

Snobeck-Cudini: 3^e doublé Alfa

Les Alfetta GTV 6 ont encore dominé la course à Charade, Dany Snobeck s'imposant devant Alain Cudini et J.- P. Malcher. Seulement, les BMW 323 BP, rapides aux essais nous ont laissé sur notre faim.

par Christian COURTEL



C'est sans déplaisir que la plupart des concurrents engagés dans ces 25^e Trophées d'Auvergne ont retrouvé ce vieux circuit de Charade, le « Ring » français, en un mot comme en cent : le juge de paix ! Ce superbe tracé naturel vit sans doute ses dernières heures puisque la création d'un tracé permanent est à l'ordre du jour, mais le circuit actuel sera encore utilisé l'an prochain, peut-être pour la dernière fois. Ainsi disparaîtront les fameuses portions (périlleuses) de la descente, avant le Belvédère, puis vers Gravenoire et sa célèbre cuvette (exercice de style en 4^e ou en 5^e, c'est selon), avec la remontée comprenant l'enfilade de Champeaux, une succession de courbes très rapides, se négociant comme une ligne droite pour peu que l'on prenne de la vitesse... C'est là que se sont mesurées les vedettes du championnat Production, ce qu'ont découvert aussi les jeunes pousses de la Formule Renault, et dans ce dernier cas, on ne peut pas dire que les « débutants » aient été impressionnés par le site : au contraire, ce sont plutôt les observateurs qui ont été impressionnés par

l'aptitude de ces garçons, car Yannick Dalmas a réalisé une pole-position étonnante, tandis que le pilote Elf Magny-Cours, Dominique Dupuy, obtenait sa toute première victoire en faisant preuve d'un brio et d'une maturité déconcertants sous une pluie diluvienne !

A coups de centièmes !

On dira ce qu'on voudra, mais il est un fait que la réglementation technique du championnat Production a vraiment du bon. On voulait égaliser les chances de chacune des voitures participantes, de chacune des marques engagées, et force est de reconnaître que l'équilibre obtenu est parfait. Témoins, les temps s'élançaient pour faire parler la poudre : 3'29''17 pour le premier, 3'29''19 pour le second ! Dany Snobeck, un moment distancé (en temps) en début de saison, reprenait le « manche » pour s'en aller traquer le centième au ras des rails. Deux tours suffisaient : 3'29''21. Et le chrono de Malcher, obtenu sur le paquebot-635 bien lesté, il n'était pas mal non plus : 3'29''57 ! Alain Cudini qui ne voulait pas

être en reste s'octroyait un excellent 3'29''79 au volant d'une voiture dont il faudra se résoudre à changer la coque pendant la trêve estivale... Ballot-Léna, « bap-bap-bap » dans chacun des 51 virages où il faut le voir placer sa 635 à petits coups d'accélérateur nerveux, était créditée de 3'30''32, tandis que le revenant Jean-Claude Lompech au volant de la Tagora V6 Danielson signalait un temps pas piqué des hannetons : 3'30''65 ! Dire que Metge (3'31''54) et Beltoise (3'32''01) étaient « largués » serait déplacé... L'un et l'autre avaient peu tourné et le moteur de la Rover, victime d'une baisse de pression d'huile, sera remplacé pour la course. Des performances véritablement étonnantes qui mettent en exergue les bons côtés de la réglementation, mais il ne faudrait surtout pas passer sous silence les mérites (et ils sont grands) qui reviennent de droit à ces champions. Il suffit de les voir débouler dans l'enfilade de Champeaux ou dévaler la descente de Gravenoire, voire la non moins périlleuse cuvette de Gravenoire pour se rendre compte, si besoin est, que l'on a vraiment affaire à des

CHARADE



Les BMW 323 avaient frappé fort aux essais. Hélas, sur la grille, Schlessler a calé, et Lapeyre, en tête, sera vite trahi par sa mécanique.

« cracks ». Le seul dommage, c'est que le public ne puisse pas toujours accéder à ces endroits stratégiques, car il serait édifé ! Chapeau, messieurs. De ces essais on retiendra encore la belle performance de Pierre De Thoisy, tout près des meilleurs lui aussi (3'34''02) avec une Alfetta GTV6, certes bien préparée par SJA-Course, mais qui est loin de valoir celles du SRS, et le retour des Porsches 924, présentes cette fois au nombre de deux, puisque pour la première fois cette saison, Jean-Marie avait rejoint son frère dans le concert de la Production. Un terrain idéal pour ces « Montagnards » avertis, alors que Marc Sourd, trahi par le moteur et surtout le freinage de son Coupé Audi, ne pouvait donner sa pleine mesure sur un circuit où il a triomphé dans le passé en Coupe R12 Gordini et en Formule Renault Europe... devant Ragnotti, et Arnoux ! Quand même...

Exit les 323, les Alfa paradent

La première ligne obtenue par les BP-boys, Schlessler et Lapeyre, avait de quoi réjouir toute l'équipe Benoît. Il est un fait que ces deux magnifiques voitures, superbement préparées, mais manquant encore un peu de cette fiabilité inhérente à tout nouveau modèle, n'obtiennent pas les résultats escomptés. Le potentiel existe, les rivaux du team Benoît lorgnent souvent du côté des 323 avec inquiétude, s'attendant un jour ou l'autre à être dévorés tout crus. Et puis non : les courses passent, les problèmes, s'ils se résolvent un à un, continuent de frapper les 323. Alors, Charade allait-il enfin marquer les débuts victorieux des duettistes Schlessler-Lapeyre ? La réponse (négative) était donnée quelques centaines de mètres après le départ ! Schlessler, attendant que le directeur de course abaisse le drapeau tricolore, faisait monter le régime haut, très

haut : il embrayait... mais la BMW restait sur place. Oh, il finira bien par quitter son emplacement, mais noyé dans le peloton, et quand il réapparaîtra, bien après le dernier concurrent à l'issue du premier tour, ce sera au ralenti, et pour rentrer directement aux stands (couple conique cassé).

Et pendant ce temps, Xavier Lapeyre, qui lui, avait réussi son départ, voyait son moteur « couper » dans la montée vers Manson, soit 500 mètres après la ligne des stands. Une coupure due, selon l'intéressé, à un problème d'alimentation, qui se manifestera durant toute la course. Inutile de préciser que Snobeck, Cudini et Malcher avaient profité de la situation pour s'emparer des trois premières places bien avant le freinage du Belvédère. Ces positions, acquises dès le début de la course, n'allaient plus être modifiées jusqu'au drapeau à damiers. Dany Snobeck, dont l'Alfetta était chaussée de pneus Dunlop tendres à droite et de durs à gauche, se ménageait une avance de quatre secondes sur Cudini, dont l'Alfetta était équipée de quatre pneus durs, et Malcher très pressant au début, mais qui lâchera prise dans les derniers tours, la tenue de route de la 635-Garage du Bac, ayant perdu de son efficacité. Xavier Lapeyre, malgré ses soucis, restait solidement ancré à la quatrième place, et il naviguait non loin des leaders. Une petite averse viendra troubler les concurrents sur la fin, et Lapeyre en profitera pour se rapprocher des premiers et comme Snobeck attendra comme il se doit son compère Cudini pour franchir la ligne, les quatre premiers passaient sous le drapeau à damiers dans un mouchoir de poche ! Regrets de Lapeyre : « Dommage qu'il n'ait pas plu un ou deux tours plus tôt ! J'étais bien et je revenais sur eux comme un boulet malgré mes coupures dont j'avais fini par m'accommoder ».

25/26 juin. Neuvième manche du championnat de France des voitures de Production 1983.

Engagés : 16. Tous qualifiés. Epreuve disputée conjointement avec le Critérium (15 engagés).

Conditions : beau temps, piste sèche en première séance d'essais, pluie pour la seconde. Temps couvert en course.

TEMPS DES ESSAIS

Schlessler	(BMW 323)	3'29''17	M
Lapeyre	(BMW 323)	3'29''19	M
Snobeck	(Alfetta GTV 6)	3'29''21	D
Malcher	(BMW 635)	3'29''57	M
Cudini	(Alfetta GTV 6)	3'29''70	M
Ballot-Léna	(BMW 635)	3'30''32	D
Lompech	(Talbot Tagora V6)	3'30''65	M
Metge	(Rover 3500)	3'31''54	D
Beltoise	(Peugeot 505)	3'32''01	M
De Thoisy	(Alfetta GTV 6)	3'34''02	D
J. Alméras	(Porsche 924)	3'36''44	M
Sourd	(Audi Coupé SE)	3'36''55	M
Destic	(Alfetta GTV 6)	3'37''13	D
Verney	(BMW 528)	3'39''84	M
Chevanne	(BMW 323)	3'40''13	M
J.-M. Alméras	(Porsche 924)	3'45''13	M

(Pneumatiques : M (Michelin), D (Dunlop).

Critérium (pluie)

Bacle	(Ford Capri)	3'53''87
Cerruti	(Audi 4000)	3'54''95
Tapy	(BMW 323)	3'58''89
Grammatico	(BMW 323)	3'59''39
Bassaler	(BMW 323)	4'00''04
Baudet	(Peugeot 505)	4'02''08
Dégliise	(VW Golf GTI)	4'14''39
Dallas	(BMW 528)	4'18''50
Pilté	(BMW 530)	4'21''43
Jouhanneau	(Ford Escort)	4'23''75
Rougier	(Talbot Rallye 3)	4'24''63
Royer	(Sunbeam)	4'25''05
Legourd	(Audi 80 GTE)	4'26''82
Moncade	(VW Golf GTI)	4'28''52
Devin	(Talbot Rallye 3)	4'33''47

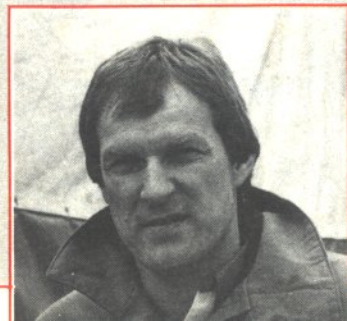
CLASSEMENT

1. SNOBECK (Alfetta GTV) les 10 tours soit 81 km en 35'47''6 (moy. 135,21 km/h) ; 2. Cudini (Alfetta GTV) à 0''1 ; 3. Malcher (BMW 635) à 1''4 ; 4. Lapeyre (BMW 323) à 2''0 ; 5. Beltoise (Peugeot 505) à 27''0 ; 6. Sourd (Audi Coupé SE) à 37''5 ; 7. Ballot-Léna (BMW 635) à 42''9 ; 8. J. Alméras (Porsche 924) à 43''9 ; 9. Destic (Alfetta GTV) à 1'03''8 ; 10. Verney (BMW 528) à 1'40''0 ; 11. de Thoisy (Alfetta GTV) à 1'42''9 ; 12. Grammatico (BMW 323) à 2'00''6, premier Critérium ; 13. Chevanne (BMW 323) à 2'09''8 ; 14. Bassaler (BMW 323) à 2'21''7, 2^e Crit. ; 15. Bacle (Ford Capri) à 2'35''3, 3^e Crit. ; 16. Baudet (Peugeot 505) à 2'48''7, 4^e Crit. ; 17. Tapy (BMW 323) à 2'55''2, 5^e Crit. ; 18. Pilté (BMW 530) à 3'29''0, 6^e Crit. ; 19. Cerruti (Audi 4000) à 3'35''7, 6^e Crit. ; 20. Metge (Rover 3500) à 3'37''6 ; 21. Dallas (BMW 528) à 4'03''7, 8^e Crit. ; 22. Dégliise (VW Golf GTI) à 1 t., 9^e Crit. ; 23. Moncade (VW Golf GTI) à 1 t., 10^e Crit., etc.
Meilleurs tours : Snobeck en 3'31''84 (moy. 136,886 km/h), Cerruti (Critérium) en 3'40''80 (moy. 131,331 km/h).

CLASSEMENT GENERAL

1. CUDINI 191 pts ; 2. Snobeck, 172 pts ; 3. Malcher, 164 pts ; 4. Ballot-Léna, 139 pts ; 5. Beltoise, 119 pts ; 6. Metge, 103 pts ; 7. ex. Guitteny et Lapeyre, 76 pts ; 9. Sourd, 74 pts ; 10. Bleynie, 51 pts ; Destic, 38 pts ; 12. Lagniez et de Thoisy, 30 pts ; 14. Schlessler, 29 pts ; 15. J. Alméras, 24 pts.

Prochaine épreuve : Croix-en-Ternois le 3 juillet.





André Grammatico : nouvelle victoire en Critérium.

Derrière, ce n'était pas mal non plus. Metge avait pris la mesure de ses adversaires au sein du peloton ; la 5^e place voire la 4^e semblait lui être promise, mais une crevaison le renvoyait aux stands. Jean-Pierre Beltoise avait dû faire preuve de son autorité coutumière pour se défaire de Ballot-Léna et Jacques Alméras (les Porsche pètent la santé !), laissant ses deux rivaux en découdre furieusement pour la 7^e place, car Marc Sourd, venu de loin, avait grillé la politesse à Ballot et au cadet des Alméras tout en fin de course. Jean-Claude Lompech, qui aurait eu son mot à dire dans ce débat, s'était retiré dès le second tour (surchauffe moteur).

Après ces péripéties, Cudini conforte sa position de leader au championnat, alors que Dany Snobeck reprend la seconde place à J.-P. Malcher. Après s'être déjà offert cinq victoires en neuf courses, assorties de trois doublés, Alain et Dany en-

visagent sérieusement de rafler les deux premières places au championnat. Mais c'est bien ce qu'ils comptaient réaliser en début de saison, n'est-ce pas ?

L'épreuve du Critérium Production s'est déroulée en même temps que celle du championnat, et finalement tout s'est bien passé, car certains concurrents de pointe du championnat craignaient de se retrouver avec des chicane mobiles en quelques endroits clés du circuit, et perdre ainsi un avantage chèrement acquis. Les essais du Critérium, disputés sous la pluie, avaient permis à Gérard Bacle (Ford Capri), qui découvrait le circuit, de se mettre en évidence et il devançait son ami et équipier Gérard Cerruti (Audi 4000). La course n'allait pas être favorable aux deux Marseillais : Cerruti passait bien en tête au premier tour, mais il devait rétrograder par la suite, tandis que Bacle victime d'un tête-à-queue devait en-

Document owned By La Belle Auto, X# 2007

Bodin et Dalmas entament une belle partie de « off-shore », mais c'est Dupuy qui les réglera l'un et l'autre.



tamer une superbe remontée. Pendant ce temps, André Grammatico (BMW 323) s'envolait au sein du... peloton, mais en tête de sa propre course, et il se payait le luxe de venir inquiéter ses confrères du championnat, et il terminait à une très bonne 12^e place au classement général. Jean-Claude Bassaler (BMW 323) était second alors que Bacle apparaissait finalement en 3^e position devant le leader du Critérium, Jean-Luc Baudet (Peugeot 505) et Yvan Tapy.

Formule Renault : c'était Dupuy... de Dôme !

« Franchement, je pensais davantage gagner la course de Croix-en-Ternois, plutôt que celle-ci ! ». Dominique Dupuy, l'homme qui monte en Formule Renault (et ils sont nombreux à « monter » dans cette discipline) pensait sincèrement que cette épreuve disputée sur un tracé difficile reviendrait à un « ancien », à un garçon connaissant bien le terrain. Aussi s'était-il mis en tête de réaliser la meilleure place possible à Charade, mais de préparer comme il se doit l'épreuve de Croix-en-Ternois... Finalement, il n'a qu'une semaine d'avance sur ses prévisions, et sans vouloir faire injure au tracé du Pas-de-Calais, il évident qu'une victoire à Charade prend du même coup un tout autre relief.

Les essais, troublés par la pluie au cours de la seconde séance, avaient permis à un autre « jeune » de se mettre en évidence. Yannick Dalmas, l'un des poulains de l'écurie Marlboro, victorieux à La Châtre au début de ce mois de juin, découvrait Charade comme bon nombre de ses camarades, mais cela ne l'empêchait pas de signer un chrono stupéfiant : 3'14''99 alors que son second, Christophe Bodin, « l'Ancien », était pointé en 3'16''32 ! Raphanel, Delestre, Maisonneuve et Hoursourigaray, handicapé par une angine, se tenaient en rangs serrés. Pourtant, les organisateurs décidaient de donner une séance d'essais qualificatifs supplémentaire le dimanche matin pour pallier l'arrêt des essais de la veille en raison d'un violent orage. Quinze minutes, c'était suffisant pour que Dupuy grimpe d'un coup en troisième position, et que Paul Belmondo, 12^e la veille à cause d'une voiture trop souveuse, grignote lui aussi quelques points dans la hiérarchie.

La grille était plantée, restait le décor ! Alors, là, c'était l'apocalypse. Comme la veille, un orage attendait les concurrents de la FR ! Le départ, donné sous le déluge, permettait à Bodin de prendre le commandement devant Dupuy et Dalmas. Malgré des conditions de visibilité précaires, pour ne pas dire nulles, Dupuy tentait sa chance dans le troisième tour et s'installait au commandement. Dès lors, débarrassé de tout obstacle devant lui, bénéficiant d'une piste dégagée, Dominique Dupuy allait creuser l'écart sur Bodin à raison de quatre-cinq secondes au tour ! Dalmas, victime d'un tête-à-queue, avait perdu le contact sur Bodin, et derrière la lutte était vive entre Delestre, Carvalho, Maisonneuve et Raphanel, ce dernier perdant du terrain en raison d'un moteur défaillant (humidité). Paul Belmondo, en bagarre avec Carvalho et Maisonneuve, avait été victime d'une très violente sortie de route dans la cuvette de Gravenoire



Dominique Dupuy au paradis ! Beaucoup de maîtrise, et une certaine candeur,

(brrr...) peu après la mi-course. « *Je suis passé sur une flaque, expliquait-il après la course, et la voiture a décroché d'un coup. Il n'y avait rien à faire, d'autant que j'étais en 5^e, vite, vite...* » Toujours est-il que Paul s'en est tiré sans une égratignure, ce qui est loin d'être le cas de sa monoplace : coque pliée, mais également bloc-moteur et carter de boîte éclatés rendent encore mieux compte de la violence

du choc ! Mais après vérifications, il n'est pas non plus impossible que Belmondo ait été victime d'une crevaillon.

Et pendant que Dominique Dupuy s'envolait vers sa première victoire, Bodin perdait le bénéfice de sa seconde place dans le dernier tour : son moteur se mettait également à ratatouiller et Dalmas profitait de l'aubaine pour empocher 12 nouveaux points lui permettant de re-

venir dans le sillage de Maisonneuve et de Hoursourigaray au classement général. Le quatrième était Delestre alors que Carvalho réglait Maisonneuve sur le fil, Raphanel terminant péniblement 7^e devant Hoursourigaray, également victime de l'humidité ambiante ayant noyé son moteur. Mais parmi les arrivants, il n'en était pas un à faire grise mine ! Dame, ceux qui avaient pu rallier l'arrivée sans encombres, sans dégâts importants se contentaient amplement de cela... Une course véritablement éprouvante.

FORMULE RENAULT

TEMPS DES ESSAIS

Dalmas (3'14''99) ; Ch. Bodin (3'16''32) ; Dupuy (3'16''61) ; Raphanel (3'16''70) ; Delestre (3'16''74) ; Maisonneuve (3'16''99) ; Hoursourigaray (3'16''99) ; Ilien (3'17''80) ; Belmondo (3'17''81) ; Madern (3'18''43) ; Barthe (3'18''53) ; Carvalho (3'18''54) ; Darlot (3'18''78) ; Zajfert (3'18''85) ; Blanc (3'19''51) ; Braconnier (3'20''09) ; Gérin (3'20''38) ; Le Strat (3'20''61) ; Daignez (3'20''83) ; Maillet (3'20''96) etc. Tous sur Martini, sauf Braconnier (Orion).

CLASSEMENT

1. Dupuy, les 10 tours soit 81 km en 36'26''1 (moy. 132,644 km/h) ; 2. Dalmas à 30''7 ; 3. Bodin à 31''9 ; 4. Delestre à 35''3 ; 5. Carvalho à 37''1 ; 6. Maisonneuve à 37''2 ; 7. Raphanel à 1'00''1 ; 8. Hoursourigaray à 1'22''8 ; 9. Blanc à 1'58''1 ; 10. Zajfert à 1'58''7. (Tous sur Martini).
Meilleur tour : Dupuy en 3'33''69 (moy. 135,701 km/h).

CLASSEMENT GENERAL

1. Hoursourigaray 75 pts ; 2. Maisonneuve 59 pts ; 3. Dalmas 56 pts ; 4. Dupuy 49 pts ; 5. Raphanel 44 pts ; 6. Belmondo 32 pts ; 7. Barthe 30 pts ; 8. Delestre 29 pts ; 9. Braconnier 26 pts ; 10. Blanc 25 pts.