

JAGUAR SUR SON ELAN

La Tchecoslovaquie et l'Autriche ont bien souri aux Jaguar du TWR. Après la victoire de Calderari à Enna, les voitures anglaises semblaient bien parties vers de nouveaux succès. Rappellons que seule la BMW Juma Bastos de Cudini et Snobeck a su enrayer la marche victorieuse des coupés XJS à l'occasion de l'épreuve de Vallelunga. Disputées à une semaine d'intervalle, les courses de Brno et Zeltweg ont été en tous sens limpides. Meilleurs temps aux essais comme en course, le tir groupé des Jaguar fut sans faille, excepté l'abandon de Calderari et Sears sur le circuit autrichien. Tom Walkinshaw et Hans Heyer ont inscrit à deux reprises leur nom au palmarès et semblent bien partis pour remporter un titre qui, rappelons-nous, avait échappé de peu au pilote écossais en 1983.

Les Jaguar sont devenues fiables et possèdent toujours leur avantage de puissance. Les trois voitures sont de plus très bien conduites avec, aux avant-postes, un duo Walkinshaw-Heyer de la meilleure veine. Signalons au passage l'exploit de Hans Heyer qui, le week-end du 17 juin, a sauté du baquet de la Lancia qu'il pilotait au Mans dans le siège de son avion privé, puis dans le cockpit d'un hélicoptère et enfin dans le baquet de la Jaguar, tout cela pour gagner...!

Derrière ces Jaguar qui font vraiment figure d'épouvantail, c'est un peu le vide. Les BMW 635 CSI sont arrivées au bout de leur développement, même si Charly Lamb, le sympathique Team-Manager de chez Schnitzer, annonce quatre nouvelles homologations pour début septembre. La 635 CSI est limitée en puissance, 300 ch au maximum, et sa fiabilité exemplaire n'est plus suffisante pour concurrencer le TWR. Les deux BMW Eggenberger sont les plus compétitives et se portent continuellement aux places d'honneur. L'équipage vedette Stuck-Quester, par contre, déçoit un peu. Le champion d'Europe en titre est apparu quelque peu crispé et embrouillé dans son pilo-

tage ces derniers temps. Les Dunlop s'avèrent moins performants que les Pirelli du team italo-suisse.

Le futur appartient peut-être aux Volvo. Toujours à la fête aux essais et en début de course depuis l'aube de la saison, les 240 Turbo poursuivent leur développement et commencent à terminer des courses. Elles sont aussi rapides que les Jaguar en vitesse de pointe, surtout depuis l'adoption du moteur à injection d'eau pour la voiture d'usine suédoise. Celle-ci termine d'ailleurs 4^e à Brno. Un pont cassé l'a privée d'une 3^e place à Zeltweg, la Volvo semi-officielle de Lindström-Olofsson prenant le relais pour se classer 4^e en fin de course. Il faudra compter avec les Volvo pour la fin de la saison et surtout pour 85 avec des teams très professionnels, celui de l'usine mais aussi le team belge de Michel Delcourt et Guy Trigaux qui ne possède pas encore toutes les caractéristiques de la voiture d'usine mais qui témoigne déjà d'une belle fiabilité et d'une régularité de métronome. Reste à parler du Team Austin Rover. Leur succès à Silverstone l'an passé laissait augurer de beaux jours pour la vitesse mais la voiture n'a plus beaucoup évolué depuis. Manquant de motricité, connaissant beaucoup de problèmes de boîte de vitesses et de moteur, la Rover n'est pas dans le coup et il faut tout le talent de ses pilotes pour compenser quelque peu le handicap. Deux 7^e places pour Duez-Allam à Brno et Zeltweg, c'est un peu maigre. Espérons que l'arrivée d'une nouvelle Rover aux couleurs Gitanes et confiée à Tony Pond et Eddy Joossen redonnera du tonus au team anglais.

En division 2, le scénario de l'an passé se reproduit, c'est-à-dire une lutte entre les différentes Alfa Romeo GTV6. L'équipage le plus en verve est bien entendu italien. Lombardi et Francia sont les plus rapides et les plus expérimentés. Ils ont cependant affaire à forte concurrence avec Drovandi et Zapico et avec les deux Alfa Luigi de Cremer-Swysen et Boucher-Spiffero, peut-être légèrement moins vite mais beaucoup plus réguliers. Une belle bagarre qui, en tout cas, profite à la firme

milanaise puisqu'elle fait le plein de points à chaque course et gardera son titre en fin d'année.

En division 1, la suprématie VW est contestée par Toyota. C'est une lutte entre vrais amateurs. Fermin-de Liedekerke pour VW, les Danois Hoyer et Pielsen pour Toyota. Ces derniers sont d'ailleurs 3^e du championnat actuellement. A Brno, c'est une Audi 80 qui a réglé le sort de tout le monde tandis que les Belges prenaient leur revanche à Zeltweg. Encore une fois, la lutte est fort intense et la décision ne se fait

souvent que dans les dernières minutes de la course.

Après le hat-trick Enna, Brno et Zeltweg, les ardeurs du TWR ne se sont pas calmées. Les trois Jaguar ont encore fait la loi sur le circuit autrichien de Salzbourg. Meilleurs temps aux essais, intraitables en course, les coupés XJS font vraiment dans le « remake ». Cette fois pourtant, la voiture des leaders du championnat, Tom Walkinshaw et Hans Heyer, n'a pas atteint l'arrivée, boîte de vitesses cassée alors qu'ils occupaient la tête. Le flambeau a bien entendu été



Gr A - DONINGTON (GB)
29/4-3^e M.

1. PERCY - NICHOLSON (Jaguar XJS) 160 t soit 504 km en 3 h 42'42"55; 2. Weaver-Woodman (BMW 635 CSI), 3 h 43'11"33; 3. Quester-Stuck (BMW 635 CSI), 159 t; 4. Grano-Müller Jr (BMW 635 CSI); 5. J.L. Schlessler-Calderari (Jaguar XJS); 6. Cudini-Snobeck (BMW 635 CSI); 7. Sytner-Williams (BMW 635 CSI), 158 t; 8. Granberg-Petersson (Volvo 2.1-242 Tc), 158 t; 9. Walkinshaw-Heyer (Jaguar XJS); 10. A. Hahne-Duez (Rover Vitesse), 156 t; etc.

Division 2: Swyssen-Cremer (Alfa Romeo GTV6), 152 t; Francia-Laombadi (Alfa Romeo GTV6).

Record: T. Walkinshaw (Jaguar) 1'19"33. N.R. Pole: Percy (Jaguar) 1'17"24.

Gr. A - PERGUSA (I)
13/5 - 4^e M.

1. BRUNDLE - CALDERARI (Jaguar XJS) » 500 km en 3 h 12'23"52 (157,460 km/h); 2. Walkinshaw-Heyer (Jaguar XJS) à 20"84; 3. Percy-Nicholson (Jaguar XJS) à 21"49; 4. Brancatelli-Kelleners (BMW 635 CSI) à 1 t.; 5. Stuck-Quester (BMW 635 CSI) à 1 t.; 6. Linstroem-Olofsson (Volvo 242 tc) à 2 t.; 7. Micangeli-Micangeli (BMW 635 CSI) à 2 t.; 8. Granberg-Magnus (Volvo 242 tc) à 3 t.; 9. Hammelman-Felder (BMW 635 CSI) à 4 t.; 10. Zapico-Drovandi (Alfa Romeo GTV6) à 4 t. (1^{er} division 1). 11. Lombardi-Francia (Alfa Romeo GTV6), etc.

Record: Brundle (Jaguar) 1'50"20 (161,707 km/h). Pole: Brundle (Jaguar) 1'47"11.

repris par Percy-Nicholson, fidèles dauphins du maître Tom. Les deux Anglais s'imposèrent sans difficulté devant leurs camarades d'écurie Calderari et Sears. Une fois encore, l'opposition la plus sérieuse est venue de la Volvo 240 Turbo usine de Granberg et Elgh et des deux BMW Eggenberger de Kelleners-Brancatelli et Grano-Müller. A ce petit peloton est venu se mêler, eh oui, les deux Rover Vitesse de Soper-Hahne et Joossen-Allam qui, pour une fois, ne connurent pas d'ennuis et suivirent le train de tête.

GR. A. BRNO (TCH)
10/6 - 5^e M.

1. WALKINSHAW-HEYER (Jaguar XJS) en 3 h 32'20"; 2. Percy-Nicholson (Jaguar XJS) en 3 h 33'02"; 3. Calderari-Sears (Jaguar XJS) à 1 t.; 4. Elgh-Granberg (Volvo 240 Turbo) à 1 t.; 5. Kelleners-Brancatelli (BMW 635 CSI) à 1 t.; 6. Stuck-Quester (BMW 635 CSI) à 1 t.; 7. Allam-Duez (Rover Vitesse) à 1 t.; 8. Grano-Müller Jr (BMW 635 CSI) à 2 t.; 9. Enge-Joossen (BMW 635 CSI) à 2 t.; 10. Michangeli-Michangeli (BMW 635 CSI) à 2 t.; **Div. 2: 1. Lombardi-Franci (Alfa GTV6); 2. Boucher-Spiffero (Alfa GTV6) à 1 t.; 3. Suster-Drovandi (Alfa GTV6) à 2 t.**

Div. 1: 1. Arlt-Hölscher (Audi 80); 2. Ley-Stallmann (VW Golf); 3. Ménage-Jamin-Vaillant (VW

GR. A. ZELTWEG (A)
17/6 - 6^e M.

1. WALKINSHAW-HEYER (Jaguar XJS) en 3 h 31'10"; 2. Percy-Nicholson (Jaguar XJS) à 32"; 3. Grano-Müller Jr (BMW 635 CSI) à 1 t.; 4. Lindström-Olofsson (Volvo 240 Turbo) à 1 t.; 5. Stuck-Quester (BMW 635 CSI) à 2 t.; 6. Kelleners-Brancatelli (BMW 635 CSI) à 2 t.; 7. Allam-Duez (Rover Vitesse) à 2 t.; 8. Nève-Pirnay (Volvo 240 Turbo) à 2 t.; 9. Enge-Werginz (BMW 635 CSI) à 3 t.; 10. Michangeli-Sigala (BMW 635 CSI) à 3 t.

Div. 2: 1. Drovandi-Zapico (Alfa GTV6); 2. Lombardi-Francia (Alfa GTV6); 3. Boucher-Spiffero (Alfa GTV6).

Div. 1: 1. Fermine-de Liedekerke (VW Golf); 2. Ménage-Vaillant (VW Golf); 3. Lingmann-Hoelz (Alfasud TI).

Nouvel épisode de la lutte interne entre les Alfa Romeo GTV6 dans la division 2 avec une nouvelle victoire de l'équipage choc Lombardi-Francia devant Boucher et Spiffero.

Victoire enfin des étonnants Danois Hoyer et Poelsen, troisièmes au championnat, en division 1. La Toyota Corolla a profité d'un arrêt prolongé aux stands de la VW Golf de Fermine et de Liedekerke pour s'imposer.

GR. A. SALZBURG (A)
1/7 - 7^e M.

1. PERCY-NICHOLSON (Jaguar XJS) en 3 h 31'27"; 2. Calderari-Sears (Jaguar XJS) à 1'09"; 3. Kelleners-Brancatelli (BMW 635 SCI) à 1 t.; 4. Granberg-Elgh (Volvo 240 Turbo) à 1 t.; 5. Soper-Hahne (Rover Vitesse) à 2 t.; 6. Grano-Müller (BMW 635 SCI) à 2 t.; 7. Joossen-Allam (Rover Vitesse) à 3 t.; 8. Ravaglia-Berger (BMW 635 SCI) à 3 t.; 9. Dieudonné-Delcourt (Volvo 240 Turbo) à 7 t.; 10. Quester-Stuck (BMW 635 SCI) à 7 t.; 11. Lombardi-Francia (Alfa Romeo GTV6) à 8 t.

CHAMPIONNATS :

Pilotes :

1. Walkinshaw et Heyer, 126 pts ; 3. Percy et Nicholson, 116 pts ; 5. Hoyer, Poelsen, Lombardi et Francia, 85 pts ; 9. Drovandi, Kelleners et Brancatelli, 80 pts.

Constructeurs :

1. Alfa Romeo, 140 pts ; 2. Jaguar, 132 pts ; 3. BMW, 92 pts ; 4. VW, 85 pts ; 5. Toyota, 75 pts.

PAS SILENT !

Dans notre compte rendu des 24 Heures du Mans (N° 226), la grille de départ ne faisait pas mention de deux pilotes : Dominique Lacaud et G. Grinand écartés tous deux selon un relevé officiel des temps réalisés aux essais pour n'avoir pu réussir le minimum des qualifications qui ressortait alors à 4'21"6 pour les GTX dont faisait partie la Ferrari BB Bellancauto, et 4'33"4 pour les Gr B, dont la Porsche 928.

Finalement le temps du premier fut rectifié, D. Lacaud étant descendu facilement sous les 4'20" en quelques tours, ses équipiers Marazzi et M. Micangeli ayant davantage tourné et réalisé 4'00"20 et 4'03"52.

Le trio prit donc le départ mais ne figure pas à l'arrivée, la boîte de vitesses en ayant décidé autrement. Dominique Lacaud participa en tous cas à la course ainsi d'ailleurs que G. Guinand.