

l'univers du VHC et de la régularité

échappement

N°32 avril 2013 mensuel

classic

Souvenirs



PIERRE-FRANÇOIS ROUSSELOT
Un « Frenchie » chez
les Anglais



Au volant

FIAT 124 Spider Abarth Groupe 4

Legend Boucles de Spa

● Avec Mathieu Arzeno



● L'album-photos

Interview



François Chatriot

Visite



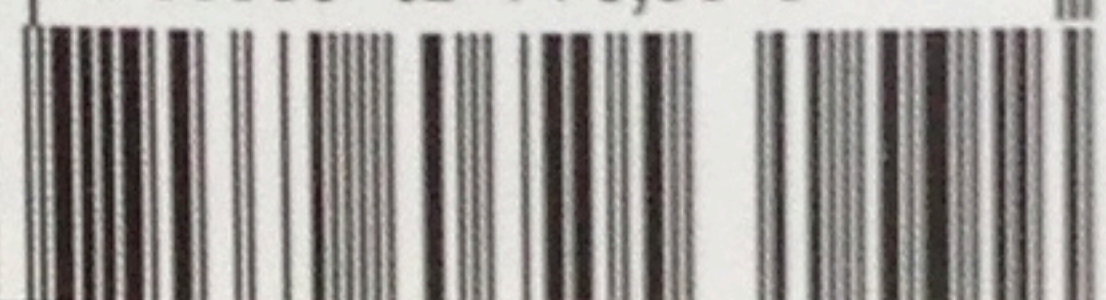
3S DÉVELOPPEMENT

Au royaume des R5 Turbo

Et aussi

Paul Châteaux, Tecno F3 ex-Jaussiaud, Simca Abarth 1150 Corsa,
présentations Tour Auto et HistoRacing Festival de Dijon...

M 03306 - 32 - F: 6,50 €



Belg.: 6,90 € / Suisse: 11,80 CHF / Esp.: 7,60 € / Italie: 7,60 € / Lux.: 7,30 €
Port.: 7,60 € / Aut.: 7,60 € / Dom.: 7,60 € / Tom.: 990 XPF / Maroc: 66 MAD

Houmell



Duval,

enfin !





**CETTE FOIS, C'EST LA BONNE !
IL A FALLU PLUSIEURS TENTATIVES
À FRANÇOIS DUVAL POUR
REMPORTER LA VICTOIRE. CETTE
ÉDITION LE COURONNE ENFIN !
IL S'EN EST FALLU DE PEU
PUISQUE BERNARD MUNSTER LE
TALONNE À SIX MALHEUREUX
PETITS DIXIÈMES ! NEIGE, SOUPE,
GLACE ET BROUILLARD ONT
PIMENTÉ CETTE ÉDITION QUI
RESTERA COMME L'UNE DES PLUS
DIFFICILES. MAIS, COMME
TOUJOURS, L'AMBIANCE ÉTAIT
CHAUDE, LA FÊTE DU RALLYE A ÉTÉ
CÉLÉBRÉE AVEC FERVEUR !**

Texte Pierre Gary

Photos Photoclassicracing.com

Après la Porsche et l'Escort Mk1 les années précédentes, François Duval, toujours soutenu par son fidèle sponsor Gordon, pilotait cette fois une Escort MkII motorisée par un redoutable BDA. Extrêmement volontaire et spectaculaire, le Belge résistait à Bernard Munster pour terminer avec six petits dixièmes d'avance !

Jean-Pierre Van de Wauver, vainqueur l'an passé, grimpe sur la troisième marche du podium avec son étonnante Lancia Beta Monte-Carlo. « Elle n'a rien d'extraordinaire, un moteur 2 litres 8 soupapes d'environ 170 chevaux, une boîte bricolée avec des pignons de camionnette, et voilà ! » explique-t-il. Seul problème, une crevaison lui a coûté une quarantaine de secondes. L'ancien pilote de 306 Maxi a conservé, c'est visible, son coup de volant !

Haasefotoclassic.com



Bernard Munster, au volant de la Porsche 911 préparée par ses soins, y croyait. Victime d'une erreur de chrono qui a bouleversé son ordre départ, il faisait quasiment jeu égal avec le vainqueur au point de se retrouver presque ex aequo (2 dixièmes d'écart !) au départ de l'ultime chrono, malgré une petite sortie de route. La dernière spéciale, extrêmement délicate à cause d'une croûte de glace sur le revêtement, ne lui permettait pas de remonter. Il s'en est fallu d'un cheveu !





Stefaan Stouf n'a pas pu rééditer son exploit de 2011, quand il avait décroché la victoire. Il échoue au pied du podium, un joli résultat quand même. Très à l'aise dans les conditions difficiles, on l'a vu notamment au RAC l'an passé, le Belge, contrairement aux trois premiers, a construit sa carrière exclusivement en historique : un passionné et un esthète particulièrement talentueux !

Jean-François Mourgues termine quinzième avec sa jolie Ascona. « Dans les trois dernières spéciales, j'ai eu du brouillard, on n'y voyait pas à un mètre sur de la glace vive... Un truc de fou à mettre une caisse dehors ! » L'Opel a pourtant terminé cet enfer sans une égratignure !



Christian Kelders, associé à Stéphane Prévot, pilotait l'une des deux Lancia 037 du Milano Racing. Un changement de boîte de vitesses lui a fait rater un chrono, avec un paquet de pénalités à la clef. On attendait fermement la seconde 037 de Patrick Canavese, dévolue à Patrick Snijers, qui ne prenait malheureusement pas le départ, officiellement à cause d'une mauvaise chute du pilote belge.





Thierry Neuville ne manque plus une édition des Boucles de Spa ! Associé à Nicolas Gilsoul, il portait son Escort Mk2 en tête. Il y croyait quand le chat noir le frappait une fois encore : la Ford s'arrêtait, embrayage hors d'usage...



OPÉRATION CITROËN

Presqu'une équipe officielle ! L'idée, concrétisée par une association entre Citroën, Daunat Classic et l'organisation du rallye, était de faire rouler deux Visa 1000 Pistes Groupe B, l'une pour Yves Matton, le patron de Citroën Racing (qui possède un passé de pilote plutôt conséquent en Belgique), l'autre pour Sébastien et Séverine Loeb. Le multiple champion du monde, retenu par des essais sur circuit, a cédé sa place à Mikko Hirvonen, lequel est un fervent amateur de course historique. Compte tenu des conditions météo, on voyait bien ce dernier coiffé d'une couronne de lauriers. Si la prestation du Finlandais fut bien tout feu tout flamme, ce fut dans le mauvais sens du terme : sa Visa prenait feu dès le deuxième chrono, exit Mikko ! Le patron, lui, poursuivait sa route, réussissant même d'excellents temps mais, à la dixième spéciale, son moteur refusait tout service. Parallèlement, Jean-Jacques Julien, qui roulait sous la même bannière avec son ID raccourcie, renonçait aussi, victime d'une surchauffe. Et c'est Frédéric Daunat, le boss de Daunat Classic, qui restait le seul survivant de l'équipe avec son proto DS. On n'est jamais mieux servi que par soi-même !



Mikko Hirvonen et Yves Matton lors de la séance d'autographes.



Frédéric Daunat, le seul de l'équipe à rejoindre l'arrivée.

Jean-Jacques Julien, victime d'une surchauffe de son moteur, a préféré arrêter avant de tout casser.



LES MALHEURS DES AUDI QUATTRO

S'il y avait des grands favoris avec cette neige, outre les pilotes des Visa 1000 Pistes, c'était bien Bruno Thiry et André Lotterer. Les choses commençaient très mal pour le premier : après un petit essai une semaine avant le départ, l'auto était renvoyée en Allemagne chez le préparateur, pompe à injection défaillante. Le jeudi, lors du shakedown, ce n'était pas beaucoup mieux : blocage chronique des roues avant au freinage, accompagné de la perte de la marche arrière et du cinquième rapport. Lors des vérifications techniques, Bruno hésitait entre espoir et catastrophisme : « Normalement, tout devrait être réglé pour le départ. Mais je ne suis pas très optimiste... » Impression réaliste puisque Bruno renonçait dans la quatrième spéciale, cette fois à cause de la direction assistée hors d'usage... Quant au vainqueur du Mans, le pilote Audi, obligé de rouler sur une voiture de la marque, était à peine mieux loti. André Lotterer commençait par taper dans l'unique passage de la Clémentine, pour abandonner quelques mètres plus loin avec une fuite d'essence.



Bruno Thiry, de problème en problème !

Après le Français François Chatriot, le Norvégien Henning Solberg et le Gallois Gwyndaf Evans, Per-Gunnar Andersson endossait le rôle du traditionnel pilote mystère. Le Suédois se voyait confier l'Opel Ascona Groupe 2 du Milano Racing. Il avouait avoir une petite expérience de la voiture puisqu'il a pris l'Ascona de son père, à ses débuts, pour se retrouver sur le toit ! Cette nouvelle tentative en Opel ne se soldait pas beaucoup mieux puisque, après avoir touché dans la Clémentine, P-G se retrouvait avec une boîte bloquée en troisième. Il jetait l'éponge.



Le Britannique Steve Perez risquait sa magnifique Lancia Stratos sur les routes ardennaises. Un arbre trouvé sur sa route rectifiait d'abord le museau de la belle italienne. Réparé à grand renfort de colliers rilsan, le nez retrouvait forme humaine alors que le capot arrière perdait sa superbe. Quelques mètres de ruban adhésif pour résoudre le problème et la Stratos finissait, pimpante, à la neuvième place !





Le Belge Cédric Cherain, habitué des formules de promotion en rallye moderne et traditionnellement engagé à Spa, réussit une course magnifique avec son Opel Manta première génération : un pilotage tout en finesse, sans une seule erreur, lui permet de décrocher une magnifique cinquième place.



Eric Van de Poele espérait beaucoup de la Visa 1000 Pistes Groupe B entièrement reconstruite par le Milano Racing, décidément présent sur tous les fronts. L'ancien pilote de Formule 1 perdait toutes ses chances en sortant de la route, perdant beaucoup de temps pendant que les spectateurs le sortaient de sa fâcheuse position. Il repartait 91^e, mettait le couteau entre ses dents et remontait à la 39^e place malgré un échappement cassé.

Eric Chantriaux faisait équipe avec son fils Audric. Toujours très rapide, la paire espérait bien montrer les qualités de la Porsche 914-6 motorisée par un 2,7 litres. Pas de chance, les deux Français renonçaient, victimes d'un début d'incendie...



LES CLASSEMENTS

LEGEND

1. Duval - Bourdeaudhui (Ford Escort RS) - 2. Munster - Lopes (Porsche 911) - 3. Van de Wauwer - Marnette (Lancia Beta MC) - 4. Stouf - Erard (Ford Escort RS) - 5. Cherain - Borguet (Opel Manta) - 6. Van Woensel - Van der Sloten (Opel Manta 400) - 7. Verreydt - Jali (Porsche 911) - 8. Duez - Cornélis (Ford Escort RS) - 9. Perez - Parmander (Lancia Stratos) - 10. Bouvy - Toubon (Ford Escort RS) - 11. Mondron - Werner (Porsche 911) - 12. Brasseur - Brasseur (Porsche 911) - 13. Becker - Thiry (Toyota Corolla) - 14. Jupsin - Van der Zee (BMW 323i) - 15. Mourgues - Jalet (Opel Ascona) - 16. De Borman - Deger (Ford Escort) - 17. Lepley - Richardson (Ford Escort RS) - 18. Lausberg - Vanhoudenhove (Porsche 911) - 19. « Chavan » - Lambert (Porsche 911) - 20. Leyon - Deposson (Porsche 911), etc.

CLASSIC

1. Holvoet - Vanoverschelde (Toyota Celica) - 2. Verhelle - Thirionnet (Ford Cortina GT) - 3. Van Rompuy - Vanoverschelde (Opel Ascona) - 4. Gengou - Gathy (Volvo 142S) - 5. Gotta - Torlasco (Fiat 125 Special), etc.



Dominique Holvoet et Bjorn Vanoverschelde, les grands vainqueurs de la catégorie Classic avec leur Toyota Celica 1600.