE N'EST JAMAIS PARVENUE À CONVAINCRE, RESTANT COMME UN ÉCHEC POUR RENAULT.

**A**vant que n'existe la R12 Gordini, les caractéristiques de la plupart des sportives de l'époque sont : propulsion, moteur arrière en porte-à-faux, comportement surviveur... Et puis, Renault décide de changer la donne ! Après le lancement de la R12 en 1969, la version Gordini apparaît l'année suivante. Pour remplacer la R8 qui fait alors office de référence, Renault choisit une autre voie, privilégiant la traction qui demande un pilotage moins radical, plus accessible. Outre l'objectif d'attirer de nombreux pilotes, la R12 doit aussi pouvoir rivaliser avec les productions des années 70 et pour réussir, elle est plus grosse, plus confortable, plus spacieuse... et plus chère. Sous le capot avant (autre nouveauté !), les quatre cylindres 1,6l de la R16 développe 113 chevaux de série. Désirant perpétuer le succès de sa Coupe R8 Gordini, Renault vend des kits composés de pièces spécifiques comme les pistons, les bielles ou les ressorts de soupape qui permettent au moteur d'atteindre 160 chevaux.



Sur une R12 Gordini aux couleurs de Radio Monte-Carlo, Jean Ragnotti prend une belle 15e place au Monte-Carlo 1973.

©DPPI

Le freinage a également été soigné avec quatre freins à disques, dont ceux de devant sont, grande première, ventilés. Le châssis et l'amortissement ne sont pas en reste afin d'encaisser la hausse de puissance. L'ensemble donne une auto possédant

de réelles qualités routières et dotée d'un caractère bien trempé. Malgré cela, la R12 Gordini ne parviendra jamais à faire oublier la R8. Les amoureux de grandes glissades se détournent vers d'autres modèles délaissant la mal-aimée R12...

La R12 Gordini n'est jamais parvenue à faire oublier la Renault 8 Gordini.



© MÉDIATHÈQUE RENAULT

## SUCCÈS MITIGÉ

Même si la R12 Gordini échoue dans sa mission de permettre l'accès à la compétition au plus grand nombre, voyant même des fidèles de la R8 quitter Renault, le constructeur au Losange lance sa première Coupe R12 en 1971. Marc Sourdis en est le lauréat, suivi par René Metge en 1972. Deux autres éditions seront encore courues (Jean-Pierre Gabreau en 1973, Jean-Pierre Delplanque en 1974) avant l'arrivée de la R5. De manière surprenante, le premier succès en rallye intervient tôt, Gérard

Asfar s'imposant au Liban 70. La victoire de celui que l'on ne surnomme pas encore le "Grizzly" lors du Rallye de Haute-Marne 71 marque davantage les esprits. Avant la création du Championnat du monde, Bernard Darniche se signale par une 4e place à la Ronde Cévenole 72 sur une version prototype, pendant que Jean-Pierre Nicolas gagne le Tour de la Réunion (avec Jean Todt), le Rallye Infernal ou encore le Neige et Glace de 1973. Possédant déjà les Berlinette pour viser la 1ère place, Renault n'effectue que

quelques timides engagements avec des R12 pour Jean Ragnotti, Ove Andersson (15e Suède 72), Jean-Luc Thérier ou Nicolas. C'est finalement dans les pays de l'Est que la R12 Gordini s'est construit le plus beau des palmarès. La Renault s'est en effet attribuée des titres en Roumanie (1973 avec Ionescu), en Yougoslavie (1973 avec Palikovic), en Bulgarie (1973 avec Tchoubrikov), en Turquie (1973) ou en Pologne (1974 avec Blazej Krupa). Attila Ferjancz a, lui, décroché deux titres en classe 1300 cm3 en Hongrie (72 et 73).



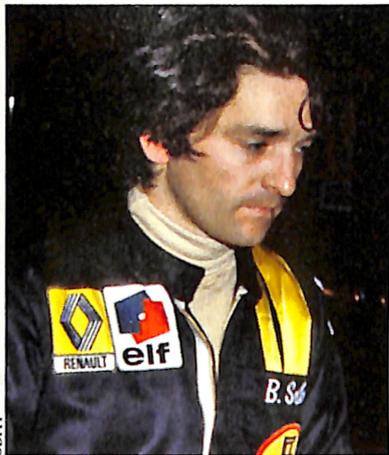
Jean-Pierre Nicolas remporte le Rallye Infernal en 1973.

© MÉDIATHÈQUE RENAULT

## AVEC PIRONI ET DEPAILLER !

Plusieurs pilotes ont conduit une R12 en rallye avant 1973. Bernard Darniche a notamment pris la 5e place du Critérium des Cévennes 71 où Patrick Depailler s'est classé 10e sur la même monture ! La saison suivante, Jean-Luc Thérier a été contraint à l'abandon lors du Rallye de Suède 1972. Son équipier durant cette épreuve, le Suédois Ove Andersson a connu plus de réussite avec une 15e place finale. L'Allemand Hans Schüller (abandon au Monte-Carlo 73), l'Italien Sergio Gamenara (15e Sanremo 73, abandon Acropole 75), le Finlandais Marjatta Mäkelä (35e des 1000 Lacs 73), ou encore le Suédois Sören Bergstedt (15e Suède 73) font partie des rares étrangers à avoir utilisé la R12 en Mondial. Du côté des tricolores, Didier Pironi n'a pas atteint l'arrivée du Tour de Corse 75, tout comme Jean-Paul Hoepfner au Maroc 73 (accident), Rageys au Bandama 76, Patrick Bernardini au Tour de Corse 74 ou "Charlotte" durant la même épreuve. Superbe performance en revanche d'Alain Oger, 7e de l'Acropole 1977.

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE RENAULT 12 GORDINI EN MONDIAL

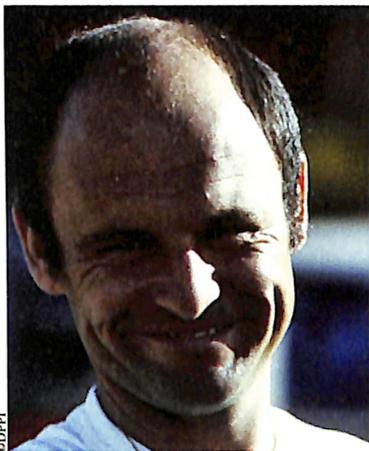


## BRUNO SABY ■ ■

**Date de naissance :** 23 février 1949 à Grenoble (38)  
**Début en rallyes :** 1967 sur Citroën Ami 6  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Renault 12 Gordini (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 41  
**Victoires en Mondial :** 2 (1ère au Tour de Corse 1986 sur Peugeot 205 T16 Evo 2)  
**Titres :** Champion de France de Rallycross 1978 (Berlinette), Champion de France des rallyes 1981 (R5 Turbo)  
**Courses avec la Renault 12 Gordini :** c'est au volant de cette auto qu'il découvre le Mondial durant le Monte-Carlo 73 qu'il ne termine pas.

## 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 12 Gordini :** il ne dispute que la Suède 73 avec cette auto, achevant son rallye hors de la route.



## 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 12 Gordini :** sa seule participation avec cette Renault durant le Rallye du Maroc 1973 se conclut par un abandon.



## 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 12 Gordini :** s'il fait partie des rares pilotes à avoir gagné des rallyes avec cette R12, il ne court que le Rallye de Suède 1973 en Mondial avec, accédant au 14e rang.



## JEAN RAGNOTTI ■ ■

**Date de naissance :** 29 août 1945 à Carpentras (84)  
**Début en rallye :** 1967 sur R8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Renault 12 Gordini (15e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 43  
**Victoires en Mondial :** 3 (1ère au Monte-Carlo 1981 sur Renault 5 Turbo).  
**Titres :** Champion de France 1980 (Renault 5 Alpine et Renault 5 Turbo), 1984 (Renault 5 Turbo)  
**Courses avec la Renault 12 Gordini :** pour ses débuts en Mondial, le Vauclusien se classe à une belle 15e place sur une auto aux couleurs RMC.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

**Type :** Cléon-Alu 4 cylindres en ligne (Renault)  
**Emplacement :** longitudinal avant  
**Soupapes :** 8  
**Distribution :** arbre à cames latéral  
**Culasse :** alliage d'aluminium  
**Alimentation :** 2 carburateurs horizontaux double corps Weber  
**Alésage x course :** 77 x 84 mm  
**Cylindrée :** 1 585 cm<sup>3</sup>  
**Puissance maximale :** 125 ch à 6 250 tr/mn  
**Couple max (kg/m) :** 14,3 mkg à 4 500 tr/mn  
**Rapport volumétrique :** 10,25 à 1 ch/litre  
**Rapport poids/puissance :** 7,84 kg/ch

### CHÂSSIS

Berline 4 portes  
 Structure monocoque tout acier  
 Plancher rigide

### TRANSMISSION

**Transmission :** traction  
**Boîte de vitesses :** 5 rapports tous synchronisés  
**Direction :** crémaillère

### SUSPENSIONS

**Suspensions AV :** roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Barre antirouls de 24 mm  
**Amortisseurs AV :** hydrauliques télescopiques  
**Suspensions AR :** axe tiré par un triangle supérieur et deux bras inférieurs. Barre antirouls de 24,5 mm  
**Amortisseurs AR :** combinés ressorts/amortisseurs

### FREINS/DIRECTION

**AV :** disques ventilés  
**AR :** disques

### PNEUMATIQUES

**AV et AR :** 155x330, roue 5/50 B 13  
**Jantes :** en tôle en acier embouti de 13 pouces de diamètre

### DIMENSIONS

**Longueur :** 4 300 mm  
**Largeur :** 1 640 mm  
**Hauteur :** 1 420 mm  
**Empattement :** 2 441 mm  
**Voies AV :** 1 340 mm  
**Voies AR :** 1 335 mm  
**Poids :** 880 kg

## GEORGES HOUEL "JOJO" ■ ■

**Date de naissance :** 5 juillet 1913 à Herbeville (55). Décédé le 10 avril 2008  
**Début en Mondial :** Portugal 1973 sur Lancia Fulvia (abandon)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 11  
**Courses avec la Renault 12 Gordini :** A vec quatre apparitions en Mondial avec la R12, c'est le pilote ayant le plus roulé avec cette auto à ce niveau. Ses quatre courses au Bandama 74, Acropole 75, Maroc 75 et Acropole 76 (avec Marianne Hoepfner) se sont toutes soldées par un abandon !





## PATRICK TAMBAY

**Date de naissance :** 25 juin 1949 à Paris (75)

**Début en rallyes :** 1973 sur Renault 12 Gordini

**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Renault 12 Gordini (20e)

**Nombre de rallyes en Mondial :** un **Courses avec la Renault 12 Gordini :** lors de son seul et unique rallye en Mondial, il vit les pires péripéties, mais parvient à rejoindre le port de Monaco à la 20e place.

### **Comment t'étais-tu retrouvé au départ du Monte-Carlo 73 avec cette R12 ? Le rallye n'était pas ton univers ?**

Pas du tout ! Je venais d'en terminer avec ma première année de Formule Renault et Alain Jallot, pilote de monoplace et de rallye a eu l'idée de monter cette opération. Il a contacté Renault. Cela leur a plu... et me voilà parti avec une voiture aux couleurs de RMC et Gérard Marion, le copilote de Jallot, à ma droite. Le team comportait une deuxième voiture pour Jean Ragnotti.

### **Pour un tout premier rallye, il y avait quand même plus simple...**

Effectivement ! Nous l'avons cependant très sérieusement travaillé avec presque cinq passages par spéciales et plus de 5 000 km parcourus. Cela m'a permis de me familiariser avec la conduite de la R12 et d'expérimenter les difficultés du sous-virage. J'ai ainsi eu trois accidents ! A 2 heures du matin, dans le Vercors, nous avons dérangé une famille qui était en train de "faire le cochon" pour qu'elle nous sorte de la rivière où nous avions plongé sur un pont verglacé ! Plus tard, j'ai pris une 404 de face et enfin je suis de nouveau sorti dans un champ. Tout cela faisait partie de mon apprentissage...

### **Outre ces pièges, il fallait aussi résoudre la question des notes...**

Gérard Marion était expérimenté, il m'a coaché. Au début, je roulais à vue, puis, la confiance venant, j'ai réussi à un peu plus écouter les notes, même si cela restait très amateur.

### **Avais-tu essayé la voiture avant le départ ?**

Pas du tout. C'était la Groupe 2 d'un pilote d'Europe de l'Est. Je n'ai pas eu le temps de me

familiariser avec son moteur puisqu'il a cassé alors que nous roulions vers Monaco pour débiter la Concentration ! L'équipe a dû le remplacer par un moteur d'origine.

### **Dans cette configuration, elle était peut-être moins "pointue" à piloter ?**

C'est effectivement ce que l'on s'est dit après coup. J'avais déjà beaucoup à découvrir et à assimiler avec notamment les pneus clous. Quand j'ai monté des 660 RG pyramidaux au départ de Pont des Miolans, je n'ai pas pris le premier virage et me suis retrouvé dans un champ !

### **Est-ce que l'expérience que tu avais du circuit t'a aidé ?**

Pas vraiment. En plus des reconnaissances, j'avais comme seul bagage mes années de skieur de compétition passées sur les routes montagneuses à rouler par toutes les conditions. C'était ma première voiture de rallye et ma première expérience dans la discipline. N'ayant pas d'autres références, je n'ai pas trouvé la R12 si désagréable à piloter. J'y ai pris beaucoup de plaisir. Au début, je n'étais pas assez méfiant et je faisais trop confiance à la trajectoire puis j'ai compris qu'il fallait entrer plutôt doucement dans les virages. En fin de course, je pratiquais davantage l'appel-contre-appel avec une main sur le volant et l'autre sur le levier de vitesses pour parvenir à compenser les effets du sous-virage et ainsi réussir à faire pivoter la voiture.

### **Durant cette participation, tu as connu de nombreuses péripéties !**

Nous avons notamment failli rester coincé dans la tempête de neige du Burzet, mais nous avons terminé avec un joli 15e temps.

### **Tu as également eu un contact particulier avec la gendarmerie ?**

Au passage en haut du col du Turini, j'étais un peu trop chaud et je suis allé taper les barrières à droite derrière lesquelles une estafette de gendarmerie était garée. Je l'ai aussi percutée, mais je ne me suis pas arrêté pour faire le constat !

### **Tu as aussi eu des soucis de boîte de vitesses ?**

Durant la moitié du Complémentaire, nous nous sommes retrouvés bloqués en 3. Impossible de passer les autres rapports. Cela a occasionné une sortie. Comme je ne pouvais pas enclencher la marche arrière, il a fallu que les spectateurs viennent nous aider. Une fois dans le sens de la marche, j'ai embrayé et j'ai claqué ma porte sur les doigts d'une personne qui s'est mise à crier ! J'ai juste pris le temps de rouvrir ma porte et de lui dire "oups pardon !" Il a dû avoir les ongles noirs pendant plusieurs jours...

### **Quel était ton sentiment à l'arrivée du rallye ?**

Une grande joie d'avoir réussi à en venir à bout avec en plus la satisfaction d'une 20e place qui aurait pu être meilleure sans les soucis de boîte.

### **Cela ne t'a pas encouragé à faire d'autres rallyes ?**

J'ai ensuite couru le Critérium Antibes-Grasse en 74 sur un mulet prêté par Alpine. Avec cette Berlinette, j'avais signé deux meilleurs temps avant de me mettre au trou. Nous avons attendu plusieurs heures sur le bord sans que personne ne s'inquiète de notre sort avant qu'un concurrent ne nous conduise jusqu'à l'arrivée. Nous aurions pu être morts ! J'ai trouvé cela très dangereux et je n'en ai plus jamais disputé.

### **Ton fils Adrien a aussi couru le Monte-Carlo ?**

Et il en garde un super souvenir. Après mon expérience, je lui ai conseillé de disputer d'abord le Var pour dégrossir l'apprentissage. A l'issue du Monte-Carlo 2011, il était très content d'avoir fini\* mieux que moi !

\* Adrien Tambay s'est classé 18e sur une Citroën DS3 R3 partagée avec Denis Giraudet

INTERVIEW

# PATRICK TAMBAY

TITRÉ EN CANAM, VAINQUEUR À DEUX REPRISES SUR FERRARI EN F1 ET CLASSÉ DEUX FOIS 3ÈME DU DAKAR, PATRICK TAMBAY A AUSSI CONNU UNE PARTICIPATION ANIMÉE AU MONTE-CARLO 73 AVEC UNE R12 GORDINI. S'IL N'A PAS PERSÉVÉRÉ DANS CETTE DISCIPLINE, IL GARDE UN SOUVENIR MÉMORABLE DE CETTE EXPÉRIENCE.

COUPÉ DE COURSE  
**RENAULT 17  
GORDINI**

QUAND ON POSSÈDE À SON CATALOGUE UNE VOITURE COMME LA BERLINETTE  
ET QUE CELLE-CI ALIGNE LES VICTOIRES, IL N'EST PAS ÉVIDENT DE PARVENIR À LANCER  
D'AUTRES MODÈLES EN COMPÉTITION. RENAULT S'Y EST ESSAYÉ AVEC LA R17 GORDINI...  
AVEC PLUS OU MOINS DE SUCCÈS...





Jean-Pierre Nicolas complète le succès de la R17 Gordini au Press-on-Regardless 1974 en montant sur le podium.