

" Attention, elle arrive !.."

Oui, c'est bien elle, avec ses pétarades caractéristiques de l'échappement aux rétrogradages... Elle, c'est une R8 Gordini qui surgit de temps à autres dans notre village, et dont la couleur bleue et le bruit ravissent le gamin passionné d'automobiles que je suis. Combien de journées ai-je attendu, parfois en vain, cette apparition aussi imprévisible que fugitive ? Le pilote de cette Gordini saura t'il jamais quel bonheur il m'a apporté, avec ses talons-pointes rageurs amplifiés par le grondement du pot Devil ... Ses apparitions inopinées me rappellent celles du mystérieux pilote sans visage, héros d'une bande dessinée de l'idole de mon enfance, Michel Vaillant.

Et c'est ainsi qu'une passion est née, sagement entretenue par l'achat régulier des rares revues automobiles de l'époque, constituant une impressionnante collection aujourd'hui rangée, classée, et bien évidemment inestimable à mes yeux. Cet engrenage s'est mis inéluctablement en route, et dès lors, ma vie sera axée sur cette passion dévorante pour Echappement, Autopop, ou Sport-auto, mais aussi pour Norev, Dinky, Solido, Minialuxe, et bien sûr Scalextric ! Il faut se rappeler que dans les années 70 la télévision ne consacre aucune émission à l'automobile, et il faut un grand courage pour affronter l'autophobie familiale qui d'ailleurs a renforcé proportionnellement ma détermination à consacrer ma vie aux voitures. Ce n'est pas non plus l'achat d'une Dauphine Gordini R1095 par mon frère qui a pu signer le début de la contamination... en effet, que de kilomètres imaginaires effectués à l'arrêt, que de transformations Quéron ou Strakit ont germé dans mon cerveau de préparateur " ès-dauphine proto ". Le permis de conduire était encore loin et en attendant, une dépendance de la maison ornée de la très modeste enseigne " Atelier de préparation " abritait de coupables activités sur tous les Solex et Mobylette récupérés dans les fermes aux alentours ; mon livre de chevet était alors le guide Marabout destiné à améliorer les performances des automobiles, dû à Gert Hack, et dont j'essayais avec un succès très relatif de transposer les conseils aux moteurs 2 temps . De laborieuses études sur les culasses et les cylindres sans oublier les échappements libres, étaient parfois couronnées de succès ou plus souvent hélas, se soldaient par des casses irrémédiables voire d' incendies liés à la confection de savants carburants en grand secret ; je crois me souvenir que l'alcool à brûler ainsi que l'ether ont fait

partie de ces mélanges détonants dans des proportions que seuls les essais sur le terrain pouvaient valider. Heureusement ce matériel n'était pas rare ni onéreux comme aujourd'hui !

Bref, nous étions en 1970 et la Renault 12 Gordini venait au jour (G) sur un circuit à 800 kilomètres de chez moi, et donc ... sans moi. C'est sans doute le mystère entourant cette auto mal-née qui m'a passionné au point de toujours la préférer à la R8, de la même façon que j'aime l' Alpine A310 davantage que la célèbre berlinette, sans doute pour se démarquer des autres. Cette année-là, je ne peux qu'admirer une R12G dans la vitrine du concessionnaire lochois en me promettant que plus tard j'en possèderais une ...et je frémis encore en repensant à mes subtils découpages des catalogues de cette auto, devenus bien rares maintenant !

Durant cette adolescence où le manque de véritable moyen de transport rend tributaire des adultes, j'ai quand même réussi à trainer - le mot est approprié - mes parents ou mon frère aux courses de la région (je les en remercie avec retard) muni de mon inséparable appareil photo et développant au retour les épreuves dans un laboratoire de fortune ; tous les négatifs, diapos, films de cette époque sont pieusement archivés et permettent inlassablement de se retrouver au Mans et imaginer la musique du V12 Matra, ou plus humblement au Critérium de Touraine ou encore à Charnizay. Il ne manque que l'odeur de l'huile ricinée ...

Il faut ajouter à tout cela la lecture du livre de mon idole François Cevert " la mort dans mon contrat", celle de "Victoire au Mans" un ouvrage de Bernard Clavel, la constitution de la collection entière d'Alpha auto, la diffusion de la série télévisée sur Michel Vaillant suivie plus tard de "Pilotes de course" (avec une sacrée Dauphine proto) , la sauvegarde systématique de tous les billets d'entrée à toutes les manifestations , courses, musées, etc... pour évaluer la dépendance à cette drogue automobile.

L' heure du permis de conduire approche et je m'inscris à la seule auto-école de la région nantie de Simca 1000 Rallye, espérant ainsi joindre l'utile à l'agréable ! Aussi mon enthousiasme est fortement altéré quand pour la première leçon on m'explique que des Peugeot 104 neuves remplacent les petites sportives annoncées. Qu'importe le flacon comme disait l'autre, car le succès est au bout pour l'obtention du fameux sésame rose.

Nous sommes en 1975 et c'est le service militaire qui approche à son tour. L' affectation en Allemagne m'éloigne du milieu de la course mais mon abonnement à la revue Echappement permet de garder le contact et d'afficher au dessus de mon lit et sur l'armoire les posters soigneusement détachés. Et c'est là que spontanément un sergent me prête sa belle R12 TS neuve pour une escapade nocturne, me permettant ainsi d'apprécier ses grandes qualités de tenue de route et d'imaginer ce que doit être la conduite d'une Gordini avec son surplus de puissance. Le retour à la vie civile et les deniers parentaux vont enfin permettre le 02 12 76 l'achat de ma première voiture, une R8 grise de 1964 dans un état de conservation exceptionnel, achetée neuve par son précédent propriétaire, et que je qualifierai aujourd'hui de "confiture donnée à un cochon" quand on voit la suite ... En effet, dès le retour à la maison, la pauvre R8 se voit dépouillée de ses pare-chocs, de son volant remplacé illico par un infâme ersatz en cuir, de ses grandes roues à enjoliveurs qui laissent place à des jantes en tôle de 13 pouces dans un premier temps (elles seront suivies par quatre superbes roues en alliage de berlinette Alpine). La belle sera percée de toutes part pour l'installation de phares additionnels, feu de recul et de brouillard, arceau de sécurité, harnais, élargisseurs d'ailes à l'avant, etc... et recevra une décoration très discrète comprenant entre autres un toit à damiers ! J'ai tout de suite compris que cette auto peu puissante mais très vive allait me permettre de rechercher les limites de la conduite pour enfin apprendre à piloter, avec dès le début un superbe deux roues en pleine ville et de nombreux dérapages incontrôlés suivis bien souvent de tête à queue façon Ragnotti. Avec d'autres fondus de ma trempe, nous allions souvent tourner sur la piste de karting à Loches, bien que l'accès en soit interdit ; il y avait une Dauphine proto, une Alpine A108, et deux R8 dont la mienne. J'ai le sentiment d'y avoir beaucoup plus appris que lors des soporifiques leçons de conduite de ma brave monitrice d'auto-école, avec ses créneaux et les sempiternels démarrages en côte, un bien mince bagage à mon avis pour lâcher un jeune conducteur ignorant tout de la conduite sous la pluie, de la nuit et ses pièges, de l'autoroute et ses dépassements, des freinages d'urgence sans bloquer les roues ...

La sortie annuelle de l'écurie Tours auto sur le *circuit Bugatti* au Mans permettait à tous ses membres d'y tourner qu'elle que soit la monture, ce qui parfois donnait un étrange spectacle avec par exemple une 504 diesel

engluée dans un peloton de Rallye 2 ; moi je n'étais pas là pour de la figuration mais bien pour effectuer le plus grand nombre de tours, ce que n'a pas accepté la brave R8. Les plaquettes de freins normales ont été les premières à s'évanouir, suivies par la boîte de vitesses dont j'avais totalement négligé la vidange , puis surtout par le moteur surchauffé qui déjaugait dans chaque virage par la faute d'un niveau d'huile correct. Ce qui devait arriver ... arriva, et le retour en remorque au bout d'une corde fut peu glorieux je dois bien l'avouer, avec en prime un arrêt dans l'attelage de la voiture tractrice entraînant une modification non prévue à l'usine de la jupe avant ! Mais ce petit détail de tolérances n'était rien par rapport à l'autopsie du moteur, carter d'huile enlevé, laissant apercevoir des bielles parfaitement coulées et collées à un vilebrequin bleui du plus bel effet.

La décision est prise de remplacer l'ensemble moteur -boîte par un modèle totalement différent provenant d'une R8 Major de 1968 achetée complète dans une casse et qui servira de banque de pièces suite à mes nombreuses sorties de routes agrémentées de rencontres avec les trottoirs (triangles de suspension, crémaillère de direction, etc...). Le savant remplacement de la mécanique complète ne sera pas sans risque avec cette chute de la carrosserie élevée sur des chandelles de fortune à hauteur d'homme, pour davantage de commodité ; heureusement personne ne se trouvait dessous depuis ... quelques instants !

Cette première R8 m'a apporté beaucoup de joies mais je l'ai pourtant lâchement abandonnée en apercevant dans le garage de Claude Lehoux, spécialiste Gordini et préparateur d'autos de compétition, une R8 Gordini bleue de 1967. Ce fût le coup de foudre et une fois les réticences -bien compréhensibles de mes parents- apaisées, je ramenai l'engin à la maison en septembre 1977 dans un bruit d'enfer avec un pot d'échappement très libéré. Quelle différence ! la puissance était doublée par rapport à la petite R8 grise, le gros compte-tours et le compteur me regardaient avec défiance, leurs grandes aiguilles s'envolant allègrement vers les gros chiffres de la droite, et moi je surveillais désespérément le manomètre de la jauge à carburant dont la petite aiguille ne cessait de revenir vers la gauche malgré d'incessants remplissages des deux réservoirs. Au passage, que de délicieux souvenirs grâce aux pleins d'essence avec cette judicieuse goulotte placée au dessus du moteur surchauffé à l'arrière, et, pour l'avant une fois la surprise du pompiste (ne connaissant pas toujours cette particularité) passée, la joie d'asperger de carburant les affaires posées dans le coffre. Malgré ces petits défauts, auxquels on peut ajouter les changements de bougies juste-avant-de-partir-au-boulot- parceque je-l'ai-loupée-au démarrage, je dois reconnaître que cette auto était terrible, avec ses superbes jantes Gotti, le bruit d'aspiration de ses Weber et le ronronnement de l'échappement ; pourquoi dès lors aller la fracasser contre un pont un dimanche pluvieux, au lieu de continuer la pose du papier peint dans ma belle chambre dotée

d'une porte bleue avec deux bandes blanches ? Question sans réponse évidemment, car comment refuser au téléphone une sortie avec un copain sur le parcours du *critérium de Touraine* ; je laisse mes parents et le chien bien nommé Gorde empêtrés dans les rouleaux pour foncer sous la pluie à mon rendez-vous. La Gordini possède des amortisseurs et des pneus fatigués, l'inexpérience va faire le reste ; dans une descente en courbe je mets une roue dans l'herbe, je freine trop fort, l'auto dérape et va frapper le parapet d'un petit pont, elle fait demi-tour et tombe l'arrière dans la rivière. Le nez de l'auto pointe vers le ciel, impossible donc de sortir seuls de cette situation ; il faut aller chercher dans une ferme un tracteur dont le conducteur est paraît-il habitué à ce genre d'exercice, ce qui confirme aujourd'hui que les reconnaissances sauvages des "pseudos-concurrents" comme nous ont exaspérés les riverains et tué ce grand rallye dans les environs de Vernou. L'auto est remise sur la route, pas de blessure à signaler, nous avons eu plus de chance que les deux concurrents morts en reconnaissance quelques années auparavant sur ce parcours très étroit, très rapide où les sorties de route ne pardonnent pas.

Nous revenons donc de nuit avec une voiture qui roule de travers, l'éclairage en berne mais le moral intact ! Par contre, le lendemain au réveil est moins joyeux : un rapide tour d'inspection montre que la caisse est bien tordue, la traverse avant a reculé, le train avant est ouvert, et il y a beaucoup de bobo côté tolérances. Un passage au marbre serait indispensable mais quand on a vingt ans on ne recule devant rien, et plein d'assurance je demande à mon employeur de l'époque de me prêter l'atelier un week-end afin de redresser au mieux le bloc avant et changer la jupe, ainsi que les éléments du train avant ; malgré ces bons soins la Gordini ne roulera plus jamais droit et les freinages seront assez louvoyants, ce qui est facilement vérifié lors de la sortie annuelle de l'écurie le 4 mai 1977 au *Mans*. Le retour de nuit est éprouvant avec un alternateur en panne et donc plus de batterie, ni de démarreur, et surtout d'éclairage ; il faut donc rouler entre deux voitures, une qui ouvre la route et une qui protège la R8 aveugle.

Ces sorties sur circuit sont très instructives mais il est temps de se lancer contre le chronomètre avec une auto préparée... Je vais voir une R12 Gordini qui est à vendre mais j'hésite car je me vois mal courir en groupe 2 et rouler la semaine pour le boulot avec cette auto un peu spéciale. Non, ce qu'il me faut c'est une petite voiture facile à entretenir, polyvalente, et à cette époque il s'agit bien sûr de la Simca 1000 Rallye 2. Il y en a justement une à vendre, orange, qui est une "maxi groupe 1" avec coque neuve ressoudée (because un arbre avait pris la place du tableau de bord), boîte 1000 tours, koni, prête à courir et qui arrive donc à la maison en juin 1978. En effet il est facile à cette période de me lancer, habitant encore chez les parents et n'ayant aucune autre contrainte ... Le temps d'acheter une combinaison Nomex et de prendre la licence FFSA et voilà le bulletin d'engagement à la course de côte de *Luynes* rempli et envoyé avec fébrilité !

16 juillet 1978 : plus moyen de reculer, un grand numéro 10 est collé sur chaque portière, l'auto passe aux vérifications techniques et les essais débutent. Je me dis que je vais attendre un peu car je l'avoue je ne suis pas à l'aise dans ma belle combinaison Cibié jaune canari, je range donc la Rallye 2 sur le bas-côté mais on me fait signe depuis la ligne de départ d'approcher ; j'ai donc l'honneur d'ouvrir le bal et me voilà parti pour une première montée où mon pied glisse de la pédale d'accélérateur à la sortie de la chicane, ce qui n'aide pas vraiment à faire un temps ... Mais le plus dur est fait et serein je peux flâner et aller voir les autres passer, ce qui est toujours instructif. Justement voici lancée une R12 Gordini, elle s'approche de l'arrivée à toute allure et boum ! le pilote a vu bien trop tard la fin du parcours et la belle bleue gît sur les portes, l'avant bien meurtri, ce qui prouve qu'une petite reconnaissance avant la course, à pied à cheval ou en voiture est bien utile. Je ne me souviens plus du résultat mais que de joie et de fierté ressenties à la remise des prix, à l'appel de mon nom pour aller chercher une clé en croix ou un plaid à carreaux, je ne sais plus. Comme le disent les artistes français au concours Eurovision de la chanson, l'essentiel est bien de participer...

13 août : slalom en côte mondialement connu de *Saint Paterne Racan*, artificiellement tracé à l'aide de bottes de paille sur une petite route bosselée. Mon numéro de concurrent est le 23 et c'est avec une grande appréhension que je vois un peintre le dessiner sur les portes avec un

énorme pinceau, renseignement pris il s'agit bien d'une peinture à l'eau ; là encore le résultat est oublié, je suis seulement certain de ne pas avoir remporté le scratch , ni le groupe, ou la classe 1300 cc car je m'en souviendrai.

10 septembre 1978 : piste de karting de *Loches*, cette fois de façon officielle avec un engagement en bonne et dûe forme (numéro de course : le 6) pour ce slalom couru sous un beau soleil. J'adore ce petit circuit et la Simca y est fort à l'aise, levant la roue avant intérieure dans les appuis. Il faut seulement faire attention aux tas de pneus friands de tolérances fraîches qui délimitent le parcours.

24 septembre : première compétition sur circuit, premier peloton d'une trentaine de Rallye 2 et Rallye 3, c'est le grand bain ! Il s'agit de l'Inter Ecuries, course de fin d'année sportive qui réunit sur le *Bugatti* les concurrents des clubs régionaux. On m'a attribué le numéro 20. Courir au Mans c'est magique avec le passage devant les anciens stands et la pendule "Dutray", puis la vraie courbe Dunlop avec ce pont mythique connu dans le monde entier... Malheureusement la date traditionnelle de cette réunion ne permet pas de prendre quelque retard dans les séries, sinon les dernières se courront à la nuit tombée. C'est évidemment ce qui se passe pour la manche des Simca 1000 (certains concurrents partent quand même avec leurs cache-phares) les barquettes et les monoplaces étant bien logiquement prioritaires. Le départ est féérique avec toutes ces autos phares allumés, le grondement des échappements en descendant à fond vers le virage de la Chapelle ; pour un baptême de piste me voilà bien servi, je me souviendrai longtemps de ce spectacle vécu de l'intérieur. Pas de chance, l'émetteur d'embrayage déclare forfait et je reste sur le troisième rapport ce qui est une nouvelle fois pratique pour le chemin du retour avec les arrêts aux feux, croisements, etc...A noter que je roule sur route avec des pneus rechapés faute de budget pour acheter des XAS FF neufs : j'ai tout simplement la sensation de rouler en permanence sur du verglas, la voiture se dérobe constamment , j'ai encore eu une idée de génie en voulant faire cette économie !

Côté finances justement, il faut signaler à cette période un rodage de soupapes, le remplacement des pistons et de leurs axes, segments, coussinets, avec examen de la pompe à huile et de l'allumeur, ainsi que le remplacement de l'arceau 4 points par une cage 6 points.

25 mars 1979 : premier rallye de ma très grande carrière, celui de *Touraine* pour sa dernière édition dans la vallée de Cousse près de Vernou avec près de 130 engagés et seulement 71 classés ; terminer cette course du championnat de France des rallyes est déjà une petite victoire, même si en vérité nous ne finirons que 28^{èmes} du groupe 1 sur 31 concurrents. Mais avant d'en arriver là, il y a les reconnaissances que nous effectuons pendant plusieurs nuits avec la 504 de mon équipier et

ami Marc Bourdon ; nous avons convenu de faire quatre boucles chacun (8 x 32 km au total de cette ronde éprouvante pour les hommes et les mécaniques) avec ma vaillante Rallye 2 en échange de quoi je ferai une course de côte au volant de sa monoplace. En fait son auto ne marchera jamais et il la vendra bien avant que je l'essaye ! Nous décidons d'aller tourner auparavant sur le circuit Bugatti avec la Simca 1000 toute contente d'être sur un plateau tracté par la Pigeot ; notre confiance dans la météo est totale, la bête de course est munie de slicks exclusivement, et dès l'arrivée au Mans ... il pleut des cordes bien évidemment, ce qui permet néanmoins de bien glisser et freiner intelligemment sans ABS. Le grand jour approche avec d'abord l'envoi de l'engagement (1350 francs) puis la bonne nouvelle d'un sponsor qui se désiste au dernier moment au profit d'un "excellent" camarade d'écurie, ce qui nous confirmera qu'il ne faut jamais dévoiler ses projets trop tôt ; mais Marc en bon commercial dénêche un petit contrat à la dernière minute, et, après avoir collé sur chaque portière un beau 232 qui ne correspond d'ailleurs en rien au nombre d'engagés, nous voici enfin au départ sous la pluie ininterrompue bien sûr. Oui, il pleut sans arrêt depuis une semaine et les bas côtés sont des bourbiers, les routes très étroites et glissantes sont truffées de nids de poule, l'eau recouvre la chaussée dans certaines cuvettes, bref cette édition du Touraine ressemble vraiment à un rallye tout-terrain !

Ne possédant pas de racing pour la pluie nous montons des XAS FF, et tout irait pour le mieux si dès le départ le manomètre de température d'eau n'indiquait pas le pire ; en effet le bocal de liquide de refroidissement est vide et nous devons le remplir à chaque assistance, ce qui est dû à l'agonie de la pompe à eau. Il faut juste ajouter à cela une crevaison lente, et nous arrivons à bon port fatigués mais avec une automobile complète ce qui n'est pas le cas de tout le monde.

Je passerai rapidement sur le rallye des châteaux de la Loire pour lequel j'ai oublié ... de me réveiller, ainsi que sur une course de côte dans la Sarthe dont je ne me rappelle ni le nom, ni le tracé, mais seulement qu'il n'y a pas eu par miracle d'ennui mécanique.

8 avril (numéro 22) : c'est la date de la fameuse course de côte à *Charnizay* où j'étais jusque là spectateur, le soleil est de la partie et tout s'annonce pour le mieux. C'est pourtant là que je vais recevoir une terrible claque en me retrouvant au scratch 95 ème sur 98 engagés ; je me faisais une joie de participer à cette belle épreuve depuis des années et tout d'un coup je me sens ridicule. La voiture tire trop long car elle est équipée d'un couple conique 9x37 totalement inadapté à la course de côte.

13 juin (numéro 122) : slalom en côte de *St Gervais la forêt* avec un parcours bosselé et glissant agrémenté si l'on peut dire de bottes de paille, le genre de course régionale qui ne laisse aucun souvenir particulier.

24 juin (numéro 32) : superbe course de côte régionale de *Bonnes* dans la Vienne avec un bitume parfait et une enfilade très rapide là-haut dans la forêt. C'est là que mon ami Bernard Brisset va détruire complètement sa berlinette Alpine en sortant à fond dans les arbres, il est indemne mais décide à cet instant de tout arrêter pour se consacrer à son bateau ; lui au moins savait ce qu'il risquait depuis le temps qu'il écumait les épreuves de la région, à l'inverse de ce jeune concurrent en Rallye 2 qui a pleuré en découvrant les longerons arrières pliés suite à un tête à queue suivi d'une touchette ; il n'avait pas envisagé un instant que cela pouvait arriver, et il a abandonné sur le champ cette soudaine passion inassouvie

...

Pour ma part il faut changer le receptrice et l'émetteur de la commande hydraulique d'embrayage ce qui semble bien être l'un des principaux défauts de cette petite sportive.

5 août (numéro 72) : me voici sur le circuit de *la Châtre* dans l'Indre pour une belle empoignade avec un peloton de furieux en Rallye 2 sous un soleil de plomb. Il y a plusieurs manches et on en a pour son argent ! A noter simplement un caillou projeté dans le pare-brise par le concurrent précédent avec un bel impact d'un diamètre de plus de dix centimètres, heureusement le triplex c'est du costaud. Pour ce petit circuit qui ne cesse de monter descendre et tourner, le couple conique s'avère encore une fois inadapté.

Ce mois d'août est par ailleurs marqué par une violente sortie de route ... en ville, dûe à une consommation d'alcool du conducteur équivalente à celle de la voiture je l'avoue, et à une bonne dose d'inconscience. Le résultat est catastrophique : outre l'état de la tôlerie avant semblable à la R8 Gordini quand le petit pont avait traversé, tout le train avant est à changer (lame de suspension, biellettes, rotules, moyeux) auquel il faut ajouter le collecteur d'échappement cassé net, le saut sur le trottoir lui ayant été fatal (!) mais le passage au marbre est évité de justesse.

16 septembre (numéro 30) : encore une course de côte régionale, celle de la *Chapelle Blanche* longue de 1,2 km dont c'est la première édition. Je ne me souviens que du revêtement bosselé et étroit de ce parcours fort quelconque.

23 septembre (numéro 37) : nous sommes à nouveau au *Mans* pour la fin de cette saison avec l'Inter-écuries qui cette fois sera disputé de jour. Les Rallye 3 occupent les premières places et c'est déjà la descente vers la Chapelle ; au rétrogradage malgré l'échappement libre j'entends un claquement sec à l'arrière, et à la fin du premier tour la température d'eau est au maximum. C'est à la courroie de pompe à eau que l'on doit le bruit, elle a sauté et le joint de culasse avec, peut-être fragilisé depuis l'incident du critérium de Touraine. Le retour par la route est à nouveau

très plaisant avec d'incessants arrêts pour ravitailler en eau la Simca assoiffée, c'est à croire que le circuit manceau est maudit !

16 mars 1980 (numéro 188) : le *critérium de Touraine* se dispute dorénavant autour de l'Île Bouchard avec 125 partants pour un parcours total de 440 km, au bout duquel il ne restera que 76 participants classés ; la place de droite est occupée par Nelly et le temps est gris mais sec. L'auto arbore de nouvelles couleurs bleue-blanche-rouge très discrètes, elle sort de révision avec une distribution neuve, un réglage moteur, des freins refaits, un réglage des trains avant et arrière, le montage d'un couple court 8x35, et la pose de deux renforts latéraux sur l'arceau au niveau des portes. Nous avons un sponsor qui a réglé le montant de l'engagement (1500 francs), que demander de plus ?

Nous finissons cette longue épreuve à la septième place de la classe 1300 derrière les Rallye 3, ce qui est loin d'être décevant. Par contre les synchros donnent des signes de fatigue et il faut à nouveau ouvrir la boîte pour réparation, ainsi que le démarreur.

20 avril (numéro 72) : nouvelle réunion sur le petit circuit de *la Châtre* avec une Rallye 2 en pleine forme suite au changement du couple conique, sur route c'est moins évident avec un bon 140 km/h maxi mais en ville au feu vert elle est imbattable ! Nous emmenons la fidèle bête de course sur un plateau tracté par notre 504, véhicule de la gamme Peugeot réputé pour sa souplesse mais bien peu pour sa sobriété ...

1er juin (numéro 15) : décidément la voiture est différente et j'ai progressé également je pense en freinage tardif et en maîtrise de la glisse, le résultat est positif avec un temps bien meilleur que l'année précédente (trois secondes pleines !) sur les 1,9 km de cette belle côte de *Charnizay*. Il fait très beau et 69 voitures de course se présentent au départ, le montant de l'engagement étant de 300 francs, voilà pour la fiche technique de cette épreuve. Je me classe 11ème du groupe sur 19 et premier des Rallye 2 derrière cinq Rallye 3 intouchables. Non mais !...

14 juillet (numéro 35) : la grenouille de la météo doit se demander pourquoi en ce jour de fête nationale généralement surchauffé, il pleut autant aujourd'hui ; le vieux circuit de *Magny-Cours* est déjà sinistre par beau temps, alors que dire de ce samedi aux essais où je sors dans la droite après les tribunes car la pédale de frein est allée au fond, cassant net au passage l'échappement dans la terre, où la 504 crève sur la caillasse du parc intérieur du circuit au moment de faire ressouder la tubulure dans un petit atelier du village et réparer la roue, lequel échappement ne va tenir que quelques tours supplémentaires de circuit avant de retourner à la soudure mais pas avant de changer une nouvelle roue à plat de la tractrice, où enfin la tente de camping censée abriter de la pluie notre petite équipe possède un beau trou au dessus de la

chambre ... Il y a des jours comme ça ! Bref, la course du lendemain sur piste sèche est agréable avec une bataille entre Rallye 2 semblable à celle de la Châtre trois mois auparavant.

Complètement abruti de fatigue j'ai laissé le volant de la 504 pour le retour et je dors profondément quand une agitation soudaine me réveille : un pneu de la remorque vient d'éclater, nous n'avons pas de roue de secours correspondante, le cric n'accepte pas le poids du plateau ajouté à celui de la Rallye 2 et il plie bien évidemment, le tout dans le noir sur le bord de la route ; heureusement quelqu'un va trouver une roue d'Estafette et un cric mais j'avoue que je ne m'en suis pas trop occupé, étant vraiment "crevé" (sans jeu de mots) ! Pour couronner le tout, ce plateau emprunté ne possédait pas de carte grise ce qui n'aurait sans doute rien arrangé en cas de contrôle policier ...

10 août (numéro 132) : course de côte du *Mont Dore*, épreuve du championnat de France comptant également pour le championnat d'Europe de la montagne, longueur 5 km, 268 partants dont des Suisses, des Allemands, 75 concurrents pour le seul groupe 1, tous les chiffres de cette épreuve dépassent ce que j'ai l'habitude de rencontrer dans notre région. Partis le vendredi avec la Rallye 2 sur le plateau attelé à la Peugeot, nous arrivons tranquillement pour installer le campement et subir les vérifications techniques avant la cohue ; grosse surprise au contrôle de l'auto, le commissaire technique refuse mon inscription en groupe 1 car les supports d'amortisseurs avants ne sont pas fixés à la caisse comme à l'origine et il m'inscrit d'autorité en groupe 2, malgré mon ... emportement . J'essaye en vain d'expliquer que la voiture court ainsi depuis toujours sans problèmes mais le ton monte bien vite et on me dit qu'après les ennuis techniques je pourrai en avoir pour ma licence si je continue à être grossier et agressif. Inutile d'en rajouter, et je commence les montées d'essais de cette côte sans lignes droites dont certains virages sont très faciles à confondre, d'ailleurs les concurrents reconnaissent le parcours une bonne partie de la nuit avec l'auto de course ou le camping-car ! Nous effectuons quelques montées au milieu de ces kamikazes dont certains n'ont pas de phares, mais honnêtement je pense que cela ne sert à rien car la nuit les repères ne sont plus les mêmes et il faut porter beaucoup trop d'attention à tous ces fondus lâchés sur le parcours. En course je suis noyé dans le peloton des groupes 2 avec un temps qui m'aurait classé 57^{ème} du groupe 1.

Retour à la maison avec dès le début bien sûr le lot habituel d'ennuis, cette fois ce sera un gros trou dans un piston de la tractrice avec un beau panache de fumée blanche assorti d'un bruit de marteau-piqueur ; la 504 ne veut plus avancer et il faut la soulager en descendant la simca 1000 de la remorque. Nous revenons donc au ralenti avec la tractrice souffrante attelée à un plateau vide, suivie d'une auto en slicks et pot d'échappement libre ... encore un beau convoi qui nous vaudrait du succès en cas de rencontre avec la maréchaussée ; heureusement il doit y

avoir du football à la télévision ce dimanche là car nous n'apercevons aucun képi à l'horizon.

7 septembre (numéro 15) : course de côte à *Neuvy le roi*, près de Tours. Cette épreuve possède une sinistre réputation avec la mort d'un jeune pilote et l'amputation des deux jambes d'un autre, deux drames dûs en partie à la vitesse engendrée par le profil en descente de ...la côte ! En effet la plongée dans la forêt à l'aveuglette vers le petit pont n'incite pas à la prudence et si les sorties de route n'ont pas toutes eues de conséquences mortelles pour les pilotes, le nombre de caisses totalement pliées y est toujours élevé. Cette édition n'attire d'ailleurs que 55 partants. Je réussis un parcours correct avec un passage très "limite" dans le fossé du dernier droit avant l'arrivée sans lever le pied !...

14 septembre (numéro 7 pour Nelly, et 4 pour moi) : nous engageons en effet la voiture pour deux conducteurs - comme le règlement nous y autorise - à cette course de côte régionale de la *Chapelle Blanche* ; j'ai la joie de finir second du groupe 1 derrière une Rallye 3 (et donc de la classe 1300), dans cette épreuve qui compte cinquante partants pour sa deuxième édition. C'est d'ailleurs avec une réelle émotion que je vais chercher ma coupe en pure ferraille nickel-chrome à la remise des prix car elle vaut pour nous à cet instant "tout l'or du monde", à l'issue d'une saison bien remplie.

A cette époque je traîne souvent dans le garage de l'agent Renault Claude Lehoux qui me prodigue nombre de bons tuyaux et astuces pour les courses et j'écoute ses aventures au sein de la coupe R5 Alpine sur circuit, digne héritière de la coupe Gordini. Il renouvelle justement son matériel et se sépare de sa R5 Coupe, un des tout premiers exemplaires (fin 1976 !). La Simca 1000 Rallye 2 est donc revendue après tant d'années de bons services, imposant un passage du "tout à l'arrière" "au" tout à l'avant" avec d'ailleurs des conséquences tout à fait inattendues... Au passage les parents sont de nouveau sollicités pour un emprunt financier.

La petite Renault passe d'abord au débosselage, il y en a vraiment besoin, puis en peinture avec un mariage fort peu heureux de bleu et orange métallisés et nous voilà partis vers le circuit *Bugatti* pour une véritable prise en main. Je découvre alors une auto facile à conduire rapidement et qui freine très fort, mais dès qu'elle devient très vive (voire violente et incontrôlable) dès qu'on attaque le vrai pilotage ; après consultation auprès du spécialiste cité plus haut, il s'avère que tout est à ré-apprendre avec cette drôle de machine dont le poids est très élevé sur l'avant, délestant ainsi un train arrière qui n'a déjà plus qu'une roue au contact de la piste dans les virages... Ajoutons à cela qu'il est totalement interdit de contrebraquer quand elle part en travers, ni de lâcher l'accélérateur, il faut au contraire garder les roues droites et le champignon soudé au plancher et ça passera - presque - toujours ; je dois donc m'habituer à une traction avant très survireuse (!) après avoir connu une propulsion arrière très neutre qui glissait des quatre roues, en accumulant un maximum de kilomètres sur ce circuit avec d'autres concurrents de la Coupe, ce qui permet de trouver les trajectoires et les zones de freinage. Nous sommes 5 tourangeaux engagés dans cette aventure, ce qui nous vaudra les honneurs de la "Nouvelle République", journal peut-être moins diffusé que "Le Monde" mais tout aussi pratique pour les épluchures de légumes... Entre temps, Renault a légèrement modifié l'étagement de la boîte de vitesses de la R5 Alpine modèle 81, c'est ainsi que le constructeur envoie à chaque concurrent une boîte 5 NEUVE, sans échange avec l'ancienne (difficile d'imaginer le coût de cette opération !) malheureusement pour notre bourse, il faut changer les deux cardans complets pour une simple question d'entraxe différent des goupilles en sortie de boîte : en effet, notre brave R5 est un des tout premiers modèles, et l'adaptation est impossible avec les transmissions. Bref ... J'ai

le plaisir de tourner dans des temps comparables à ceux de mes collègues et même plus vite que l'un d'eux qui possède une auto entièrement neuve, ce qui me vaudra cette merveilleuse réflexion empreinte de modestie : " je sais pourquoi je vais moins vite que toi, ma boîte de vitesses n'est pas encore rodée ! " ce qui m'a permis de vérifier que le ridicule ne tuait personne , heureusement ...c'est d'ailleurs ce même bon camarade qui m'a poussé généreusement à l'entrée de la grande courbe du Musée, en plein appui, m'envoyant dans un magistral tête à queue labourer l'intérieur du virage. Un autre concurrent trouve très drôle de me pousser violemment à l'attaque de la courbe Dunlop pour bien me faire comprendre que je me traîne. Renseignement pris, il faut rester en quatrième (et non en 5) jusqu'à la Chapelle, avec un compteur et un compte-tours absolument bloqués à fond durant toute la descente !

Le règlement de la Coupe est intéressant financièrement car les droits d'engagement sont remboursés : tout d'abord ceux de la somme versée en début de saison pour s'inscrire (après les premières épreuves) puis après chaque rencontre dès l'instant que l'on prend part effectivement au moins aux essais, tout ceci afin d'assurer aux organisateurs des plateaux conséquents de concurrents motivés !...

1981, le 8 mars : selections de la Coupe sur le *circuit Bugatti*. On ne rigole plus, il y a là 141 pilotes au volant de 141 autos à priori semblables, avec pour seul juge le chronomètre ... La R5 est décorée aux couleurs Elf, Dunlop, Bilstein, Facom, et bien sûr Renault en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire. Le numéro 131 orne dorénavant les portières et le capot. J'ai moi-même collé deux adhésifs de l'écurie Val de Loire sur le pavillon, en échange d'une prime fort bienvenue. Avant de commencer les hostilités, il convient de souscrire aux vérifications techniques et là les ennuis arrivent : la pige de contrôle pour la hauteur de caisse que manie le commissaire ne passe pas sous les longerons arrières, en bref l'auto est trop basse et l'heure de la pré-grille approche bien trop vite à mon goût ... Repli stratégique vers le préparateur Claude Lehoux qui a réglé la voiture quelques jours auparavant, et qui sans s'émouvoir me demande si j'ai fait le plein (!?) " Bien sûr que oui ..." que je lui réponds fier comme bar-tabac.

" Et tes pressions de pneus, tu as mis combien ?..."

" Ben... 2,5 partout comme d'habitude chef ! "

Moment intense de réflexion et enfin réponse du professeur ès-clef de 13... " Vidange ton réservoir et laisse 5 ou 10 litres environ, puis gonfle tes roues à 6 kg, et enfin soulevez à deux l'arrière de l'auto discrètement juste avant de repasser au contrôle, voilà j'avais dû oublier de te le dire !

" Aussitôt dit, aussitôt fait, et voilà un commissaire tout content, pas dupe un seul instant mais heureux de contrôler une auto conforme. La Coupe a toujours été ainsi avec son traditionnel bizutage, il faut que chacun apprenne comme il peut les combines des anciens. Bon, avec tout cela l'heure "H" approche et je passe ma vieille combinaison nomex quand

Manou Zurini me fait remarquer l'écusson Simca Talbot fièrement brodé sur le devant, oups merci m'sieur ! En effet Renault fournit gracieusement les combinaisons aux couleurs de la Coupe à partir de la deuxième épreuve, aujourd'hui on nous prend seulement les mensurations en vue de nous équiper à Montlhéry. En revanche, dès maintenant il suffit de passer au camion Elf pour recevoir gratuitement essence et huiles moteur/boite, comme ce sera le cas sur chaque circuit de la saison ... Car la Coupe c'est aussi cela : droits d'engagements remboursés, camion magasin de pièces dans le parc, pneus Dunlop montés équilibrés sur place et vendus aux concurrents avec 50% de remise, assistance Facom pour les réglages moteur et trains roulants, carburants gratuits, combinaison ignifugée avec gants, cagoule et sous-vêtements nomex offerts ... c'est sûr que l'on fait des envieux auprès des pilotes d'autres formules de promotion bien moins loties, cela change également des bidouilles sans fin de l'époque héroïque de la Rallye 2 !

Persuadé que je ne me qualifierai pas pour un premier essai, je commence ma série sans attaquer, en freinant tôt et en laissant passer tous ceux qui le demandent gentiment ; en vérité je vais louper pour quelques centièmes une place sur la grille de départ, étant impressionné par le nombre de concurrents en piste et trop concentré à surveiller les rétroviseurs. Si seulement j'avais forcé un peu plus ...

L'auto était pourtant idéalement équilibrée et un seul un souci de freinage m'a vraiment préoccupé : la pédale n'a pas en effet la même course à chaque fois, ce qui ne donne pas vraiment confiance. Retour au préparateur et double question : pourquoi la pédale de frein patati-patata, et pourquoi les autres pilotes allument plusieurs fois brièvement leurs feux stop dans les lignes droites même si aucun autre concurrent n'est tout près (en effet cela ne ressemble pas à la tactique qui consiste à "lêcher" la pédale avec le pied gauche juste avant de vraiment freiner, histoire de déconcentrer le suivant immédiat ...) Nouvelle réflexion intense du maître et réponse accompagné du déjà habituel " j'ai dû oublier de te le dire " : les ressorts qui maintiennent les plaquettes de freins ont été enlevées pour supprimer au maximum les frottements, donc après chaque freinage elles se décollent des disques et il faut légèrement toucher la pédale avant le prochain virage, c.q.f.d !

Montlhéry le 29 mars : le vieil autodrome est bien triste dans la grisaille, avec son parc " concurrents " boueux et son béton omniprésent. Je suis déjà venu ici en accompagnateur d'un pilote de Rallye 2, mais aujourd'hui il faut découvrir un à un les pièges de ce monument au volant d'une auto entourée de fous furieux ... Faisons ensemble un tour de circuit unique en son genre : la longue ligne droite des tribunes nous précipite vers le freinage de l'épingle bien étroite des Deux Ponts, puis accélération pour une grande courbe à gauche à fond en montée ; passage sous la passerelle en descente pour l'épingle du Faye en devers, un peu de tranquillité (!) jusqu'à la chicane précédant l'anneau. Ce fameux

virage relevé est fort déroutant, l'auto se tasse sur ses suspensions, les plaques disjointes de ciment la font trembler, la direction devient dure avec un volant qu'il faut maintenir braqué vers la gauche (étonnant dans une courbe à ...droite), les rétroviseurs ne servent à rien car le gauche regarde le ciel et le droit le revêtement, ajoutons enfin deux chicanes dans lesquelles il faut plonger ni trop tôt ni trop tard avec un gros freinage déstabilisé, et desquelles il faut ressortir en remontant sur l'anneau pour rejoindre la ligne d'arrivée ...facile, non ?

Inutile de préciser que je patauge complètement en découvrant toutes ces subtilités. Au premier tour de ma manche d'essais, je m'offre un superbe deux roues à la chicane précédant l'anneau car j'ai mal évalué la hauteur du vibreur, l'auto hésite pour retomber sur le toit ou sur les roues, elle choisit finalement comme moi la deuxième proposition car il faut rentrer par la route à la fin du week-end. J'essaye d'appliquer ce que j'ai entendu ici ou là, à propos de la trajectoire sur le banking : soit il faut grimper tout en haut (mais en perdant de la vitesse) pour fondre à toute allure sur les chicanes, soit rester plus bas à vitesse constante avec pour avantage de mieux se présenter à l'entrée de ces fameuses chicanes. J'avoue qu'aucune de ces deux tactiques ne m'avantage, et je ne prends aucun plaisir à piloter sur cet autodrome pourtant mythique.

La seule consolation du meeting sera la dotation du paquetage, comme à l'armée, sauf qu'ici c'est un plaisir de recevoir gratuitement combinaison complète et blouson dans un beau sac aux couleurs de la Coupe, avant de passer en tenue de combat devant l'objectif du photographe officiel.

Un dernier mot avant de quitter ce sinistre circuit : le soir venu, j'ai essayé d'atteindre le rail au sommet de l'anneau relevé, en escaladant à la force des bras le ciment quasi-vertical dans la partie la plus haute ; pas facile du tout, et quel spectacle en découvrant de l'autre côté le vide ! On comprend mieux dès lors la recommandation de ne pas fortement ralentir tout en haut de l'anneau, on tremble en pensant que le rail n'est présent que depuis les années 70, et enfin on rigole encore de voir la chienne Dolly essayer de grimper comme nous, et glisser inlassablement dans un crissement de griffes sur le ciment lisse ...

Nogaro le 20 avril : Il fait très beau pour ce long week-end de Pâques, et je vais pouvoir découvrir le circuit tranquillement en essais privés. Malheureusement, ce que je crois être un privilège à l'échelle de notre budget (jours supplémentaires de congés et location du circuit) n'est rien à côté de la semaine entière d'essais de certains concurrents engagés dans cette formule dite de promotion. Cela étant dit, le circuit me plaît et je peux tourner en même temps que Claude Lehoux, ce qui m'aide beaucoup pour les freinages et les trajectoires. Mais je suis fort intrigué lorsque je le vois rouler quelques fois deux roues dans le bas-côté à droite au ralenti, puis attaquer de nouveau comme un diable, pour recommencer le manège cette fois à gauche, avant de repartir à fond . Est-ce la forte chaleur qui tape sur le casque du professeur ...

" Je refroidis mes pneus, voilà tout ! Je ne te l'avais pas dit ?.."

On repart mais cette fois-ci sur la longue ligne droite longeant l'aérodrome, c'est bien l'auto du maître immobilisée par un court-circuit. C'est moi l'apprenti qui vais le pousser jusqu'au parc, démontrant ainsi la solidité des boucliers en plastique des R5.

Sur ses conseils, je vais mettre également à profit la fin de la journée lorsque le circuit est désert, pour inspecter à pied chaque vibreur, chaque bas-côté, afin de savoir si en cas de besoin, une roue pourrait s'y égarer sans casse. Cette leçon sera retenue pour chaque nouvelle épreuve, en circuit ou en côte, c'est ce qu'on peut appeler sans forfanterie " l'expérience " ... Une nouvelle fois je ne suis pas qualifié pour la course à la fin de ma série, mais de toutes façons les concurrents sont tellement acharnés que les manches d'essais ressemblent fort aux compétitions du dimanche. Le meeting est malheureusement gâché par la mort d'un pilote de la Coupe de l'avenir, Jean Claude Plessy, qui s'est écrasé sur le mur au bout de la ligne droite avec sa frêle barquette. Il avait 26 ans.

Magny-Cours le 3 mai : le circuit est chargé d'histoire, certes, mais quelle décrépitude ... les sanitaires sont inexistantes, le parc toujours aussi peu accueillant, la piste est bosselée, craquelée, et le temps est gris comme toujours ici, bref il faut faire avec ! La R5 reçoit son nouveau numéro, le 97, correspondant au classement après les trois premières rencontres. Aucun souvenir particulier de cette sinistre épreuve alourdie il est vrai par une ambiance orageuse au sein de nos accompagnateurs, on en reparlera plus loin. Un détail attire cependant mon attention : les autos passent la nuit dans le parc sur quatre chandelles, laissant pendre leurs roues ... pourquoi ? La réponse arrive au matin, lors du contrôle de la hauteur de caisse ! Il fallait y penser.

La Châtre le 24 mai : les épreuves se succèdent à un rythme soutenu, nous voici sur le circuit qui évoquent tant de bons souvenirs avec la Simca Rallye 2 ...pour peu de temps à vrai dire : deux imprévus vont gâcher la fête, tout d'abord on tourne sur le grand circuit (dans le sens inverse de celui que j'ai toujours emprunté) et, cerise sur le gâteau, le temps est maussade le samedi matin pour laisser place à une pluie torrentielle lors de la séance d'essais l'après-midi. La piste est maculée de boue, il y a des autos dans tous les sens, la visibilité est nulle dans la ligne droite derrière les stands malgré les essuie-glaces et le lave-glace actionnés en permanence, il faut néanmoins suivre à fond celui qui est devant, c'est une histoire de fous ! Je me loupe complètement au freinage de l'épingle, je vois le rail approcher sur le côté -boum- l'auto rebondit sans s'arrêter (je me dis que tout le flanc doit être enfoncé à en croire le bruit) dans l'immédiat seul le rétroviseur gauche a pris, de toutes façons je ne vois rien dans les rétros depuis le début. C'est avec un grand soulagement que j'aperçois le drapeau à damiers annonçant la fin de cette série ... Il est temps de faire le bilan de cette nouvelle épreuve : côté positif l'auto n'a

rien d'autre qu'une éraflure sur le côté, c'est chouette. Côté négatif, évidemment il y a beaucoup à dire avec pour commencer le dernier temps des essais dû à une négligence impardonnable : celle d'avoir monté des pneus absolument neufs, donc non rodés et gonflés à une pression prévue pour le sec. Cette merveilleuse idée est celle de notre fidèle Martial, préparateur à ses heures de l'auto et surtout de l'apéritif vers midi, dix-huit heures et j'en passe. Notre incompatibilité d'humeur grandissante va peser lourd dans la perte du moral au fil des courses, ajoutons à cela la dégradation des réglages de la voiture et on peut facilement comprendre que la saison semble bien mal engagée ...

Charade le 14 juillet : ce merveilleux circuit est encore à cette époque absolument semblable à celui emprunté quatre fois par les F1 dans les années 70, où les bacs à graviers sont inconnus, tout autant que les grillages ou rails à la mode de nos jours. Ici, les arbres bordent les virages, la piste est ouverte au trafic routier toute l'année et beaucoup le comparent au célèbre circuit naturel allemand du Nurburgring. Les tribunes sont bien celles que l'on retrouve dans le film Grand-Prix et on s'attend dans le parc à rencontrer Yves Montand ou Francoise Hardy : rien n'a changé !.. Difficile à apprendre, dangereux, ce monument de huit kilomètres et cinquante virages (on est loin des tourniquets d'aujourd'hui !) se divise schématiquement en une moitié en montée, et la seconde en ... descente. Tout en haut du virage du Belvédère (!) on surplombe la ville de Clermont Ferrand avant le grand plongeon. Je fais de mon mieux mais je me sens mal à l'aise, toutes les courbes se ressemblent et je comprends que je me traîne quand, dans la fameuse courbe de la descente de Gravenoire, je me fais dépasser à droite par deux furieux à fond et complètement en travers ... Ce toboggan pour adultes est très impressionnant en R5 Alpine, mais comment faisait par exemple Jackie Stewart en 1972 : 306 kilomètres de course au ras des talus à la moyenne de 163 km/h, cela laisse vraiment rêveur.

La manche de la Coupe, suivie à nouveau en spectateur, sera décapitée dès le début par un accrochage monstre impliquant quinze concurrents.

La tension avec notre valeureuse " équipe d'assistance " monte encore d'un cran, et notre auto qui est une des rares à venir par la route et surtout qui sert toute la semaine pour le boulot, est de plus en plus délicate à piloter

. Totalement déréglée, elle ne m'inspire plus confiance ; bref, le moral est au beau fixe !

30 août : le programme de la Coupe est temporairement mis de côté, et la R5 est engagée à la ronde de *Braye sur Maulne*. Elle arbore le numéro 77 et de belles affiches " à vendre " sur les côtés au cas où ... J'ai l'excellente (ou inconsciente ?) idée de partager le volant et donc les frais d'engagement avec le nouveau possesseur de notre ancienne Rallye 2, ce que je vais très vite regretter ! En attendant le départ, j'ai l'honneur

de signer un autographe, le premier et le dernier d'ailleurs de ma glorieuse carrière, et d'exposer ma saison au micro que me tend le speaker de l'épreuve. Dommage qu'une fois l'interview terminée, on se rende compte que le son était coupé depuis le début ! Bon, il faut y aller, à moi l'honneur de faire la première boucle : ligne de départ, cinq-quatre-trois-deux-un, et ... moteur coupé net, non on redémarre, et ... rebelote le moteur s'arrête. C'est le coupe-circuit fixé en bas de la console qui fait du zèle, et le maintenir sur tout le trajet en étant attaché au fond du baquet est un plaisir pour le copilote. Une élégante réparation avec du fil de fer sera effectuée dès la fin de cette boucle, et déjà c'est à mon tour de passer à droite ; je n'aime pas trop cette place car il n'y a pas de double pédalier semblable aux R5 d'auto-école, et je vois bien que la ligne droite est bientôt finie, qu'il y a du gravier, que le virage arrive très vite et boum, on saute le fossé, traverse la cloture et les bottes de paille pour labourer un bon moment le champs en face. Le train avant avait-il besoin de ce savant réglage - j'en doute encore aujourd'hui - quand au bouclier il est seulement fendu. Ma confiance, déjà faible je l'avoue, en mon équipier sera terriblement limitée jusqu'au soir de cette ronde régionale !

6 septembre : Neuvy le roi, la côte qui descend. La banquette arrière est déposée, histoire de gagner au moins ... quelques kilos, la voiture reçoit le n° 36 et affiche toujours la mention " à vendre " sans pour autant attirer de clients d'ailleurs. Le montant de l'engagement m'a été offert par l'agent Peugeot (!) du village en contrepartie de la pose de trois autocollants sur le capot avant et les ailes arrières. La R5 est de plus en plus difficile à conduire et dans la descente elle se dandine fort dangereusement ; je termine huitième sur les dix engagés en groupe 2. C'est donc la fin de la saison et la R5 n'est pas vendue, il n'y a pas d'autre possibilité que de recommencer la Coupe sachant que la nouvelle R5 Alpine turbo sera engagée en même temps. Notre vénérable grand-mère reçoit une livrée plus discrète, un bleu marine métallisé sur toute la carrosserie y compris les pare-chocs.

1982, le 6 mars : Circuit Bugatti au Mans, qualifications de la célèbre Coupe avec 170 engagés dont 116 avec la nouvelle 5 Alpine turbo, inutile de dire qu'il sera impossible de suivre avec une vieille auto à mécanique " atmosphérique " rendant près de 30 chevaux aux suralimentées. Nous sommes à nouveau cinq tourangeaux à tenter l'aventure et la Nouvelle République nous consacre un article avec photo, comme l'année précédente. La voiture hérite du numéro 61, et dès le début de ma série je me rends compte de la différence à l'accélération, il n'y a rien à espérer (la meilleure atmo réalisera le 45 ème temps à quatre secondes de la première turbo). Une anecdote, histoire d'égayer ce sinistre souvenir : nous discutons entre concurrents aux côtés des autos disposées en pré-grille, lorsqu'à la surprise générale une 5 Alpine turbo se rallume seule et pousse les précédentes ! Heureusement personne ne se trouvait devant

cette effronterie dont le propriétaire avait laissé le contact et une vitesse engagée ; difficile à croire quand on ne l'a pas vu ...

Nogaro le 12 avril : le divorce est prononcé avec Martial l'assistant ès-Kronenbourg , ce qui ne change rien dans la préparation de l'auto. Le moral est à zéro, les finances aussi, ainsi se termine l'aventure de la Coupe R5. Nogaro me permet toutefois de rencontrer un pilote simple et sympa, J.C Lagniez engagé en production sur la monstrueuse Chevrolet Camaro (il a signé depuis les cascades du film "Taxi" entre autres).

30 mai : dernière épreuve avec la petite Renault à la ronde de *Bléré* (n° 340) dont nous revenons avec une belle coupe nickel-chrome ; l'auto a bien marché sur ces petites routes étroites et ses défauts rédhibitoires sur circuit sont estompés en rallye. Les acheteurs ne se bousculent pourtant pas du tout à cet instant, ce qui peut laisser pensif quand on connaît la difficulté pour retrouver aujourd'hui une vraie R5 Coupe non bidouillée ...

13 juin : " Allo, j'appelle pour l'annonce parue dans Echappement n°164 ... oui, la monoplace Grac à échanger contre une R5 Alpine ... alors comme ça, bon d'accord, ben faut voir ... dans les Landes ? on arrive ..." et voilà comment on se retrouve sur la route avec les deux autos, la R5 Coupe qui restera là-bas et le break R12 muni d'un attelage pour ramener le précieux chargement sur sa remorque. Dans sa robe rouge éclatante et munie de splendides jantes Gotti 073R démontables, c'est vrai qu'elle " assure à donf " cette formule ; ce qui est moins enthousiasmant c'est le moteur de Rallye 2 associé à une boîte 4 vitesses Renault, mais aveuglé comme je le suis en la découvrant, je laisse sans regrets la pauvre R5 en échange ... En remontant vers Tours on apprend en direct la mort de Ricardo Paletti au grand prix de F1 à Montréal, c'est moche, très moche. Mais voir danser dans le rétroviseur notre nouvelle monture sur le plateau Alméras redonne le moral. Comment savoir à cet instant que c'est parti pour cinq années de galère, de réparations incessantes, pour arriver à rien en partant de nulle part !

19 septembre : Claude Lehoux m'annonce qu'il va participer à la ronde des vins (hic !) à *Chancay*, avec son R5 Alpine turbo de la Coupe et me propose la place de droite, également connue sous le nom de "place du mort". Le temps de prendre ma licence et la combinaison ignifugée et nous voilà au départ de ce mini-rallye. J'avoue humblement qu'au début j'ai regretté d'avoir accepté, surtout dans la partie haute de l'épreuve, une enfilade à fond quasi-absolu au milieu des arbres et les vignes... Bon souvenir global de cette journée malgré tout, si l'on oublie la pluie au début, pour ne se rappeler que de la 13^{ème} place au scratch sur 65 partants.

1983, mois de mai, Magny-Cours : bientôt un an que la monoplace est arrivée au garage, et tout est à reprendre pour essayer d'en faire quelque chose ressemblant à une vraie auto de course ; le vieux circuit hivernal nous accueille sous la pluie, ce qui remonte le moral on s'en doute. Enfin les premiers vrais tours de roues et déjà une autre bonne nouvelle : le moteur chauffe, serre, et ... casse. Tout est à changer, le bloc moteur (non chemisé) y compris. Heureusement, il y en a un en attente à la maison, provenant d'une 1000 Rallye en épave récupérée pour les pièces.

mois de juillet : de nouveau à *Magny-Cours* avec un moteur refait par

un ami garagiste installé à Tours, et accouplé cette fois à une nouvelle boîte 5 vitesses. Le soleil est de la partie mais l'auto marche moyennement à cause d'un échappement fait-maison qui bride le moteur. La coque est de nouveau rouge après avoir connu brièvement un bleu Gordini.

août, la Châtre : nouvelle séance d'essais sur le circuit de *Chavy* (c'est son vrai nom) avec le lot habituel d'ennuis en tous genres : fuite du réservoir, sélecteur de vitesses, pneus slicks qui ne tiennent pas la pression (le problème ne sera jamais vraiment résolu même avec les jantes achetées neuves pour les pneus pluie).

1984 circuit Bugatti, au Mans : la monoplace a été entièrement démontée, le châssis mis totalement à nu, toutes les autres pièces sont révisées. Un arceau au dessus du tableau de bord est soudé, les flancs lourds et disgracieux sont remplacés par des petits caissons en alu, un flexor de direction est rajouté, deux extincteurs avec leur rampe d'arrosage sont installés, le siège est repensé ... chaque pièce est plus ou moins modifiée. L'auto est immobilisée très longtemps et toujours pas engagée en compétition ; à noter une nouvelle peinture bleue qui remplace donc le rouge précédent !

Un nouvel échappement bricolé ne donne pas davantage satisfaction, et je me traîne en essais sur le circuit Bugatti lamentablement malgré toutes ces modifications.

5 août : course de côte de *Duneau*, petit village de la Sarthe profonde. La formule va enfin rouler en course mais je n'ai guère de bons souvenirs de cette journée, aucun en tous cas comparable à ceux de la période Rallye 2 ou tout était simple, planifié. La descente aux enfers continue ...

27 octobre : course inter-clubs de *la Châtre*, enfin une course en circuit avec d'autres monoplaces. La mienne est sans conteste la plus pourrie, c'est également l'avis du commissaire technique qui la vérifie, mais qu'importe le fourgon pourvu qu'on ai l'adresse ! Le moteur a reçu un vrai collecteur d'échappement 4/1 et il délivre enfin toute sa puissance, ce qui est positif comparé à l'avalanche d'ennuis (fuite d'air sur toutes les jantes, maître-cylindre de frein, panne d'essence impardonnable au beau milieu de la séance d'essai, etc ...)

1985 : année sabbatique mais pas sympathique. L'auto est démontée, le moral n'y est plus du tout. Heureusement, le circuit Scalextric remplace les vraies courses à l'échelle 1 !

1986 : course de côte de *Fréteval* (Loir et cher) le 13 juillet. Il fait beau, mais la journée commence mal dès les vérifications techniques ... En effet, le commissaire habilité juge la hauteur de l'aileron trop généreuse,

et reproche l'absence de repose-tête. Comment remédier à cela sans assistance, sans matériel ? Autant abandonner et rentrer à la maison !

10 août : énième course sur le circuit de *la Châtre*, avec la joie de rouler en peloton au milieu des autres monoplaces, cela laisse de belles images inoubliables. Inutile d'énumérer les ennuis habituels aux essais, mieux vaut garder le souvenir d'une belle course malheureusement interrompue par un cardan brisé (j'étais à l'aise pour une fois au volant de cette rétive monoplace et j'attaquais en empruntant allègrement les vibreurs, ce qui a déboîté une transmission côté BV laquelle a détruit au passage la batterie).

Une belle coupe à la remise des prix fait quand même bien plaisir ...

Magny-Cours servira de dernier terrain d'essais, mais que faire avec une auto dont la pédale de frein casse net au bout de la ligne droite une première fois ? Le temps de réparer et de reprendre confiance, et après quelques tours re-belote, la pédale va au fond du cockpit ... Cette fois, c'est décidé, il faut arrêter et vendre ce cerceuil à roulettes. Ce sera fait le 15 septembre 1986.

Ainsi s'achève une carrière sportive qui aurait sans doute été aussi glorieuse que celle d'Ayrton Senna, mais il faut savoir arrêter humblement au sommet de son art !

1987, le 2 mars : une nouvelle aventure débute, celle de la restauration de la *R12 Gordini* achetée ce jour pour 4800 francs. Elle est très fatiguée au point de vue mécanique, seule la peinture -grise- est neuve (elle évoque la célèbre auto de Starter et Huche). Elle va être démontée pratiquement de A jusqu'à Z pour réfection ou remplacement de chaque pièce, la liste est longue : soupapes, pochette de joints, embrayage, bougies, amortisseurs, disques, rotules, roulements, durites, échappement, distribution, cardans, etc ... Le montant total -hors achat- s'élève aujourd'hui à 25000 francs (3800 euros) tolérances et peinture complète comprises.

Avec cette *R12 Gordini* tant désirée et qui est enfin dans la famille pour toujours je le pense, il est possible de se faire plaisir sur un circuit lors de réunions Renault Alpine Gordini, où chacun peut selon ses ambitions tourner inlassablement. Quel plaisir de rattraper dans les parties sinueuses une *A310 V6* par exemple avec ma bonne vieille *R12G*, ou encore de tourner sous la pluie avec des slicks à l'arrière ! La tenue de route de cette vénérable grand-mère est tout simplement extraordinaire ... N'était-elle pas la traction avant sportive annonciatrice des Golf et autres 205 GTI ?

Novembre 1988 : la *Gordini* sort de la cabine de peinture, elle a retrouvé son bleu 418 d'origine il faut maintenant finir de tout remonter, vitres, serrures, garnitures, électricité, accessoires, etc ... quel boulot ! Cette brave auto qui a connu 9 propriétaires va enfin pouvoir profiter d'un garage pour se reposer la semaine et servir le week-end si il fait beau. La moyenne annuelle de son kilométrage depuis son acquisition est de 1500 km, on a connu pire.

A cette date, elle est encore loin d'affronter les circuits et, pour "ne pas perdre la main", une *R5 Alpine* de série est achetée pour un usage journalier, et surtout j'ai la chance de pouvoir tourner avec mon ancienne monoplace refaite elle aussi entièrement par son nouveau propriétaire. Celui-ci m'en confie aveuglément le volant sur le circuit de la Châtre, étant d'avantage passionné par la mécanique que par le pilotage ; je peux donc m'amuser à faire des travers pour la photo, voire des tête-à-queue à la demande, car l'auto est enfin saine. Son moteur est dorénavant un *R5 Alpine* associé à une boîte 5 vitesses et la fiabilité est au rendez-vous.

Nous allons très souvent sur ce circuit pour tourner sans fin, quelque soit la météo (même une fois en novembre sous la neige !). Nelly s'essayera également début 1990 à la conduite de cette monoplace new-look,

assistée de Camille dans le rôle du passager clandestin ...

Parallèlement à ces aventures, la création d'un club pour regrouper les possesseurs de R12G en France et ailleurs (!) va nous occuper avec la création d'un bulletin mensuel, suivie par la fabrication d'autocollants, de vêtements, de vidéos, ou encore de pin's, le tout couronné par une réunion **le 3 juin 1990** de quinze R12 Gordini " venues des quatre coins de l' hexagone " comme disait l'autre.

La vénérable auto ira ensuite tourner à Monthéry, au Mans, au Vigeant, à Lohéac, la Châtre, Bois-Guyon, ainsi qu'en démonstration sur des courses de côte à la Pommeraye, ou celle de la Choisille, sans oublier le rallye touristique et les expositions (hall Renault, salons des sports mécaniques) bref, une retraite bien remplie ! A ne pas oublier un passage dans le " Six minutes " sur la chaîne M6 Tours ...

La couleur bleue avec deux bandes blanches se retrouve sur l'auto des enfants, construite sur une base de voiturette sans permis, ainsi que sur la boîte à lettres. La gordinimania a bel et bien frappé, et la création d'un site internet (grâce à Arnaud) consacré à la R12G perpétue le mouvement !

Entre temps, trois autres R5 Alpine sont passées dans nos mains, ainsi qu'une R17 découvrable de 1974 ; toutes hélas ont souffert de la corrosion inévitable de la tolérerie utilisée à cette époque.

CONCLUSION

Pour conclure, je garde un bon souvenir global de ces années automobiles, avec toutefois une préférence pour les circuits même si certains ne m'ont pas convaincu. Je pense en particulier au *Bois-Guyon* à côté de Dreux, qui n'était autre qu'une ancienne piste d'un manufacturier de pneus, ce qui expliquait les différences de revêtement fort désagréables pour les freinages par exemple. Je n'ai guère apprécié celui de *Lohéac* près de Rennes, trop étriqué, ni celui du *Vigeant* dans la Vienne ; celui-ci est bien trop grand pour une Gordini et je m'y sens perdu avec ses immenses dégagements, bacs à graviers, rails et grillages ... L'idéal est un circuit sinueux, avec des déclivités et du relief tel celui de *la Châtre* (quoique la R12G se souvienne d'un rail très proche qui a embrassé l'avant gauche) ou encore le fameux toboggan du *Mas du Clos*, dans la Creuse, où je n'ai malheureusement tourné qu'en passager d'une Gordini.

Enfin je garde un bon souvenir du circuit des *Sables d'Olonnes*, en bordure de mer, et tracé au beau milieu du sable entouré d'arbres longeant la piste au plus près sans aucune protection ! Là encore j'occupais la place du mort dans une Gorde, mais ce "circuit" m'a emballé, rappelant avec *Charade*, ceux qu'a connu le Sorcier : Amédée GORDINI.