



Monte-Carlo 1977, Claude Laurent place l'Autobianchi de Chardonnet dans le Top 20.

## ANDRÉ CHARDONNET A MIS EN PLACE LA COUPE AUTOBIANCHI À PARTIR DE 1978

Pour son unique course sur l'A112, Marianne Hoepfner prend une belle 25<sup>e</sup> place dans l'édition monégasque précédente.



# LES PRINCIPAUX PILOTES DE L'AUTOBIANCHI A112 ABARTH EN MONDIAL

## MICHÈLE MOUTON

**Date de naissance :** 23 juin 1951 à Grasse (06)  
**Début en rallyes :** 1972 sur Berlinette  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1974 sur Berlinette (12e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 49  
**Victoires en Mondial :** 4 (1er succès au Sanremo 1981 sur Audi Quattro)  
**Titres :** 6 fois Championne de France. 5 fois Championne d'Europe. Championne d'Allemagne 1986 avec la Peugeot 205 T16

**Courses avec l'Autobianchi A112 Abarth :**  
 Son Monte-Carlo 77 couru avec Françoise Conconi s'achève au 24e rang.



©DPPI/WICKLEIN

## 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 l'Autobianchi A112 Abarth :** Sous les couleurs de l'Antésite, il prend la 36e place du Monte-Carlo 1976 avant de faire encore mieux l'année suivante (19e) sur une auto bleue Chardonnet.



©DPPI

## CHRISTINE DACREMONT

**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 l'Autobianchi A112 Abarth :**  
 L'assistante dentaire la plus rapide de France et sans doute d'Europe ne dispute que le Monte-Carlo 1976 sur l'A112, terminant première féminine du team, avec en prime la 23e place finale.



©DPPI



## JEAN-PIERRE MALCHER

**Date de naissance :** 19 février 1950  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1976 sur Autobianchi A112 Abarth (22e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 4  
**Titres :** Champion de France Production 1981 (BMW 320i), Supertourisme 1989 et 1990 (BMW M3), Champion de France Groupe A 1988 (BMW M3)

**Courses avec l'Autobianchi A112 Abarth :**  
 Avec Pierre Pagni comme copilote, le pistard se classe 22e du Monte-Carlo 76. L'année suivante, accompagné cette fois par François Chatriot, il prend la 20e place.



©DPPI



## BERNARD DOMMERGUES "DONGUÈS" DIT "BIG DONG"

**Décédé au Guatemala en 1990**  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Alfa Romeo (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 20

**Courses avec l'Autobianchi A112 Abarth :**  
 Le vainqueur de la première Coupe Autobianchi organisée en 1978 connaît deux abandons en Mondial, au Tour de Corse 76 et au Monte-Carlo 77. Il a réussi à se classer 63e du Monte-Carlo 78.

©DPPI

## MARIANNE HOEPFNER

**Date de naissance :** 7 avril 1944  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette Alpine 1600 (34e)  
**Nombre de rallyes en mondial :** 14

**Courses avec l'Autobianchi A112 Abarth :**  
 Pour son unique course avec l'A112 sous les couleurs de l'équipe de Robert Neyret, elle se classe 25e du Monte-Carlo 76.



©DPPI

## GIORGIO PIANTA

**Date de naissance :** 11 juillet 1935.  
**Décédé le 17 avril 2014 d'une pneumonie**  
**Début en rallyes :** 1957  
**Débuts en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Opel Ascona (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 3

**Courses avec l'A112 Abarth :**  
 Courant surtout en Italie et plus sur circuit, il a été le pilote essayeur et le team manager de plusieurs marques. L'Italien n'a couru que trois fois en Mondial et il n'y a qu'avec l'A112 qu'il ait réussi à finir une épreuve, lors du Monte-Carlo 76 (24e).

## ET AUSSI...

Intégrée au team Aseptogyl, **CORINNE KOPPENHAGUE**, connue aussi sous le nom de Tarnaud, a délaissé un moment ses Porsche habituelles pour venir prendre la 42e place du Monte-Carlo 76 couru "pour" Bob Neyret. La même année, **JEAN-PIERRE PONS** et son copilote Pierre Toujan ont terminé 40e de l'épreuve. Alors tout jeune, **JAN HUG HAZARD** n'a pas réussi à atteindre le podium final du Tour de Corse 77 pour son unique course en Mondial avec l'Autobianchi. Dans la **FAMILLE TRAUTMANN**, le père, René (décédé en 1997) a roulé sur une A112 qui ne devait pas encore être Abarth lors du Monte-Carlo 71 où il a abandonné. Son fils Henri l'a pilotée à son tour lors du Monte-Carlo 77, abandonnant lui aussi. Si la Coupe Autobianchi a permis à quelques jeunes de se faire les dents ("Bilou", Gérard Bridier, Gilbert Sau...), elle a aussi servi de tremplin à **ATTILIO BETTEGA** ou **FABRIZIO TABATON** en Italie. Ce dernier n'a pas atteint l'arrivée du RAC 1978 avec son A112. Enfin, parmi les rares étrangers ayant évolué avec une Autobianchi en Mondial, l'Allemand **GÜNTER KÜHLEWEIN** a connu deux abandons au RAC 75 et au Monte-Carlo 77.





## 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) ; Champion de France des Rallyes Terre 1990 et 1991 sur Lancia Delta HF Integrale **Courses avec l'Autobianchi A112 Abarth :** ses participations aux Monte-Carlo 76 et 78 se soldent par deux abandons.

### A quel stade de ta carrière étais-tu au moment de piloter l'Autobianchi A112 Abarth lors du Monte-Carlo 1976 ?

Je pense que j'ai loupé le Volant Elf d'un rien après m'être fait bien embrouiller. J'ai également fait une saison de Formule Renault où j'avais le niveau. Au terme de la saison 75 passée en circuit, j'ai décidé de revenir en rallye. La piste, c'était bien, j'étais compétitif, mais la différence se faisait trop souvent sur les moyens ou le matériel. En rallye, au contraire, le pilotage permettait de compenser et je trouvais ça plus valorisant.

Et puis, même si je n'envisageais pas ma vie ailleurs que dans le sport automobile, je ne me voyais pas faire du circuit pendant 40 ans ! J'ai donc décidé de me concentrer uniquement sur le rallye. Encore fallait-il trouver comment y parvenir !

### Il s'est donc présenté cette opportunité avec l'A112 ?

Je connaissais déjà Bob Neyret. Il venait de Grenoble comme moi et, en 1972, j'avais déjà roulé sous les couleurs Aseptogyl lors d'une opération où je devais être le seul garçon !

### Neyret a remis ça en 1976 ?

Avec l'aide d'André Chardonnet et d'autres partenaires, plusieurs Autobianchi ont été engagées au départ du Monte-Carlo. Je me suis dit que c'était une opportunité à saisir puisque l'opération n'était pas trop onéreuse.

### Ce n'est donc pas Neyret qui t'a engagé ?

Non. J'ai acheté la voiture à un prix préférentiel et j'ai payé ma participation. Il y avait malgré tout l'avantage de bénéficier

des moyens déployés sur le terrain et dans l'ensemble cela ne m'avait pas coûté trop cher. C'était bien organisé au niveau de l'assistance groupée. Les voitures étaient simples et ne réclamaient pas de grosses interventions. Plusieurs autos identiques à la mienne étaient engagées pour Claude Laurent, Jean-Pierre Malcher, Marianne Hoepfner ou Christine Dacremont. En tout, il devait y avoir une quinzaine d'Autobianchi.

### Comme tu revenais en rallye, tu devais être très motivé !

Je voulais en effet me faire remarquer et dans ce but j'espérais parvenir à devancer toutes les autres Autobianchi A112 Abarth, dont celles officielles d'Alcide Paganelli et Giorgio Pianta.

### Tu as immédiatement réussi à trouver tes marques avec l'A112 ?

Oui. Comme souvent à l'époque, nous n'avions pas fait de test, mais, dès les deux premiers chronos courus en Italie, j'ai distancé les autres Autobianchi.

### Comment était-elle à conduire ?

Comme avec la plupart des voitures que j'ai pilotées, j'ai pris beaucoup de plaisir. C'était une auto quasiment de série, donc je savais à quoi m'attendre. J'aimais la compétition, la concurrence. Le challenge était de parvenir à tirer le meilleur parti de ce dont je disposais. Cela a toujours été mon approche. Peu puissante, très courte, l'A112 était très agile, très vive. Ce gros kart n'était pas compliqué à piloter, mais il fallait se méfier pour ne pas se retrouver en tête-à-queue.

### Comment s'était déroulé le Monte-Carlo 76 ?

L'édition n'avait pas été très enneigée et cette année-là les organisateurs avaient imposé un choix de pneus unique à effectuer 15 jours avant l'épreuve. On roulait donc avec des Racing qui n'étaient pas toujours adaptés aux conditions. Cela ne nous a pas empêchés de réaliser des exploits. On a malheureusement dû abandonner dans Peille où j'ai cassé une transmission après avoir sans doute trop sollicité la voiture. Auparavant, on était 2e du Groupe 1 derrière l'Alfa de Bernard Béguin.

### En 1978, tu as de nouveau couru avec une A112 Chardonnet. Tu avais gardé le contact ?

En 1977, sur la Berlinette prêtée par Michel Julien, j'ai disputé plusieurs rallyes et j'ai souvent été le seul à "embêter" la Stratos de Bernard Darniche. Je croisais donc souvent Chardonnet qui venait sur les courses. Ce personnage unique était vraiment le Monsieur du rallye en France. On est longtemps resté en contact et après l'arrêt du Groupe B, c'est lui qui m'a aidé à entrer chez Lancia.

### Il avait donc décidé de te faire confiance pour le Monte-Carlo 78 ?

Pour moi, c'était un moment très important, car c'était une des premières fois qu'on me confiait une voiture pour courir. La Groupe 2 était une véritable auto de course et nous avons signé de très bons temps, notamment sur la neige. Avant d'abandonner, on se bagarrait avec des concurrents ayant un matériel bien supérieur au nôtre.

### Quels souvenirs gardes-tu de l'atmosphère des années 70 ?

C'était un combat quotidien, mais un beau combat ! Je voulais absolument courir et, pour y parvenir, il fallait s'en donner les moyens. Je travaillais jour et nuit dans ma carrosserie pour pouvoir me payer mes courses. Je démarchais les sponsors, j'essayais de convaincre des partenaires pour qu'on me prête une voiture pour une course... A ce moment-là, pour se faire remarquer, pour rester dans le milieu, on touchait à tout, rallycross, course de côte, rallye... On n'avait peur de rien ! Même si j'étais considéré comme un pessimiste, j'ai toujours été persuadé qu'un jour je décrocherais un volant officiel. J'ai bien fait d'y croire !

# INTERVIEW BRUNO SABY

DANS LE LONG PROCESSUS AYANT CONDUIT BRUNO SABY JUSQU'À LA SPHÈRE RESTREINTE DES PILOTES D'USINE, SES DEUX PARTICIPATIONS AU VOLANT D'UNE AUTOBIANCHI A112 ABARTH LUI ONT PERMIS DE SE METTRE EN VALEUR ET LUI ONT LAISSÉ DE TRÈS BONS SOUVENIRS.



PLAISIRS MULTIPLES

# ALFA ROMEO GIULIA

LE NOM D'ALFA ROMEO EST IMMUABLEMENT ASSOCIÉ À LA COMPÉTITION. SI DEPUIS PLUS D'UNE VINGTAINE D'ANNÉES, LES ALFA SE SONT FAITES RARES EN RALLYE, DANS LES ANNÉES 70 LES VOITURES ITALIENNES AVAIENT UN GRAND NOMBRE DE DÉFENSEURS ET S'ILLUSTRAIENT TRÈS RÉGULIÈREMENT DANS LEUR CATÉGORIE.



Sur la Giulia 2000 GTV, Guy Fréquelin réalise un exploit au Monte-Carlo 1975 en prenant la 8e place. Il décrochera aussi le titre de Champion de France Groupe I la même année.

**033**

HORS-SERIE SPECIAL ANNÉES 70 RALLYES MAGAZINE



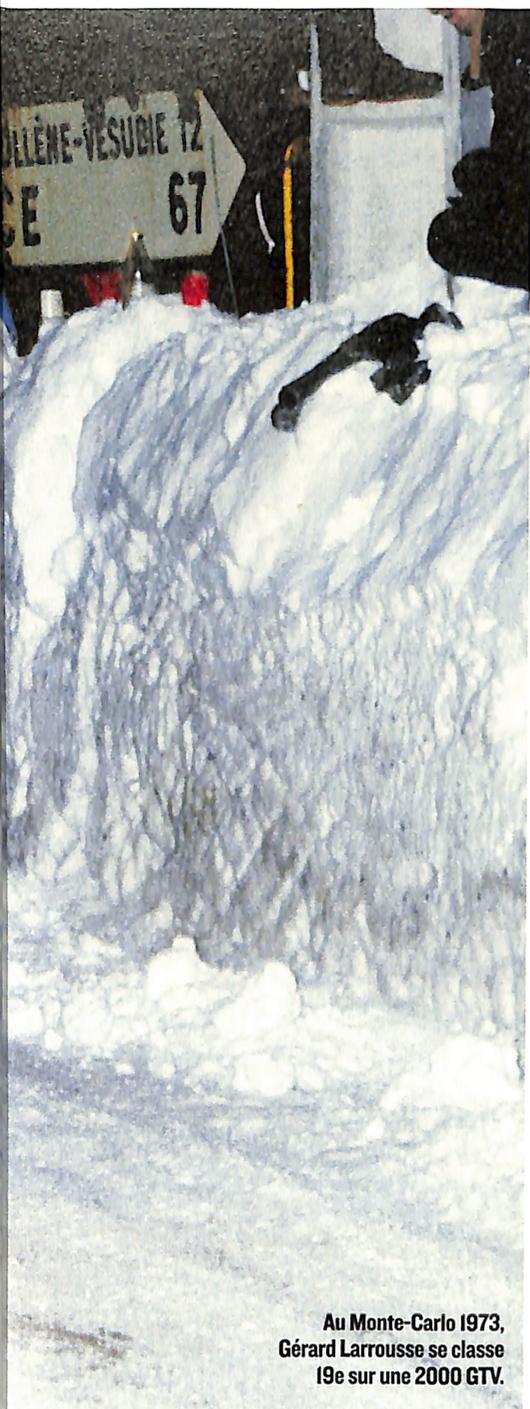
©DPPH/MCKLEIN

En remplacement de la Giulietta, Alfa Romeo lance la nouvelle Giulia à partir de 1962. Immédiatement, l'Italienne marque les esprits par la puissance de son moteur 4 cylindres de 1 570 cm<sup>3</sup>, dont la distribution est assurée par deux arbres à cames en tête. Cette propulsion au pont arrière rigide possède également une boîte de vitesses à 5 rapports, rare pour l'époque, et son design carré, très particulier, ne l'empêche pas d'afficher un excellent coefficient de pénétration dans l'air. Comme souvent chez Alfa, le modèle de base

COMME SOUVENT CHEZ ALFA, LE MODÈLE DE BASE REÇOIT RAPIDEMENT PLUSIEURS VARIANTES CE QUI ENTRAÎNE PARFOIS DES CONFUSIONS

reçoit très rapidement plusieurs variantes dont le nombre peut parfois entraîner des confusions. Tandis que la Giulia "originale" est déclinée en 1 600, Ti Super, 1 600 Ti ou encore Nuova Super, une version Coupé est

inaugurée. La Giulia GT ou Giulia Sprint GT apparaît en 1963 grâce au génie de Giorgetto Giugiaro. Poursuivant sa passion pour la multiplication des versions, la GT, qui a perdu 16 cm par rapport au modèle de



Au Monte-Carlo 1973, Gérard Larrousse se classe 19e sur une 2000 GTV.

départ, est déclinée en de très nombreuses variantes. Le 4 cylindres reçoit deux carburateurs Weber et développe désormais 103 chevaux. Si la Sprint GT Veloce de 1966 s'adresse à une clientèle recherchant le confort, c'est tout le contraire de la GT Junior Z qui, bien que dessinée par Zagato, ne porte plus le nom de Giulia ! Son équipement réduit au strict minimum en fait une bonne base pour courir, tout comme la GT 1750 Veloce qui apparaît en 1967. L'évolution du moteur se poursuit pour atteindre les 1 962 cm<sup>3</sup> et 130 chevaux sur la GT 2000 Veloce de 1971, un modèle qui remportera de nombreux succès en rallye et en circuit.

## TAILLÉES POUR LA COMPÉTITION

**A** lors qu'Alfa Romeo s'est officiellement engagé en Formule 1 et/ou en sport-prototype, la marque milanaise laisse souvent l'initiative aux préparateurs et aux indépendants pour ce qui concerne le rallye. Même s'ils sont attractifs, les modèles disponibles ne possèdent plus le potentiel pour viser la victoire absolue, et les nombreux succès glanés dans les années 60, notamment par Bernard Consten ou Jean Rolland et sa GTA, se font plus rares. Celui du Finlandais Kalpala Osmo au Rallye de Finlande 1958 apparaît également comme un exploit. La présence d'Alfa en rallye reste malgré tout importante. Si l'Alfa Romeo Giulia dans sa version d'origine est utilisée en compétition à la fois sur piste et en rallye, avec notamment une participation improbable au Safari 1967, le coupé est davantage plébiscité. La multitude de modèles, de la

1300 GT Junior à la 1750 GT Veloce jusqu'à la 1600 GTA offre une grande palette de choix aux pilotes. Possédant déjà un solide caractère de série, les Coupés Bertone peuvent très facilement être alignés en compétition sans recevoir de préparation très poussée. Elles sont notamment redoutables en Groupe 1. Afin de leur permettre de viser plus haut, l'usine Alfa Romeo propose, via sa branche Autodelta, des voitures prêtes à courir ou des kits de compétition que des écuries privées comme Luigi ou Mauro Rally Tuning ou des particuliers peuvent acheter. Cela permet notamment l'apparition de la GTAM dont le moteur de 1985 cm<sup>3</sup> fera un malheur surtout en circuit. L'Alfetta, qui succède à la Giulia dans les années 70, perpétuera cette tradition jusqu'à la mélodieuse GTV6 Groupe A qui a charmé les rallyes des années 80.

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne  
Emplacement : longitudinal avant  
Soupapes : 8  
Cylindrée : 1 962 cm<sup>3</sup>  
Distribution : double arbre à cames en tête, 2 soupapes par cylindres  
Puissance maxi : 132 ch à 5 500 tr/min  
Alimentation : 2 carburateurs double corps Solex C40 DDH-5  
Taux de compression : 9:1  
Allumage : batterie avec distributeur et bobine  
Alésage x course : 84 x 88,5 mm  
Couple maxi : 182 Nm à 3 000 tr/min  
Rapport poids/puissance (kg/ch) : 7,5

#### CHÂSSIS

Carrosserie : coupé 2 portes

#### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
Boîte de vitesses : manuelle 5 rapports  
Embrayage : monodisque à sec

#### SUSPENSIONS

AV et AR : indépendantes  
AV : quadrilatères transversaux, barre et ressorts hélicoïdaux  
AR : avec triangle supérieur, béquilles de réaction inférieures et ressorts hélicoïdaux

#### FREINS

AV et AR : disques

#### DIMENSIONS

Empattement : 2 350 mm  
Longueur : 4 080 mm  
Largeur : 1 580 mm  
Hauteur : 1 328 mm  
Voie AV : 1 324 mm  
Voie AR : 1 274 mm  
Poids : 1 040 kg

#### PNEUMATIQUES

AV et AR : 185/70 R 14

Monte-Carlo 1976, Bernard Béguin, lui aussi sur une 2000 GTV, prend une belle 10e place.



© DDPPI/MCKLEIN

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE ALFA ROMEO GIULIA EN MONDIAL

## JUSQU'AU SAFARI !

Si l'Alfa Romeo Giulia a permis à des pilotes de briller dans leur catégorie à partir de 1973, elle n'était en revanche plus en mesure de conquérir des victoires absolues et des titres comme durant la période glorieuse de Jean Rolland ou Bernard Consten. Jean-Louis Barailler (9e de la Coupe des Alpes 69, abandon au Monte-Carlo 71...) ou Guy Chasseuil (4e Stuttgart-Charbonnières 71, abandon au Monte-Carlo 72...) ont évolué sur des Alfa puis ont changé de marque quand le Championnat du monde a été créé. Constat identique pour l'Anglais Andy Dawson, contraint à l'abandon au RAC 72. Plusieurs pilotes finlandais ont adopté la Giulia. Le plus connu, Kyösti Hämäläinen, a notamment disputé les 1000 Lacs à deux reprises, abandonnant en 73 et terminant 17e en 1974. Ses compatriotes Pertti Kärä (13e au 1000 Lacs 73) et Jaako Markula (14e au 1000 Lacs 73) ont fait un bon usage de leur Alfa au même titre que Hans Sevelius (17e en Suède 73, 23e au 1000 Lacs 73). S'il n'est pas étonnant de trouver des Alfa dans les manches européennes, comme celle de l'Allemand Christian Köthe en Pologne 73 (abandon), il est plus surprenant de les voir au départ du Safari ! Le pari a pourtant été tenté par les Kenyans Jack Simonian (abandon au Safari 73), Johnny Hellier (10e au Safari 76) et Jim Noon (16e au Safari 76).



Tour de Corse 1974, Guy Fréquelin finit 10e au volant de l'Alfetta.



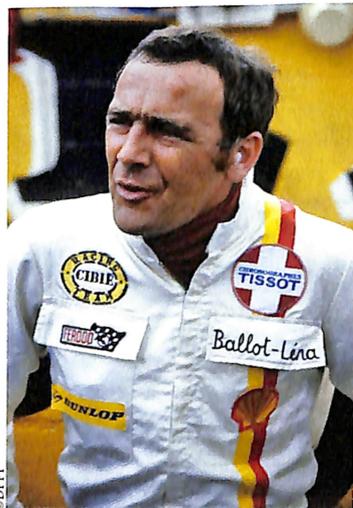
©DPPI

### BERNARD BÉGUIN

**Date de naissance :** 23 septembre 1947 à Grenoble (38)  
**Début en rallyes :** 1974 sur Alfa Romeo  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1974 Alfa-Romeo Alfetta (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 18  
**Victoires en Mondial :** une, au Tour de Corse 1987 sur BMW M3  
**Titres :** 5 fois Champion de France : 1979 (Porsche) puis de 1991 à 1994 (Ford Sierra Cosworth 4x4 puis Escort Cosworth)

#### Courses avec l'Alfa Giulia :

L'Alfetta de ses débuts en Mondial au Tour de Corse 74 ne lui permet pas de briller, contrairement à la 2000 GTV de 1976 avec laquelle il termine 10e du Monte-Carlo. Auparavant, en 75, il obtient aussi de bons résultats avec cette auto : 5e du Stuttgart-Charbonnières, 10e au Touraine...



©DPPI

### CLAUDE BALLOT-LÉNA

**Date de naissance :** 7 mars 1936  
 Décédé le 5 décembre 1999  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (23e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 3

#### Courses avec l'Alfa Giulia :

Au volant de la Giulia 2000 GTV, il prend la 17e place du Tour de Corse 73 et se retire après un accident lors de l'édition 74.

### FRANCIS VINCENT "L'INDIEN"

**Date de naissance :** 28 septembre 1949  
**Début en rallyes :** sur R8 Gordini  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Alfa Romeo (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 17

#### Courses avec l'Alfa Giulia :

L'Alfa est la première d'une longue liste de voitures italiennes utilisées par "l'Indien". Ses deux participations au Tour de Corse 73 et 74 se soldent par des abandons.



©DPPI

### BERNARD DOMMERMUES "DONGUÈS"

Décédé au Guatemala en 1990  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Alfa Romeo (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 20

#### Courses avec l'Alfa Giulia :

Avant sa période Alfasud, il abandonne à deux reprises au Tour de Corse 73 et au Monte-Carlo 75.



©DPPI



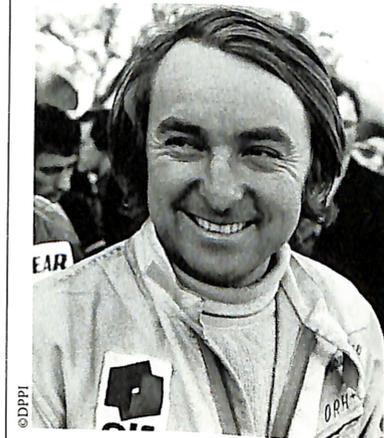
©DPPI

### JEAN-CLAUDE LAGNIEZ

**Date de naissance :** 9 décembre 1947  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Alfa Romeo 2000 GTV (26e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 3

#### Courses avec l'Alfa Giulia :

Sur la 2000 GTV, il se classe 26e du Monte-Carlo 73 et 9e du Tour de Corse de la même année.



©DPPI

### GÉRARD LARROUSSE

**Date de naissance :** 23 mai 1940 à Lyon (69)  
**Début en rallyes :** 1961 sur Simca Aronde P60  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Alfa Romeo 2000 GTV (19e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 3  
**Victoire en Mondial :** 0

**Titres :** Champion de France des circuits 1969, 70, 71, 72, 73 et 74. Champion de France Groupe 3 1967 sur Berlinette

#### Courses avec l'Alfa Giulia :

Il effectue ses débuts dans le nouveau Championnat du monde en se classant 19e du Monte-Carlo 73. Il prend également la 5e place du Stuttgart-Charbonnières 73.

# MC RACING

## MARQUES FRANÇAISES & ÉTRANGÈRES

**GRUPE 2000 • RALLYCROSS**  
**• T3 AUTOCROSS • GLACE**  
 KIT VITRAGE POLYCARBONATE  
 • RAMPES DE PHARES  
 ET ANTIBROUILLARDS



**PEUGEOT 205 + 1 POUCE**



non commercialisé

**XANTIA JEAN LUC PAILLER**



**PEUGEOT 207TT**



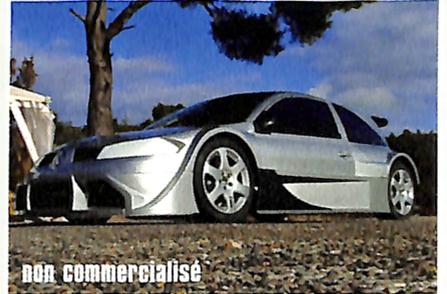
**BMW E 30, STYLE GROUPE 5**



**PEUGEOT 106 PH2 + 1 POUCE**



**CITROËN SAXO MAXI F2000**



non commercialisé

**MEGANE SOLUTION F**



**PEUGEOT 205 MAXI**

- PANNEAUX DE PORTE • REPOSE-PIEDS PILOTE • REPOSE-PIEDS COPILOTE • TUBE CACHE ARCEAUX • BOÎTE DÉGAZAGE
- RÉTROS OBUS : 205 / 309 / 206 • 306 / CLIO 1 ET 2, ETC.

**MC RACING • 2500 route de Jonquières • 30840 Meynes**  
 Tél. : 04 66 57 24 57 • Fax. : 04 66 57 51 69 • Mail. : mcracingsa@aol.com

**www.mcracingsa.com**





## GUY FRÉQUELIN

**Date de naissance :** 2 avril 1945 à Langres (52) **Début en rallyes :** 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 l'Alfa Giulia :** après avoir conduit son étonnante Alfetta à la 10e place du Tour de Corse 74, il réalise une excellente saison 75 sur une 2000 GTV. Vainqueur du Groupe 1 au Monte-Carlo 75 (8e !) il est sacré Champion de France de cette catégorie en fin de saison.

### Lorsque tu as conduit l'Alfetta au Tour de Corse 1974, ce n'était pas la première fois que tu roulais en Alfa Romeo ?

J'avais effectivement déjà eu une expérience avec une GTV 2000 au Critérium des Cévennes 1972. Avec cette auto du garage Minel à Dijon, j'avais failli remporter le Groupe 1, mais cette année-là il y a eu l'histoire des clous jetés dans les spéciales. Dans l'une d'elles, j'ai crevé puis déjanté, mais par chance on n'avait pas cassé la voiture.

### Comment t'étais-tu retrouvé à piloter cette Alfetta ?

Je pense que cela s'était fait grâce à François Landon, qui dirigeait le service compétition d'Alfa Romeo. Il avait dû me proposer à Autodelta, qui faisait courir les voitures. C'était donc une auto officielle. La deuxième était pilotée par Bernard Béguin.

### Quels souvenirs gardes-tu de cette voiture qui a été assez rare en compétition ?

Cette Groupe 2 possédait une boîte pont arrière de Dion. Elle était particulièrement bien équilibrée. La tenue de route était excellente avec également une bonne répartition des masses. A la limite, elle était presque trop collée à la route et manquait un peu d'agilité. Avec Pierre Thimonier, on avait réussi à terminer 10e.

### Cette participation t'a-t-elle aidé à disputer la saison 75 avec la GTV ?

D'une certaine manière. François Landon ne pouvait pas me fournir de voiture. William Aidan, le fils du concessionnaire Renault de Chaumont avait acheté une 2000 GTV et il me l'a prêtée pour le rallye ! Landon m'a quand même aidé en me donnant les pneus, les plaquettes de frein et un peu du matériel qui avait servi à la victoire en Groupe 1 de Gérard Larrousse lors de l'édition 73. Je me demande s'il n'y avait pas aussi un coup de

pouce au niveau de l'assistance. Dans l'équipe, je pense qu'il y avait déjà Georges Benoît. C'est avec son fils, Daniel, que j'ai ensuite disputé la saison complète en Championnat de France.

### Ton Monte-Carlo 75 s'était plutôt bien déroulé !

Terminer 8e avec une Groupe 1, c'était quand même un bon résultat ! Dans la spéciale de Saint-Bonnet-le-Froid qui était toute enneigée, l'absence de relance et de montée ne nous avait pas gênés au niveau de la motricité. On y avait signé un super temps.

### Cette 8e place a déclenché ta participation au Championnat de France 75 ?

Forcément qu'un tel résultat a contribué à la suite. Ça s'est décidé après le Monte-Carlo. L'opération était montée par Dan Benoît qui était concessionnaire Alfa Romeo à Villefranche-sur-Saône. C'est lui qui fournissait la voiture et l'objectif était d'essayer d'être Champion de France Groupe 1.

### Tu n'as pas fait que du rallye en 1975. Tu retrouvais vite tes marques ?

Je disputais aussi le Championnat de France de la Montagne sur une BMW Groupe 2 Schnitzer de Georges Benoît. Il y avait quand même une grosse différence entre les deux autos, mais cela ne m'a pas trop gêné puisque j'ai été champion dans les deux disciplines.

### Ton Alfa de 1975 était-elle efficace à piloter ?

Elle était remarquablement bien équilibrée. Elle pouvait se piloter soit en la provoquant, soit en étant très "souple". Équipée d'amortisseurs bien adaptés à la voiture, que tu mettes le train avant ou le train arrière en appui, elle réagissait très bien. C'était une Groupe 1, mais elle avançait pas mal ! Les modifications autorisées étaient restreintes. On devait juste avoir des silent bloc plus durs et

peut-être un pont plus court. Je garde également le souvenir d'une voiture fiable.

### Tu as piloté quelques monstres dans ta carrière. Celle-ci apparaît un peu sage. Est-ce qu'il fallait s'en "occuper" pour faire des temps ?

Pour faire des temps avec une Groupe 1, c'est vrai qu'il faut attaquer comme un malade... mais ce n'était pas très différent avec des autos plus puissantes. Par contre, c'est certain que c'est plus valorisant de réaliser de bons chronos avec une Groupe 1 !

### Comment expliques-tu le fait d'avoir connu tant de copilotes différents en 1975 ? Ils avaient peur ?

Pour William Aidan, il voulait courir avec moi, mais il était trop malade durant le Lyon-Charbonnières et il ne pouvait plus annoncer les notes ! Hormis pour ce cas particulier, je ne peux pas te donner d'explication sur le manque de régularité de mes coéquipiers.

### Même si elle n'était pas très impressionnante, cette auto tient quand même une place particulière dans ta carrière ?

Certes, ce n'était qu'une Groupe 1, mais c'était l'une des meilleures de sa catégorie. Alors que je ramais déjà depuis quelques années, ce premier titre en rallye avait été important pour la suite. Ma saison 76 avait été encore plus remplie, certains sponsors commençaient à me suivre... L'Alfa a donc joué un rôle important dans mon ascension.

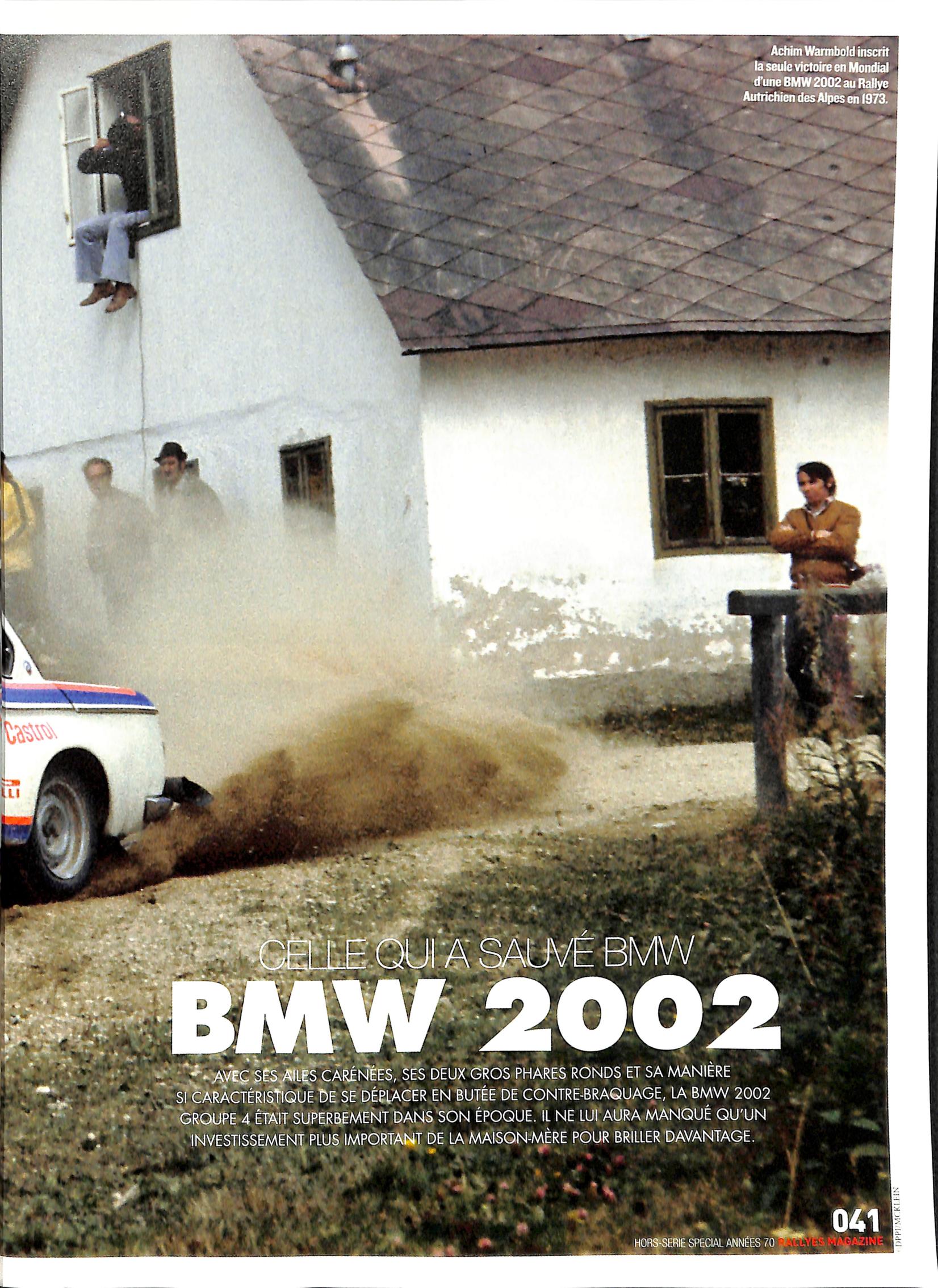
### Quels souvenirs gardes-tu de la période des années 70 ?

Les épreuves étaient très exigeantes. Il suffit de regarder les découpages, les longueurs de spéciales ou les horaires pour s'en convaincre. Il n'y avait pas que la résistance de la voiture qui comptait. Celle de l'équipage était aussi très importante.

# INTERVIEW GUY FRÉQUELIN

GUY FRÉQUELIN N'A PAS CONDUIT QUE DES MONSTRES SACRÉS COMME L'OPEL MANTA 400, LA PEUGEOT 205 T16 DE RALLYCROSS OU LES WM DU MANS. QUELQUES ANNÉES APRÈS SES DÉBUTS, IL SIGNE DE REMARQUABLES PERFORMANCES AU VOLANT D'UNE "SIMPLE" ALFA GTV 2000 AVEC LAQUELLE IL REMPORTE LE PREMIER D'UNE BELLE LISTE DE TITRES DE CHAMPION DE FRANCE.





Achim Warmbold inscrit  
la seule victoire en Mondial  
d'une BMW 2002 au Rallye  
Autrichien des Alpes en 1973.

# CELLE QUI A SAUVÉ BMW **BMW 2002**

AVEC SES AILES CARÉNÉES, SES DEUX GROS PHARES RONDS ET SA MANIÈRE SI CARACTÉRISTIQUE DE SE DÉPLACER EN BUTÉE DE CONTRE-BRAQUAGE, LA BMW 2002 GROUPE 4 ÉTAIT SUPERBEMENT DANS SON ÉPOQUE. IL NE LUI AURA MANQUÉ QU'UN INVESTISSEMENT PLUS IMPORTANT DE LA MAISON-MÈRE POUR BRILLER D'AVANTAGE.

## L'ODYSSÉE DE LA 2002

Bien avant 1973, des BMW 2002 hantaient depuis longtemps les principaux rallyes européens. Elle a eu beaucoup de succès en Finlande avec notamment Heikki Enomaa qui a disputé 7 manches du Mondial, dont 6 fois les 1000 Lacs et dont le meilleur résultat est une 14e place en 74. Son compatriote Johan Wiklund a été plus téméraire, obtenant le 11e rang du Portugal 1974 durant l'une de ses 5 apparitions à ce niveau. Parmi les autres bonnes performances signées entre 1973 et 1977, Georg Fischer s'est classé 7e du Portugal 74, le Suédois Bror Danielsson s'est lui emparé de la 7e place en Suède 1973 avant de finir 16e du RAC de la même année. Plus surprenant a été de voir le Grec Ionnis Pappadamantiou se classer 7e de l'Acropole 1977. Soutenu par

Bosch, l'Autrichien Franz Wittmann Sr n'est jamais parvenu à atteindre une seule fois l'arrivée au cours de ses 3 tentatives (1000 Lacs et RAC 75, Portugal 76) dans l'élite. Constat identique pour le suédois Ingvar Carlsson qui s'est illustré avec une 2002 avant 1973 (6e en Suède 72), mais qui a ensuite aligné les abandons (RAC 73, Suède 76, 77...). L'Espagnol Benigno Fernandez a aussi manqué de réussite en 3 tentatives, se contentant d'un 30e rang au terme du Monte-Carlo 76. Chez les Français, hormis Christian Dorche, Guy Chasseuil est parvenu à atteindre la 24e position du Monte-Carlo 73 avant que Marc Etchebers ne termine 15e du Portugal 75. Beaucoup plus "exotiques" ont été les participations de l'Américain Tom O'Connor et celle du Canadien Jack Burnett au Rideau Lakes de 1974 où ils ont abandonné.



### LA VICTOIRE D'UNE BMW 2002 EN MONDIAL

RALLYE AUTRICHIEN DES ALPES 1973

1. Warmbold-Todt (BMW 2002 Tii), 3h58min55s5
2. Darniche-Mahé (Berlinette A110 1800)
3. Eklund-Reiniche (Saab 96 V4)

**A**u début des années 60, boudée par ses clients, la Manufacture Bavaroise de Moteurs (Bayerische Motoren Werke ou BMW en Français) est dans une situation financière critique. Sa gamme manque de choix et de cohérence. A partir de 1961, sous l'impulsion du designer italien Giovanni Michelotti, BMW change son image. La nouvelle 1 500 institue la proue inclinée dans le sens inverse et rapidement la calandre se pare de phares ronds, une particularité encore d'actualité. Alors qu'il était reproché aux Allemandes d'être trop grosses et peu maniables, la 2002 inverse la tendance dès 1967. Basée sur le châssis de la 1500, elle propose un empattement réduit tandis que son poids contenu et sa taille limitée la rendent agile. A cela s'ajoutent quelques nouveautés comme les roues arrière indépendantes alors que l'essieu rigide est la norme à cette époque. Bien que ce soit une propulsion, la présence de barre antiroulis à l'arrière et à l'avant

lui procure une tenue de route qui constitue l'un de ses points forts. Côté motorisation, le 6 cylindres n'est pas encore la marque de fabrique de BMW et la 2002 se "contente" d'un 4 cylindres de 2 litres. Au début, la version la plus sportive dispose de deux deux carburateurs Solex et développe 120 ch. Dès 1969, l'ajout de l'injection indirecte Kügelfischer lui vaut d'être baptisée 2002 ii. Quatre ans plus tard, après que la 2002 ait permis à BMW d'éviter la banqueroute, le constructeur allemand lance l'ébouriffante 2002 turbo qui développe 170 ch avec son turbo KKK.



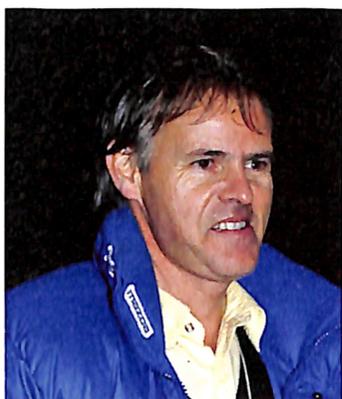
## PREMIÈRE VICTOIRE DE BMW EN MONDIAL

**M**algré la création du Championnat du monde des marques en 1973, BMW ne s'implique jamais de manière significative, privilégiant les apparitions ponctuelles jusqu'en 1975. Le caractère sportif et l'excellente fiabilité de ses voitures incitent cependant de nombreux pilotes à courir avec et ce bien avant 1973. Il y avait, par exemple, une dizaine de 2002 au départ du Monte-Carlo 70, dont celle d'Achim Warmbold. L'Allemand est celui qui a disputé le plus d'épreuves importantes avec une BMW, remportant notamment le Portugal 1972. L'année suivante, en s'imposant dans le Rallye Autrichien des Alpes, il permet à BMW d'ouvrir son palmarès en Mondial. Il faudra attendre la M3 de Bernard Béguin au Tour de Corse 87 pour le voir s'enrichir d'un deuxième succès.

AU DÉBUT DES ANNÉES 60, BMW EST DANS UNE SITUATION CRITIQUE

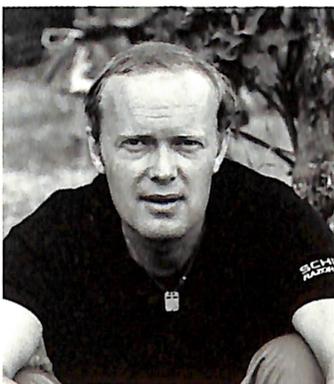
Christian Dorche a commencé à se faire remarquer au volant d'une BMW 2002. Ici, il prend la 13<sup>e</sup> place du Monte-Carlo 1976.

# PRINCIPAUX PILOTES DE LA BMW 2002 EN MONDIAL



## 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 (1<sup>ère</sup> en Suède 1975 sur Lancia Stratos)  
**Titre :** Champion du monde 1979 (Ford Escort et Mercedes 450 SLC)  
**Courses avec la BMW 2002 :** le grand Suédois n'effectue que quelques piges pour le constructeur allemand. Lors de ses 4 courses disputées en 1973, il connaît 2 abandons et obtient son meilleur résultat au Rallye Autrichien des Alpes (4<sup>e</sup>).



## ACHIM WARBOLD

**Date de naissance :** 17 juillet 1941  
**Début en Mondial :** Portugal 1973 sur BMW 2002 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 27  
**Victoire en Mondial :** une au Rallye Autrichien des Alpes 1973, sur BMW 2002  
**Courses avec la BMW 2002 :** l'Allemand est le pilote ayant le plus conduit cette BMW en Mondial. Avec Jean Todt à ses côtés, il dispute 5 courses en 73. Il ne reprend ensuite le volant d'une 2002 qu'une seule fois en 1974 (13<sup>e</sup> au 1 000 Lacs) et une en 1975 (ab au Portugal).

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne  
 Emplacement : longitudinal avant  
 Soupapes : 8  
 Alésage x course : 89 x 80 mm  
 Cylindrée : 1 990 cm<sup>3</sup>  
 Distribution : un arbre à came en tête  
 Puissance maxi : 130 ch à 5 800 tr/min  
 Compression : 10  
 Couple maxi : 18,1 mkg à 4 500 tr/min  
 Alimentation allumage : injection indirecte Kugelfischer  
 Rapport poids/puissance : 7,61 kg/ch

### CHÂSSIS

Berline familiale

### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
 Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports

### SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes par système McPherson, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs. Barre anti-roulis  
 AR : roues indépendantes par bras oblique, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs. Barre anti-roulis

### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
 AR : tambours  
 Direction : vis et galet

### PNEUMATIQUES

AV et AR : 165 HR 13  
 Jantes : 13"

### DIMENSIONS

Empattement : 2 500 mm  
 Longueur : 4 230 mm  
 Largeur : 1 590 mm  
 Hauteur : 1 410 mm  
 Poids : 990 kg

1000 Lacs 1974, Achim Warmbold reprend le volant de la 2002 et l'emmène à la 13<sup>e</sup> place.





## CHRISTIAN DORCHE

**Date de naissance :** 27 janvier 1947 à Gap (05) **Début en rallyes :** 1969 sur Porsche **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 36 **Victoire en Mondial :** 0 **Titre :** Champion de France sur Terre 1986 (Citroën Visa 1000 Pistes)  
**Courses avec la BMW 2002 :** "Dorcheकिन" commence à se faire connaître au volant d'une 2002. 56e des 1000 Lacs 74, le Haut-Alpin se met surtout en évidence au Monte-Carlo avec une 10e place en 1975, une 13e en 1976 et une exclusion controversée en 1977.  
 Il brille aussi en France (8e de l'Alpin et de l'Antibes 77).

### Tu as commencé à courir en 1969. Comment es-tu arrivé à la BMW 2002 en 1973 ?

J'ai débuté au Neige et Glace 69 sur la Porsche d'un pilote sans qui je n'aurais peut-être jamais couru, car je n'avais pas de moyen. Il y a eu après la R8 Gordini, une Berlinette et une Opel Ascona. Un ami pilote a ensuite racheté la BMW de Pierre Maublanc avec laquelle j'ai commencé à rouler. Mes parents sont alors devenus concessionnaires BMW et je me suis trouvé une 2002.

### Tu espérais alors faire carrière ?

A cet âge-là, on espère toujours ! Je manquais cependant trop de moyens. J'aimais vraiment les rallyes ! A 15-16 ans, j'assistais aux reconnaissances du Monte-Carlo. Dans l'équipe BMC, j'ai fait la connaissance de Timo Mäkinen. Il aimait apprendre les spéciales par cœur et il roulait des nuits entières. Pendant trois ans, chaque fois qu'il venait à Gap, il m'emmenait. Je restais à un endroit avec des pneus et de l'essence lorsqu'il reconnaissait. A la fin de la nuit, en remerciement, je faisais le dernier tour à côté de lui dans la Mini ! Une fois, alors que je n'avais même pas le permis, j'ai pris la voiture du garage et je suis parvenu à le suivre. Il s'était demandé par où j'étais passé ! C'est forcément des moments qui te marquent !

### C'est pour cela qu'on te surnomme "Dorcheकिन, le Gapençais volant" ?

C'est en effet à cette période que les gens autour de Gap ont commencé à m'appeler comme ça. C'est encore le cas aujourd'hui !

### En 1974, lors de ta deuxième saison au volant de la 2002, tu es allé disputer les 1000 Lacs\*. Cela a dû être une sacrée expérience ?

J'y étais allé par l'intermédiaire de Mäkinen. Si aujourd'hui on va en Argentine comme on va à Marseille, quarante ans en arrière, c'était une autre histoire ! Ça avait été une drôle d'expédition ! L'expérience en valait cependant la peine. Je découvrais alors le pilotage sur la terre et j'étais très maniaque. Je n'avais pas aimé le bruit dans la voiture, les projections qui abîmaient tout et le sentiment que j'allais tout casser. Cela me faisait mal au cœur d'infliger ça à ma voiture.

### Cette première expérience t'a donné envie de prendre part à plus d'épreuves étrangères ?

Cela m'a effectivement donné des idées, mais les finances ne suivaient pas. Ça s'est fait plus tard, avec Citroën.

### Lors du Monte-Carlo 75, ta BMW était aux couleurs RMC. Comment avais-tu obtenu ce sponsor ?

L'un des gros soucis de ma carrière a été de ne jamais réussir à prendre le téléphone pour trouver des partenaires. Pour ce Monte-Carlo 75, c'est RMC qui était venu me chercher. Je pense qu'ils devaient se souvenir de mes temps avec la Berlinette en 1973. L'épreuve n'ayant pas été organisée en 1974 à cause du choc pétrolier, leur partenariat est intervenu en 1975. Je n'ai pas gagné le Groupe

cette année-là, mais la bagarre avec l'Alfa de Guy Fréquelin avait été très sympa.

### Que s'était-il passé en 1977 lors de ton exclusion ?

Pour diminuer la consommation d'huile des moteurs, ces derniers étaient réalésés et les pistons changés. Avec ce réalésage, la cylindrée de mon moteur est passée à 2 000 cm<sup>3</sup> alors que sur la feuille d'engagement il était écrit 1 998 cm<sup>3</sup>. Cela avait fait beaucoup de bruit. La personne de BMW qui devait venir de Paris pour me défendre n'est jamais arrivée à Monaco. Son avion s'est écrasé ! L'ironie de cette histoire, c'est que cela m'a fait connaître.

### Comment était la BMW 2002 à piloter ?

En version Groupe 1, l'auto était déjà très performante grâce à un super moteur, la boîte 5 et l'autobloquant. Sur le mouillé et la neige, elle se débrouillait très bien. Sur le sec en revanche, les Alfa étaient plus performantes. L'autre avantage de la BM, c'est qu'elle était incassable. Comme c'était une propulsion, elle me convenait tout à fait, mais elle n'était pas simple à piloter, il fallait malgré tout être un peu un "singe" pour réussir à l'exploiter.

### Cela veut dire qu'elle avait aussi des défauts ?

Le freinage n'était vraiment pas son point fort. Je redoutais particulièrement le Turini. Dans un sens ou dans l'autre, je me demandais toujours comment j'allais arriver en bas ! Bien souvent, je finissais au frein à main ! Ensuite, la direction était très lourde. Si tu regardes les photos de l'époque, tu verras que j'ai un très grand volant, seule solution pour parvenir à tourner !

### Comment définirais-tu ton style de pilotage ?

Sur le goudron, je n'étais pas dernier, mais ce n'est pas ce que je préférerais. La neige et surtout la terre me convenaient bien mieux. J'aimais la glisse, mais attention, pas la glisse pour arrêter la voiture, non, celle où tu continues de rouler vite tout en glissant sur de longues distances. J'étais généreux et pour rouler vite avec la BMW 2002, il fallait adopter ce type pilotage, ce qui me convenait très bien !

\* Il se classera 56e malgré un réservoir percé

INTERVIEW

# CHRISTIAN DORCHE

LA VOIX DE STENTOR DE CHRISTIAN DORCHE, SON FRANC PARLER ET SON ACCENT CHANTANT PERMETTENT DE PASSER UN MOMENT EXQUIS LORSQU'IL ÉVOQUE SA PÉRIODE AVEC LA BMW 2002, LES CINQ ANNÉES DURANT LESQUELLES IL A COMMENCÉ À SE FORGER SA RÉPUTATION DE PILOTE GÉNÉREUX.

Anduze – Lasalle-St Jean du Gard

# 13<sup>ème</sup> RALLYE REGIONAL DES GAMISARDS

26 & 27  
SEPTEMBRE

## PROGRAMME

Verifs vendredi 26 septembre 18h-21h30  
Départ d'Anduze le samedi 27 septembre  
à partir de 8h  
Arrivée à Anduze à 17h00  
Remise des prix à 20h15

## NOUVEAUTÉ 2014

43 km, 300 d'épreuves spéciales pour 295 €  
d'engagement  
(275 € pour un équipage complet ASA Alès).

## SUITE AUX REMARQUES 2013 :

Le retour de la mythique épreuve  
de Lasalle/ l'Estréchure en version 8 km

UN RALLYE ORGANISÉ  
PAR DES PILOTES  
POUR DES  
PILOTES

LE RENDEZ-VOUS  
RALLYSTIQUE  
INCONTOURNABLE  
DE LA RENTRÉE



Possibilités d'hébergement à tarifs préférentiels avec nos partenaires :  
Camping le Bel Eté à Anduze : 04 66 61 76 04  
Camping des Sources à St Jean du Gard : 04 66 85 38 03



**XTREMPaint**  
PEINTURES PERSONNALISÉES

Tel: 06 35 39 14 29  
contact@xtrempaint.com  
**WWW.XTREMPAINT.COM**

**OFFICIAL** **HANKOOK** **NEW**  
Competition

**Z209 Z210 Z213**

LES NOUVEAUX CODES  
DE LA VICTOIRE

**SERVICE COMPETITION AU 04.72.28.48.00**  
STOCK DANS TOUTE LA FRANCE - ASSISTANCE TECHNIQUE - CONSEILS  
EXPEDITION DIRECTE ou par NOTRE REVENDEUR LE PLUS PROCHE



# RÉVOLUTIONNAIRE CITROËN DS

SOUS SES APPARENCES PLACIDES, LA DS CACHAIT BIEN SON JEU.  
AVEC SON ALLURE BOURGEOISE ET EMPÂTÉE, LA VOITURE PRÉFÉRÉE  
DES PRÉSIDENTS DE L'ÉPOQUE, SE RÉVÉLAIT UNE VÉRITABLE COMPÉTITRICE  
UNE FOIS LANCÉE À L'ASSAUT DES PIRES ÉPREUVES JAMAIS ORGANISÉES.  
MÊME SI ELLE N'ÉTAIT PAS LA PLUS RAPIDE, LA CITROËN EST PARVENUE  
À SE CRÉER UN TRÈS JOLI PALMARÈS.



Maroc 1975,  
le Franco-Marocain  
Jean Deschaseaux rallie  
l'arrivée à la 4<sup>e</sup> place.

047

**S**uccédant à la Traction, la DS créée la sensation lors de sa présentation au Salon de Paris 1955. Son succès, qui ne se démentira jamais pendant 20 ans, possède plusieurs sources. S'éloignant des standards de l'époque, le designer italien Flaminio Bertoni la dote tout d'abord d'une coupe particulièrement novatrice. Avec son immense capot avant, ses deux gros

"yeux" ronds de chaque côté et sa croupe plongeante cachant les deux roues arrière, la DS ne passe pas inaperçue. Remarquable à l'extérieur, la Citroën se démarque aussi par l'ensemble des nouveautés technologiques qu'elle comporte. La DS est tout d'abord équipée de la fameuse suspension hydropneumatique. Même si, à l'arrière, la désagréable impression de flotter se transforme inmanquablement en envie de rendre son p'tit dej, cette suspension procure un confort jusque-là inconnu tout en offrant d'étonnantes

capacités de franchissement en mode "position haute". Disponibles de série, la direction assistée, la boîte de vitesses à commande hydraulique ou encore les freins à disques rendent ce modèle très attrayant. Le point faible de la DS se situe au niveau du moteur. Alors qu'elle aurait dû recevoir un 6 cylindres, elle se contente du vétuste 4 cylindres à arbre à cames latéral de la Traction de 1930 ! Les évolutions apportées jusqu'à la DS 23 ne seront jamais à la hauteur du reste de la voiture, ce qui aura également un impact en compétition.

Déjà vainqueur au Maroc 1969 et 1970. Bob Neyret prend la 2e place en 1973.



## LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE CITROËN DS EN MONDIAL

### FRANCISCO "CHICO" ROMÃOZINHO

**Date de naissance :** 28 mars 1943 à Castelo Branco (Portugal)  
**Début en rallye :** 1967 sur Morris Cooper S **Début en Mondial :** Portugal 1973 sur Citroën DS 21 (3e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 8 **Courses avec la Citroën DS :** courant sur des Citroën depuis 1969, il place sa DS à la 3e place du Portugal 73 lors de sa seule participation en Mondial.

### RICHARD BOCHNICEK

**Date de naissance :** 1937 **Début en Mondial :** Portugal 1973 sur Citroën DS 21 (ab) **Nombre de rallyes en Mondial :** 4 **Courses avec la Citroën DS :** pilotant des DS depuis 1966, il dispute 4 manches du premier Championnat du monde, se classant 3e au Maroc et 6e à l'Acropole. Il abandonne au Portugal et au Rallye Autrichien des Alpes.

### RAYMOND PONNELLE

**Début en Mondial :** Maroc 1973 sur Citroën DS 23 (4e)

**Nombre de rallyes en Mondial :** 3 **Courses avec la Citroën DS :** il dispute le Maroc à cinq reprises en DS, dont trois en Mondial. Après sa belle 4e place en 73, il abandonne en 75 et 76.

### JEAN DESCHAZEUX

**Décédé :** 17 novembre 2012 **Début en Mondial :** Maroc 1973 sur Citroën DS 23 (8e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 3 **Courses avec la Citroën DS :** spécialiste du Maroc, ce Franco-Marocain atteint l'arrivée des trois éditions courues en Mondial : 8e en 73 puis 4e en 75 et 76. Auparavant, hors Championnat, il est parvenu à donner à la SM une de ses rares victoires en s'imposant au Maroc 1971.

### ROLAND THEROND

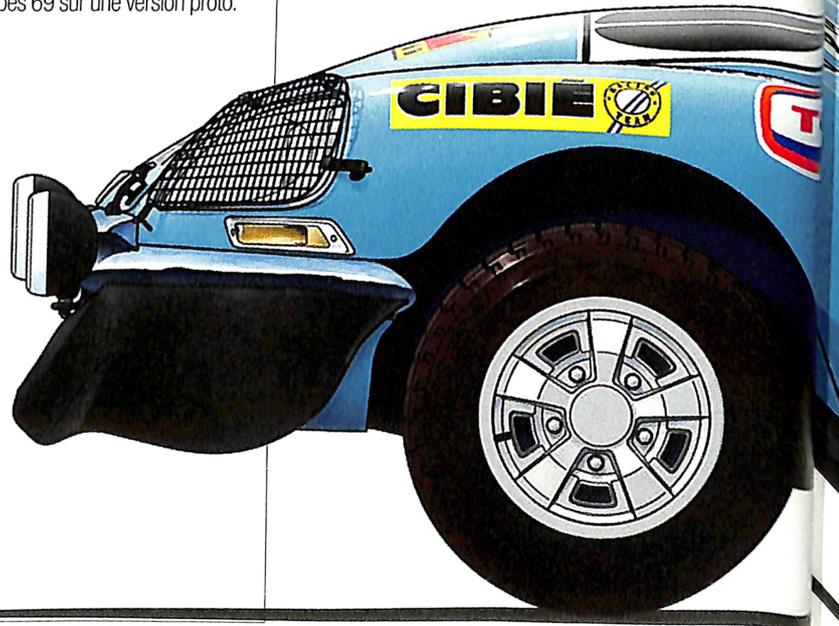
**Début en Mondial :** RAC 1974 sur Citroën DS 21 (ab) **Nombre de rallyes en Mondial :** 10 **Courses avec la Citroën DS :** évoluant toujours sur des autos originales, il participe au RAC 74, à l'Acropole 75 et au Maroc 75 sur une DS. Il abandonne à chaque fois.

## UN CLUB TRÈS CHEVRONNÉ

**S**i la DS a couru après la création du Championnat du monde, sa période faste était finie. Dans les années 60, plusieurs grands noms du sport automobile se sont illustrés à son volant. L'un des plus célèbres est Pauli Toivonen, vainqueur du Monte-Carlo 66 sur tapis vert. Auparavant, le Finlandais s'était imposé aux 1000 Lacs 62, devenant également Champion de Finlande et de Scandinavie. Avant lui, Paul Coltelloni avait déjà gagné le Monte-Carlo en 1959. Ce dernier courra jusqu'en 1970 sur des DS sans reproduire un tel résultat. Avant de devenir patron de la compétition de Citroën, Guy Verrier a souvent couru en DS entre 1960 et 1970 (1er Rallye des Tulipes 1960, 4e Tour de Corse 63, 7e Monte-Carlo 66...). En fin de carrière, il a signé

une belle 25e place au Tour de France 72 sur une SM normale avant de terminer 6e du Bandama 73 sur la version raccourcie. Parmi les autres pointures figurent Bernard Consten contraint à l'abandon au Maroc 69 (avec Jean Todt), mais 3e en 1971. Avant de se tuer aux essais du Mans 69, le Belge Lucien Bianchi a plusieurs fois piloté une DS, finissant 2e du Tour de Corse 1961 ou 8e de la Coupe des Alpes 66. La première période de René Trautmann chez Citroën a notamment été marquée par deux succès au Tour de Corse 1961 et 1963. Il a ensuite abandonné au Maroc 71 (DS 21) et au Monte-Carlo 72 (SM). Très apprécié comme copilote, car c'était un excellent mécanicien, Jean-Claude Ogier a aussi évolué au volant

de DS, atteignant le 13e rang du Monte-Carlo 66, le 11e du Sanremo 68 ou le 8e de la Coupe des Alpes 69 sur une version proto.



Monte-Carlo 1966, Pauli Toivonen impose sa Citroën DS.



© DDPPI

© DDPPI

## UNE ÉTONNANTE CARRIÈRE SPORTIVE

Lorsqu'il dirige l'entreprise, André Citroën ne s'intéresse pas au sport. En revanche, il comprend très rapidement l'intérêt médiatique et en terme d'image que Citroën peut s'attirer en participant à des événements hors du commun comme les différentes Croisières. Ses successeurs adoptent longtemps le même raisonnement. Les premières victoires de DS privées dans

des épreuves renommées (Cottelloni au Monte-Carlo 59) et celles de l'écurie Paris-Ile de France dirigée par René Cotton (Trautmann au Tour de Corse 61, aux Cévennes 61, à la Coupe des Alpes 62...) finissent par convaincre Citroën de créer un véritable service de compétition en 1965. Cotton le dirige et profite d'une puissance moteur qui grimpe jusqu'à 83 ch pour offrir à la marque une belle

série de succès dont le Monte-Carlo 66 avec Pauli Toivonen. A l'approche des années 70, la DS a cependant de plus en plus de mal à s'illustrer dans des épreuves classiques. Pariant sur sa fiabilité et ses qualités routières, elle est alors alignée avec succès dans des courses extrêmes. Françoise Houillon remporte sa catégorie au Safari 65, Bob Neyret s'impose à deux reprises au Maroc (69 et 70).

Les Citroën font parler d'elle dans le marathon Londres-Sydney 68 puis dans celui reliant Wembley à Mexico en 1970. Après plus de 10 ans de présence en compétition, les DS disparaissent au milieu des années 70, laissant derrière elles un palmarès remarquable pour une voiture qui n'avait aucune vocation sportive et dont la gamme ne possédait même pas un modèle taillé pour la compétition.



© DDPPI

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type de moteur : 4 cylindres en ligne  
Emplacement : longitudinal avant  
Cylindrée : 1 911 cm<sup>3</sup>  
Compression : 8,5  
Nombre de soupapes : 8 (2 par cylindres)  
Alésage x course : 78 x 100 mm  
Puissance maximale : 75 ch à 4 500 tr/min  
Couple (mkg) : 14,5 mkg à 3 000 tr/min  
Distribution : arbre à cames latéral  
Alimentation : carburateur double corps  
Rapport poids/puissance : 15,6 kg/ch

#### TRANSMISSION

Transmission : aux roues avant  
Boîte de vitesses : 4 rapports

#### SUSPENSIONS

AV et AR : hydraulique

#### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
AR : tambours  
Direction : crémaillère assistée

#### DIMENSIONS

Longueur : 4 800 mm  
Largeur : 1 800 mm  
Hauteur : 1 470 mm  
Poids minimum : 1 170 kg

#### PNEUMATIQUES

AV : 165 x 400  
AR : 155 x 400



© C. CAZALET



## ROBERT BOB NEYRET

**Date de naissance :** 28 février 1934 à Grenoble (38)

**Début en rallye :** 1955 sur Renault 4 CV comme copilote **Début en Mondial :** Maroc 1973 sur Citroën DS 23 (2e)

**Nombre de rallyes en Mondial :** 7 **Courses avec la Citroën DS :** alors qu'il effectue la plus grande partie de sa carrière sous les couleurs Citroën, remportant le Maroc à deux reprises et obtenant de nombreuses places d'honneur, il ne dispute que le Maroc 73 en Mondial, se classant à une belle 2e place.

### A quel moment as-tu commencé à courir ?

Après avoir couru en moto, notamment pour Triumph, j'ai suivi le duel opposant la 4 CV de Rédélé à celle du concessionnaire de Grenoble. En 1955, lors de mon premier rallye avec Jean-Claude Galtier, j'ai été très malade. J'ai compris que, si je voulais continuer dans ce sport, il fallait que je conduise !

### Le passage au siège de gauche s'est bien déroulé ?

Avec un ami de l'école dentaire, nous avons préparé une 4 CV. En 1960, après quelques rallyes autour de Paris, on en a eu marre des magouilles et on a décidé de participer au Liège-Rome-Liège. Pour cela, nous avons acheté une Triumph TR3. Sur la centaine de participants, seulement 13 ont terminé. Nous avons fini derniers, mais le fait qu'on soit allés au bout sans assistance a éveillé la curiosité de René Cotton qui faisait courir des Citroën. Il est venu me voir et m'a proposé une DS pour le Neige et Glace.

### Comment s'est déroulée cette première participation ?

J'ai failli la rater ! La veille de la course, lorsque je suis allé reconnaître la première spéciale, je me suis retrouvé bloqué en haut d'un col ! Il a fallu que je négocie avec le conducteur du chasse-neige pour qu'il m'aide à redescendre ! Pendant l'épreuve, j'étais associé à Jean-Claude Ogier. Nous nous sommes partagé les spéciales et nous sommes, à tour de rôle, sortis de la route. On voulait vraiment démontrer qu'on roulait vite ! Après ce rallye terminé

à la 6e place, Cotton m'a confié une DS.

Pendant six mois, elle devait me servir pour les reconnaissances et les courses. J'ai donc fait très attention de ne pas la casser, ce qui explique que nous n'ayons quasiment jamais abandonné.

### Dans quelle catégorie étaient inscrites ces DS ?

Beaucoup de monde croit qu'elles bénéficiaient de grosses préparations, mais il s'agissait de voitures de série. Sur ces Groupe 1, très peu de changements étaient autorisés. Si les systèmes électriques étaient refaits pour éviter les pannes, le reste était d'origine. Ce qui faisait la différence, c'était l'efficacité de l'équipe d'assistance et la manière dont les épreuves avaient été préparées. Cotton n'hésitait pas à partir en vacances avec sa femme sur les lieux des rallyes pour nous ramener des infos ! Il n'y avait rien non plus au niveau de la sécurité. Nous roulions, sans baquet, sans arceau, sans ceinture et la plupart du temps sans casque ! C'était parfois difficile à conduire, car il n'y avait rien à quoi s'accrocher.

### Comment fallait-il piloter une DS pour être efficace ?

Le mieux était de rouler le plus souvent possible avec afin d'acquérir une bonne sensibilité du freinage. Tout le poids étant sur l'avant de l'auto, il était très facile de bloquer les roues et de partir à la faute. Beaucoup de très bons pilotes qui venaient faire des piges sur une DS se sont fait piéger par ce

phénomène. Moi, je m'entraînais très souvent. Dès qu'il y avait de la neige, j'allais rouler !

### Y avait-il de grandes différences entre la DS 21 et la 23 ?

Je n'ai jamais compris où se situait la différence !

### Tu as aussi piloté quelques DS protos ?

Avec la DS, nous pouvions rivaliser sur les longs rallyes, mais dans les épreuves classiques, nous avons très rapidement été dépassés. Citroën avait oublié de mettre un moteur dans la DS ! Pour y remédier, j'ai eu l'idée de faire une version en aluminium et de la raccourcir. Elle pesait moins de 1 000 kg ! Cotton était contre, mais, comme il voyait qu'elle marchait bien, il m'a quand même aligné à la Coupe des Alpes. Lorsque je l'ai détruite contre la Coupe des Alpes, Cotton l'a récupérée, l'a faite reconstruire et a aussi développé d'autres exemplaires sur le même modèle. Quand ils me l'ont rendue, j'ai gagné au Maroc 1969 et 1970 ! Pierre Dupasquier, qui était alors un jeune ingénieur, m'avait fait des jantes en résine plus légères et qui permettaient de moins crever que les autres. J'ai également greffé un compresseur dessus qui donnait 30 à 40% de puissance supplémentaire.

### Tu as aussi disputé une course avec la SM proto ?

Effectivement, au Bandama 1973, sur une auto que Citroën avait raccourcie. Ma voiture développait 280 chevaux et pesait moins de 1 000 kg. C'était un engin époustouflant, extraordinaire à piloter ! Malheureusement, lors d'une assistance, ils m'ont mis 20 litres d'eau dans le réservoir qu'on n'a jamais réussi à enlever. Je me suis quand même classé 5e !

### Quels souvenirs te laisse cette période ?

C'était une période fantastique ! Quand on descendait de l'avion, une DS nous attendait. On ne passait même pas les douanes et nous avions l'impression d'être des ministres. Je me souviens aussi que pendant le Londres-Mexico, lorsque ma voiture a embarqué à Lisbonne pour dix jours de traversée jusqu'à Rio, j'ai eu le temps d'aller courir le Maroc... et de le gagner avant de reprendre l'autre course !

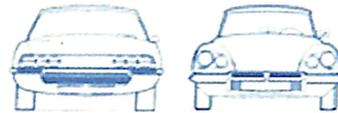
INTERVIEW

# ROBERT NEYRET

N'HÉSITANT PAS À LÂCHER RÉGULIÈREMENT LES CURETTES ET LA ROULETTE POUR COURIR, ROBERT NEYRET A ÉTÉ UN REMARQUABLE ANIMATEUR DES RALLYES DES ANNÉES 60-70. LE CHIRURGIEN-DENTISTE DE GRENoble, GÉNIAL INITIATEUR DE L'ÉQUIPE ASEPTOGLY, S'EST SURTOUT MIS EN ÉVIDENCE SUR DES CITROËN DS.

# DAUNAT CLASSIQUE

## SPÉCIALISTE CITROËN DS, SM & CX



### Vous souhaitez louer une Citroën

**DAUNAT CLASSIQUE VOUS PROPOSE DES VOITURES D'EXCEPTION CHARGÉES D'HISTOIRE**

Après quelques essais réalisés sur circuit avec l'équipe Daunat Classique, nous mettons à votre disposition la voiture que vous avez sélectionnée et l'assistance pour vous permettre de réaliser une belle course, en compétition ou régularité, dans les meilleures conditions. Vous avez le choix... et surtout l'exclusivité de pouvoir piloter de véritables bijoux de l'automobile !

### Vous êtes propriétaire de votre DS ou SM

#### • VOUS SOUHAITEZ ROULER EN RÉGULARITÉ

Nous assurons l'entretien de votre véhicule tout au long de l'année (carrosserie, peinture, mécanique, restauration...).

#### • VOUS SOUHAITEZ ROULER EN COMPÉTITION

Vous voulez l'adapter au cahier des charges pour courir en compétition. Nous transformons votre véhicule (homologation selon les normes VHC). Nous réalisons les tests sur circuit pour validation du véhicule. Nous assurons les formalités d'homologation.



Citroën DS Proto Gr5



Citroën SM Proto Gr5



Citroën DS 21 proto chassis court

© FREDERIC CHAMBERT

**L'équipe DAUNAT CLASSIQUE réunit toutes les compétences pour assurer la restauration et l'entretien SM et DS, tout type, tout modèle.**

[www.daunatclassique.com](http://www.daunatclassique.com)

Tél. : + 33 (0)1 30 54 47 86 - garagedaunat@wanadoo.fr

Daunat Classique - 27, route Départementale 307 - 78121 Crespières (Paris) - France

# VMS

compétition

AVEC VMS  
OSEZ LA DIFFÉRENCE  
D'UN SAVOIR FAIRE  
MADE IN FRANCE !

**ETUDE, CONSTRUCTION ET RÉALISATION**

**SUR MESURES D'AMORTISSEURS POUR VÉHICULES HISTORIQUES  
DU GROUPE 1 AU GROUPE 5 EN PASSANT PAR LES PROTOS**

**ENTRETIENS,  
RÉNOVATION,  
RECONSTRUCTIONS  
DE VOITURES  
DE COURSES**



VMS Compétition - ZA Camp Ferrat 11 - 83920 Sainte-Maxime

04 94 97 73 79 - Fax 04 94 97 73 94 - vmscompétition@gmail.com

**Pour plus d'informations : [www.vms-compétition.com](http://www.vms-compétition.com)**

UN BON COUP MARKETING

# DATSUN 240 Z / 260 Z

CONÇUE POUR PLAIRE AUX AMÉRICAINS ET PARADER SUR LES LARGES AVENUES DES "STATES", LA JOLIE 240 Z OU FAIRLADY N'AVAIT ABSOLUMENT PAS POUR VOCATION D'AFFRONTER LA BOUE ET LA POUSSIÈRE DES PISTES AFRICAINES. EN RALLYE, C'EST POURTANT AU SAFARI QUE LA DATSUN MARQUERA LE PLUS LES ESPRITS.



RAC 1973, Harry Källström  
termine à la 14e place  
au volant de la Datsun 240 Z.



## DATSUN À LA CONQUÊTE DU SAFARI

Lancée en 1913, la société Datsun a très rapidement compris l'intérêt de la compétition sur l'image et sur les ventes. Après avoir effectué ses débuts en rallye au Japon durant les années 30, le constructeur nippon se lance ensuite à l'assaut de courses internationales. Afin de démontrer la solidité de ses produits et par la même occasion tenter de conquérir de nouveaux marchés, Datsun s'attaque au Safari à partir de 1953. Après les échecs des Bluebird 311, des Cedric ou des

Bluebird 411, la marque, qui appartient désormais à Nissan, obtient son premier succès au Safari lors de l'édition 1970. Vainqueur au volant d'une 510 SSS, Edgar Herrmann récidive l'année suivante, permettant à la 240 Z de débiter au Safari par une victoire. Battue par Ford en 1972, Datsun prend une très belle revanche en 1973 dans le cadre du Championnat du monde. Shekhar Mehta offre à la 240 Z une victoire au Safari pour sa dernière sortie officielle en compétition.



### LA VICTOIRE D'UNE DATSUN 240 Z EN MONDIAL

SAFARI 1973

1. Mehta-Drews (Datsun 240 Z), pénalités 6h46min
2. Källström-Billstam (Datsun 1800 SSS), même temps
3. Andersson-Todt (Peugeot 504), pénalités 8h47min



Pour sa dernière course sur la 240 Z, Räyno Aaltonen est contraint à l'abandon au Safari 1973.

©DPPI/ACKLEIN

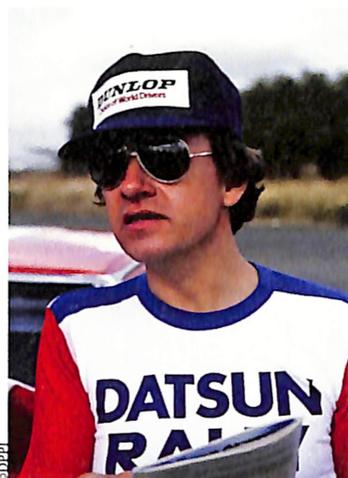
## UNE COURTE CARRIÈRE EN MONDIAL

Lorsque le Championnat du monde des marques a été créé, la 240 Z courait depuis déjà quatre ans et sa retraite sportive était imminente. Hormis les participations des pilotes officiels, quelques privés se sont laissés envoûter par le son du 6 cylindres. Le Japonais Yuji Nishimura a, par exemple, eu le courage (la folie ?!) de participer au Tour de Corse 1973, réussissant l'exploit de terminer 22e. L'Anglais Kevin Videan est apparu à trois reprises en Mondial, amenant sa Datsun 240 Z au 21e rang des RAC 73 et 75. Entre les deux, son expérience sur une 260 Z au RAC 74 s'était soldée par un abandon. Son compatriote Chris Sclater a connu deux déceptions en 1973 en ne voyant l'arrivée ni du Portugal, ni du RAC. Enfin, l'Autrichien Georg Fischer (16e de l'Acropole 77 sur une 260 Z), le Portugais José Megre (10e de son épreuve en 1975), Ingvar Carlsson (abandon au Portugal 74) et Mike Kirkland (abandon sur une 260 Z au Safari 75), sont d'autres exemples de pilotes ayant eu entre les gants la jolie Japonaise.

cherchant à augmenter sa notoriété aux USA au début des années 60, Nissan lance une voiture positionnée sur le marché encore sous-exploité des sportives compactes à prix réduit. S'il est assez difficile d'attribuer la paternité du design de la 240 Z (l'Allemand Albrecht Graf Goertz ? un Japonais ?), ce qui est en revanche indéniable ce sont ses inspirations. La voiture est une stricte deux places dont le long capot évoque la Jaguar Type E ou la Ferrari Daytona, alors que l'arrière ramassé renvoie

aux Porsche 911. La Datsun, marque utilisée par Nissan pour l'exportation, est lancée aux USA en octobre 1969. Puisant dans sa gamme, le constructeur nippon la dote du moteur de la Bluebird qui est retravaillé pour devenir un 6 cylindres de 2,4 litres, capable de délivrer 130 chevaux. Plus que pour sa puissance, il est surtout remarquable pour sa souplesse et son couple. Le système de suspension retenu procure à la 240 Z un caractère "joueur" pas trop terni par son poids. Si ses performances restent modestes, le prix de vente de cette Datsun lui permet de devenir un énorme succès que viendront perpétuer les versions 260 Z puis 280 Z.

# PRINCIPAUX PILOTES DE LA DATSUN 240 Z EN MONDIAL



©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 Datsun 240 Z :**  
 Entre 1970 et 1973, il participe à de nombreuses épreuves avec la Datsun dont 3 Monte-Carlo (5e en 71, 3e en 72 et 18e en 73) et 3 Safari (7e en 71, 6e en 72 et abandon en 73 pour sa dernière course avec cette auto).

©DPPI/MCKLEIN

Shekhar Mehta remporte sa première victoire mondiale au Safari Rally 1973, la seule d'une Datsun 240Z en Championnat du monde.

## 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 (1ère au Safari 1973 sur Datsun 240 Z)

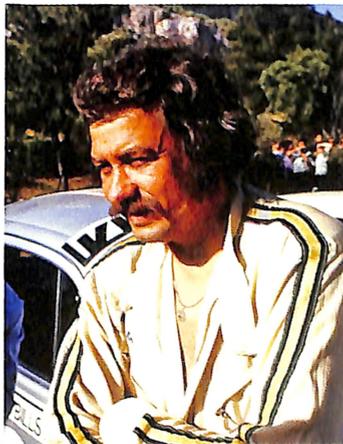
**Courses avec la Datsun 240 Z :** pilote Datsun depuis 1971, il évolue rapidement avec une 240 Z et pas uniquement en Afrique (19e RAC 71, 6e Acropole 72...). A égalité avec Källström, Mehta l'emporte grâce à son meilleur temps dans la première ES du Safari 1973 !



©DPPI/MCKLEIN

## HARRY KÄLLSTRÖM 🇸🇪

**Date de naissance :** 30 juin 1939 à Södertälje. Décédé le 13 juillet 2009 d'une crise cardiaque  
**Début en rallyes :** 1957  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (8e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 28  
**Victoires en Mondial :** une, à l'Acropole 1976 sur Datsun Violet 160 J  
**Titre :** Champion d'Europe 1969 sur Lancia Fulvia  
**Courses avec la Datsun 240 Z :** le Suédois débute sa collaboration avec Datsun en 1973, finissant 14e au RAC avec la 240 Z. Il est ensuite l'un des rares pilotes à disposer d'une 260 Z, signant 2 belles performances au Portugal 74 (5e) et au Safari 74 (4e).



©DPPI

## TONY FALL 🇬🇧

**Date de naissance :** 23 mars 1940 à Bradford (Angleterre)  
 Décédé le 1er décembre 2007 d'une attaque cardiaque  
**Début en rallyes :** 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 240 Z :**  
 Régulièrement sollicité par Datsun à partir de 1970, l'Anglais ne la pilote qu'en Europe : 10e Monte-Carlo 70, 9e en 73 ou encore 4e du Portugal 72.

©DPPI

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 6 cylindres  
 Emplacement : longitudinal avant  
 Soupapes : 12  
 Alésage x course : 83 x 73,7 mm  
 Cylindrée : 2 393 cm<sup>3</sup>  
 Distribution : un arbre à came en tête  
 Puissance maxi : 130 ch à 6 000 tr/min  
 Puissance au litre : 58,5 ch/l  
 Couple maxi : 19,5 mkg à 4 400 tr/min  
 Alimentation allumage : 2 carburateurs horizontaux Hitachi-SU HMB 46 W-1  
 Rapport poids/puissance : 7,45 kg/ch

### CHÂSSIS

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

### BOÎTE DE VITESSES

Transmission : propulsion  
 Boîte de vitesses : mécanique à 5 rapports  
 Autobloquant : non

### SUSPENSIONS

AV : pseudo McPherson, bras inférieur triangulés, barre antiroulis  
 AR : triangles superposés, combinés ressort/amortisseurs, barre antiroulis

### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
 AR : tambours  
 Direction : crémaillère

### PNEUMATIQUES

AV et AR : 175 HR 14  
 Jantes : 14"

### DIMENSIONS

Empattement : 2 305 mm  
 Voie AV : 1 356 mm  
 Voie AR : 1 347 mm  
 Longueur : 4 136 mm  
 Largeur : 1 630 mm  
 Poids : 1 044 kg

## EDGAR HERRMANN 🇩🇪

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

**Courses avec la Datsun 240 Z :**  
 Pilotant des Datsun depuis 1969, le Kenyan est le premier à faire triompher la 240 Z lors du Safari 1971. Il court peu en Europe avec la Nipponne, obtenant la 17e place du RAC 71.