

LEURIDAN: LE ROI DE TRÈFLE

Cette année 82 restera celle de l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations techniques. Parmi elles, le fameux groupe N, le groupe des voitures de série ; un groupe destiné tout spécialement aux amateurs mais qui semble fortement intéresser certains constructeurs. On attendait en toute logique une domination de la Golf GTI mais en ce début de saison, ce sont surtout les Alfa Romeo, avec la petite 1500 TI au Monte Carlo et la GTV6 au Touraine, qui se distinguèrent. Le groupe N exclut-il toute préparation ? C'est que nous avons voulu savoir en rendant visite à l'un des préparateurs de la célèbre marque au trèfle : Leuridan dont la réputation devient grandissante.

Hervé Leuridan n'est pas un inconnu du petit monde de la compétition automobile ; surtout dans son fief, le nord de la France. Installé à Lincelles à quelques lieues de Lille, son nom fut pendant longtemps associé à des petites A112 Abarth ou encore à des Fiat 127 groupe 2. Rien que des petits cubes et surtout, rien que des mécaniques italiennes.

« C'est presque devenu une tradition chez moi et j'avoue avoir un petit faible pour les mécaniques transalpines ». Depuis l'époque des A112 et des 127, la roue a tourné et c'est désormais derrière des mécaniques Alfa Roméo qu'on le retrouve le plus souvent affairé, derrière les moteurs de Bernard Donguès notamment qui vient de remporter le groupe N au Touraine au volant d'une Alfetta GTV6.

Qu'a-t-il donc de si particulier ce groupe N pour que des constructeurs comme Alfa Roméo ou Lancia (rappelons-nous les H.P.E. au dernier Monte Carlo) y prêtent une si grande attention. Peut-être le simple souhait d'être la première voiture de série classée ! Après tout, peut être y a-t'il autant d'intérêt (publicitairement...) à faire gagner une voiture de série en groupe N qu'une groupe 4 ou une groupe B au scratch... N'allez pas en déduire pour autant que le groupe N exclut toute préparation. *« On n'a pas le droit à grand chose et notre rôle de préparateur est réduit à celui d'un bon... mécanicien. N'empêche que si l'on veut obtenir le maximum d'une voiture en groupe N, il y a néanmoins beaucoup de travail à effectuer. Il n'y a cependant pas de miracle à attendre, c'est la conception même de la voiture qui est prépondérante. Une bonne voiture, bien conçue, sera toujours devant. »* C'est un peu avec surprise que l'on voit actuellement la petite Alfa-sud TI 1500 jouer les tout premiers rôles dans ce groupe. Hervé Leuridan s'occupe tout particulièrement de la voiture de Bernard Donguès qu'il assiste également sur le terrain avec son équipe au complet. *« On fait tout nous-mêmes, de la préparation à l'assistance sur le terrain. »* Quant on voit le travail effectué, on s'aperçoit rapidement que le passage du dé-

nous partirons d'une coque nue que nous aurons au préalable entièrement ressoudée. » De toute façon, il n'y a guère d'autres solutions, pour qui veut s'aligner dans les épreuves du championnat de France des rallyes mixtes, il faut res-souder. Avant de s'aligner au départ de son premier rallye donc, notre Alfasud est entièrement démontée avec un long, coûteux et ingrat travail de préparation à la clé !

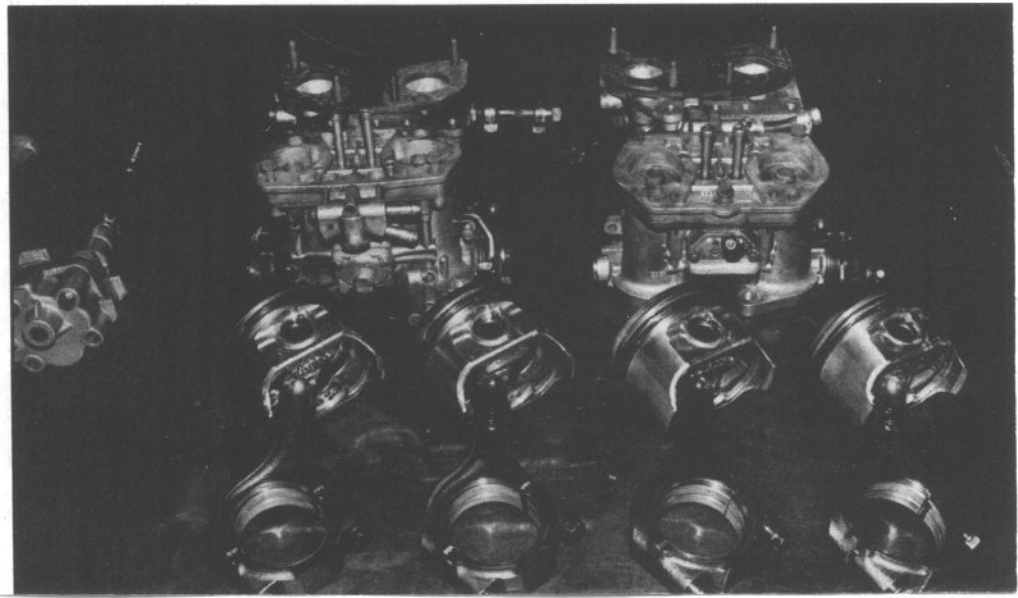
Moteur et boîte sont mis en pièces détachées et alors commence la sélection des pièces essentielles. Chaque pièce est ainsi soigneusement sélectionnée parmi d'autres pièces... de série. *« Nous avons de la chance dans ce domaine, Alfa Romeo nous ouvre les portes de son stock de pièces détachées. Dès lors, il nous est facile d'en sélectionner les meilleures. »* Ainsi, bielles, pistons, etc. sont soigneusement choisis. On prend les plus légères et on parfait même le poids entre les mêmes organes (les pistons par exemple) en grattant ou en perçant les masses prévues à cet usage. Tout est mis au poids mini de la sorte. Evidemment on ne peut jeter la pierre à un préparateur qui essaie de mettre tous les atouts de son côté et de rechercher l'ultime cheval mais on peut se demander si tout cela est bien conforme au groupe N ou du moins à l'esprit que l'on se fait de ce groupe qui se voulait à la base très restrictif. Sur ce point encore une fois, les choses n'ont guère évolué depuis l'ex-groupe 1. Mais comment faire autrement ?



Même en groupe N, chaque pièce est soigneusement mise au poids mini.

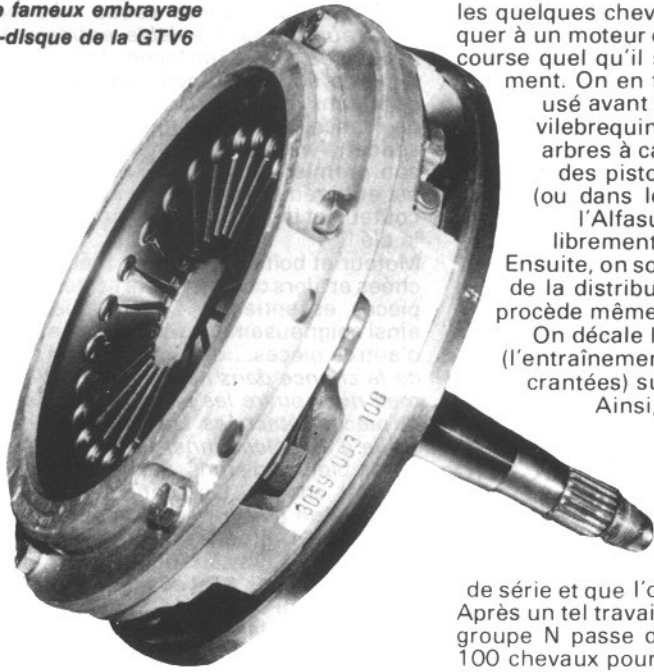
funt groupe 1 à l'actuel groupe N n'a pour ainsi dire rien changé. D'accord, il n'est plus question des fameuses extensions d'homologation capables de véritables miracles sur les voitures mais cela n'empêche pas de voir des voitures entièrement... reconstruites à la main. *« Jusqu'à maintenant, pressés par le Monte Carlo nous n'avons pu procéder de la sorte. Nous sommes partis d'une voiture neuve mais il ne fait pas de doute qu'à l'avenir,*

Le groupe N passe par une minutieuse sélection des pièces. A défaut d'autres choses...



ATELIER DE COURSE : LEURIDAN

Le fameux embrayage bi-disque de la GTV6



les quelques chevaux qui peuvent manquer à un moteur de série. Un moteur de course quel qu'il soit doit tourner librement. On en fait un peu un moteur usé avant l'heure. La rotation du vilebrequin dans ses paliers, des arbres à cames, le coulissement des pistons dans les chemises (ou dans le bloc dans le cas de l'Alfasud) doit se faire très librement sans aucun point dur. Ensuite, on soigne la mise au point de la distribution. Sur l'Alfasud, on procède même à une petite « modif ». On décale légèrement les poulies (l'entraînement se fait par courroies crantées) sur les arbres à cames.

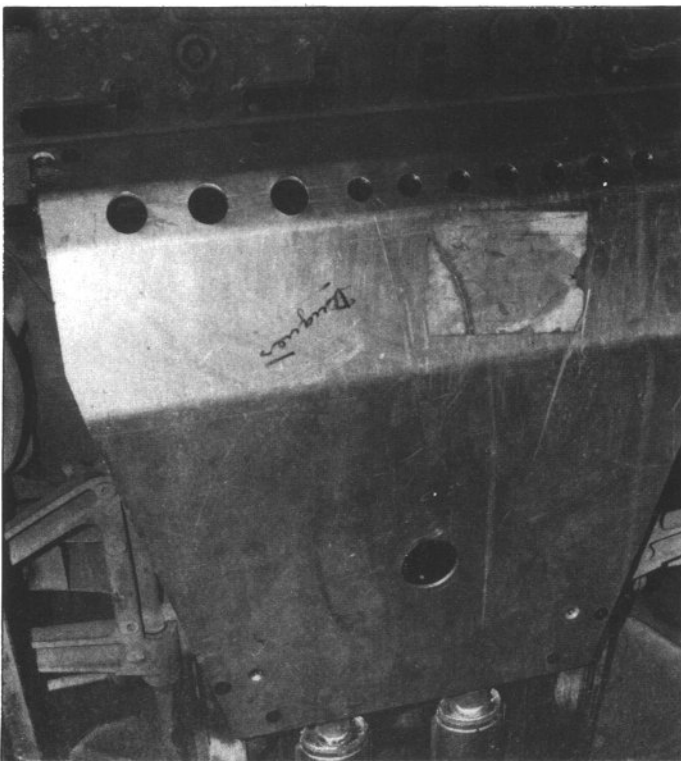
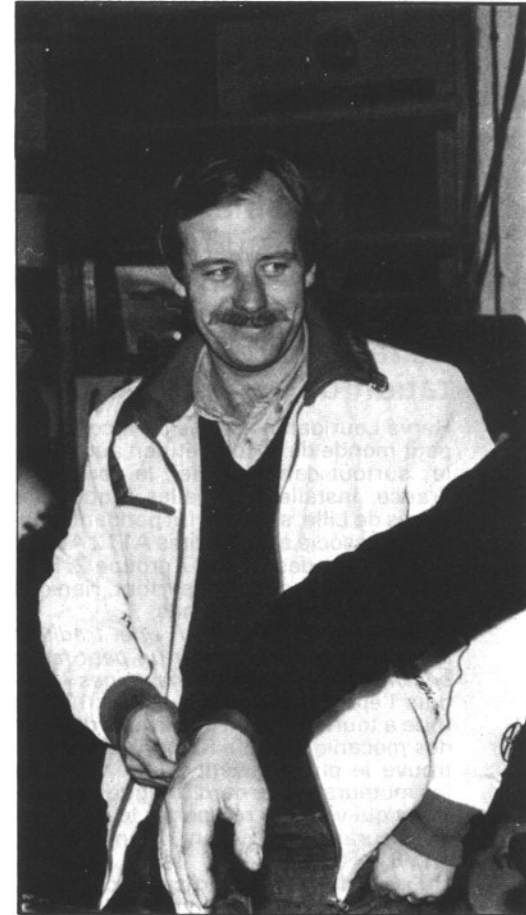
Ainsi, on donne un peu plus d'avance à l'ouverture de l'admission sans pour autant augmenter la durée de cette dernière. Tant qu'il s'agit de pièces

de série et que l'on ne les usine pas !... Après un tel travail, un moteur d'Alfasud groupe N passe de peu la barrière des 100 chevaux pour 95 à l'origine... enfin normalement. C'est peu évidemment mais c'est toujours bon à prendre. Mais la préparation du groupe propulseur ne s'arrête pas là. A quoi bon une telle préparation sur le moteur si l'on doit perdre tout le gain acquis par la faute d'une boîte de vitesse montée trop serrée. Ainsi, Leuridan démonte la boîte et en refait les jeux. Il pousse le vice à les roder pendant des heures sur un banc. « *En groupe N même si les gains sont souvent symboliques, il faut mettre tous les atouts de son côté...* » Le moteur de la GTV6 de Bernard Donguès reçoit exactement le même type de préparation. Après un montage soigné et simplement en jouant sur les réglages d'allumage, le gain de puissance obtenu est déjà de 10 chevaux sur les 160 qu'il développe d'origine. « *Et pour le moment, nous n'avons pas encore touché au système d'injection,* » nous précise Hervé Leuridan.

On choisit également les arbres à cames et le vilebrequin est équilibré comme il se doit avec son volant et son mécanisme d'embrayage. « *Pour les bielles, il faut prendre garde à bien avoir en main les bielles de la seconde génération beaucoup plus solides que celles montées sur les premiers moteurs 1500* ». De la même façon, on fait attention à certains accessoires comme la pompe à huile ou encore les carburateurs. Il vaut mieux prendre une marque plutôt qu'une autre. Après seulement ce long travail de sélection, de mesure et de mise au poids, le montage du moteur peut commencer. Inutile de vous préciser que les mécaniciens d'Hervé Leuridan soignent tout particulièrement les jeux de fonctionnement. C'est dans un montage très soigné et dans ces fameux jeux que se cachent

Le montage du châssis doit également recevoir tous les soins du préparateur, notamment toutes les pièces de suspension. Les ressorts ainsi que les barres de torsion pour la suspension avant de l'Alfetta sont sélectionnés avec le même soin que s'il s'agissait d'une pièce essen-

Leuridan c'est aussi une solide équipe d'assistance !



Même sur une voiture de série, ne pas oublier les blindages et les protections particulières.

tielle du moteur. Si l'amortisseur doit conserver ses dimensions principales, son tarage, par contre, est totalement libre. Ainsi, on retrouve sur l'Alfasud les fameux amortisseurs élaborés par Spica (une filiale d'Alfa Romeo à qui l'on doit également divers systèmes d'injection et d'allumage) spécialement élaborés pour le trophée Alfasud.



D'après Leuridan et Donguès, ils ne sont pas encore assez durs et finissent par se dégrader rapidement sur la terre. Le cas de la GTV6 est encore plus problématique.

Le groupe N est-il si économique qu'on le dit ?

Evidemment, après la description de ce long et fastidieux travail, on peut se poser, en toute logique, quelques questions sur le coût réel d'une « maxi-groupe » si l'on peut reprendre cette expression que l'on pensait à jamais bannie. Bien qu'il ne s'agisse plus de pièces spéciales et très onéreuses, il reste tout de même la main-d'œuvre et par les temps qui courent... Bref, combien cela coûte-t-il réellement ?

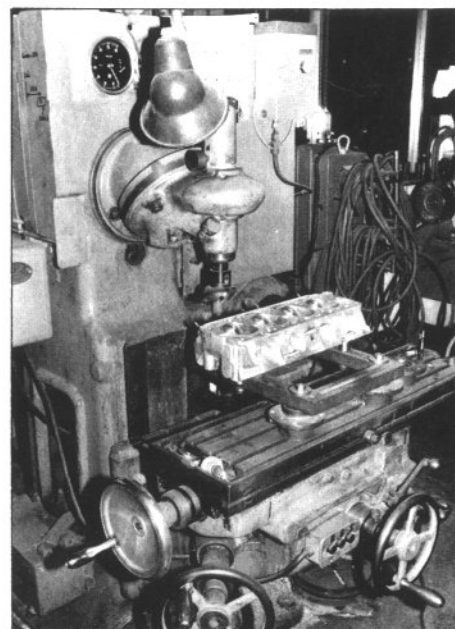
Hervé Leuridan n'a guère fait de mystère sur ce sujet. Il nous a livré sans réticence. Pour une Alfasud prête à courir avec tous les accessoires de sécurité, la préparation de la mécanique et du châssis, il vous faudra déboursier 22 000 F et... 48 000 F pour la GTV6. Cela nous met tout de même l'Alfasud à 70 000 F et la GTV6 à 140 000 F sur la ligne de départ !... Reste à savoir si tout ce travail est vraiment indispensable pour vaincre !



L'Alfasud TI 1500, déjà plus de 100 chevaux en groupe N !



La pesée ; une opération classique et indispensable de la préparation.



◀ Une culasse en cours de rabotage.

que, surtout au niveau de l'essieu avant. Pour le moment, seul Koni fabrique des amortisseurs adaptables ayant le même diamètre de corps. Malheureusement, pour le moment, ils restent inadaptés à la GTV6. C'est toujours mieux que les éléments d'origine mais c'est loin de constituer l'idéal. Au freinage, la voiture a tendance à plonger fortement et à ne pas remonter immédiatement. Des petits problèmes qui devraient être résolus assez rapidement en fin de compte. Comme vous pouvez le voir, on est encore loin de faire courir des voitures totalement de série, mais à qui la faute ? Pas à Hervé Leuridan (ou aux préparateurs d'une façon générale) en tous cas qui fait son travail parfaitement, avec beaucoup de soin, tout en restant dans les limites d'un règlement qui apparaît déjà imparfait...

Alain Bernardet
Photos Christian Chiquello