

**CHAMPIONNAT DE FRANCE**

# Sous le règne du 2 litres

DANS CE CHAMPIONNAT NOUVELLE VERSION, SIX CONSTRUCTEURS S'ÉTAIENT ALIGNÉS POUR LE TITRE. ET NOMBREUX FURENT LES PILOTES À PRÉTENDRE REMPORTE DES VICTOIRES. MAIS POUR LA TROISIÈME SAISON CONSÉCUTIVE, AUDI S'EST ENCORE IMPOSÉ AU DAM DE BMW ET DE PEUGEOT...

HENRI SUZEAU

**A**vec Alfa Romeo, Audi, BMW, Opel, Peugeot et Seat impliqués cette année dans le championnat de France, autant dire que le plateau 93 s'annonçait d'entrée comme étant l'un des plus riches en voitures d'usine ou officielles depuis bien longtemps. Le titre allait donc en être que plus difficile et plus méritoire à décrocher. C'était ce que l'on

pouvait espérer de mieux pour cette année de transition marquée par la disparition de la Classe 1 Fisa (2,5 litres) en France, au profit de la Classe 2 Fisa (2 litres). Et si, en début de saison, certains pouvaient être quelque peu déçus de voir des autos beaucoup moins spectaculaires, car moins bruyantes et dépourvues d'ailerons, en revanche le spectacle sur la piste

allait révéler tout l'intérêt de la nouvelle réglementation. De fait, ce ne sont plus trois, ou quatre voitures qui allaient se trouver dans la même seconde aux essais, mais régulièrement entre six à dix. Très proches en matière de performances, les berlines « deux litres » dans leur ensemble se sont par ailleurs montrées très fiables. D'où des séances d'essais qualificatifs



et des courses âprement disputées, au cours desquelles différents pilotes ont pu espérer l'emporter. Pourtant, dès le début de la saison et à mesure que les épreuves s'enchaînaient, il s'est avéré que le titre allait se jouer entre deux pilotes et deux marques. À savoir, l'Allemand Frank Biela sur Audi 80 Quattro et Laurent Aiello sur BMW 320...

### **Audi, de plus belle !**

Audi remettait son titre de champion de France en jeu. Un titre acquis l'an dernier par Marc Sourd qui avait offert à la marque son deuxième titre consécutif après celui de Xavier Lapeyre obtenu en 1991. Mais cette année, tous les concurrents repartaient sur des bases nouvelles du fait de l'adoption de la réglementation 2 litres. Et, pour autant, Audi ne faisait guère figure de favori puisque les Audi 80 Quattro, au même titre que les propulsions, se voyaient contraintes de peser cent kilos de plus que les tractions. Toutes ayant une puissance

similaire, le pari était donc loin d'être gagné d'avance. Pourtant grâce à une préparation minutieuse, à l'engagement total et au développement d'Audi Sport, ainsi qu'à l'expérience et à l'entretien suivi de ROC Compétition, les deux Audi allaient se montrer très compétitives et d'une fiabilité à toute épreuve. Ainsi les deux pilotes, Biela et Sourd, récoltaient-ils podiums sur podiums. Seuls quelques rares accidents de course et les tracés rapides peu favorables de certains circuits mettraient à mal les deux berlines allemandes.

C'est, en outre, Frank Biela qui se montra rapidement le chef de file de l'équipe Audi. Après sa victoire à Nogaro en lever de rideau du championnat, il cumula les victoires de manche. Ce qui lui offrait au total cinq victoires scratch (Nogaro, Pau, Le Vigean, Le Mans et à nouveau Nogaro) sur l'ensemble de la saison. Mais au-delà de ces succès, c'est surtout sa régularité et son opiniâtreté à marquer des points à l'occasion de tous les rendez-vous qui lui permirent de décrocher



DPPI/DESNOULEZ

**Après avoir été couronné en championnat d'Allemagne, Frank Biela repart de l'hexagone avec le titre français en poche.**



JEAN LUC TAILLADE

le titre. À trois reprises rejoint sur le podium par son équipier, Marc Sourd, les deux pilotes Audi terminaient la saison à la première et troisième places du championnat. Ainsi Biela, qui ne connaissait au départ que deux circuits français, avait-il relevé un incroyable défi. Celui de remporter et d'offrir, de la plus belle manière qui soit, un troisième titre

## AUDI Quatre titres et puis s'en va

Fort de trente-quatre victoires obtenues au cours de douze années de participation en championnat de France de voitures de Tourisme, de deux victoires dans la Coupe des marques et de quatre titres de champion de France dont trois acquis consécutivement ces trois dernières saisons, VAG France a donc annoncé officiellement son départ de la discipline. Un hommage s'imposait donc à celui qui fut, depuis le début, étroitement associé à tous ces succès : Fred Stalder, responsable de l'écurie ROC Compétition.

### Quel bilan personnel tirez-vous de cette saison 1993 avec l'adoption de la classe « deux litres » ?

Cette année, le règlement a nivelé l'équilibre des puissances entre les voitures. Les écarts entre les concurrents ont été réduits. Nos Audi étaient favorisées sur certains tracés, pas sur d'autres. Cependant, la fiabilité de nos voitures a permis que nous marquions des points sur l'ensemble du championnat. Seuls, des accidents en course nous ont empêchés d'en marquer. Jamais des pannes électriques ou mécaniques. D'ailleurs, cela était valable aussi pour les années précédentes.

### Audi Sport, autrement dit l'usine, était directement présent cette année à vos côtés. Qu'est-ce que cela a changé ?

Cette situation nous a offert des possibilités fantastiques en matériel et en pièces détachées. C'est un avantage indéniable quand il faut réparer et remonter une voiture entre le warm up et la course. En outre, nous avons assisté à chaque fois aux séances de développement effectuées par l'équipe d'usine. Cela nous a permis d'optimiser les performances de l'auto sur beaucoup de circuits au programme.

### Comment définiriez-vous ces douze années de collaboration avec Audi ?

Je dirais que je pense qu'elles ne s'arrêtent pas là... Je n'ai à retirer que des satisfactions de ces douze années et j'espère que cela va continuer. Peut-être sous une autre forme...

### Quels souvenirs marquants gardez-vous de cette époque ?

L'année 1986, quand nous avons remporté notre premier championnat. C'était la première année qu'une quatre roues motrices gagnait un titre en circuit. Pour nous, c'était très important. Nous avons eu beaucoup de soucis, et nous disposions d'un petit budget... nous nous estimions donc très heureux d'avoir gagné. Par ailleurs, notre unique participation au Dakar, en 1985, restera aussi un grand souvenir. C'était un an avant le titre de Lapeyre. Après, il a fallu attendre quatre ans pour regagner le championnat.

### Y a-t-il des possibilités pour que vous soyez tout de même présents en championnat de Tourisme l'an prochain, peut-être même avec un autre constructeur ?

L'important pour la structure ROC est de continuer à travailler pour subsister. Il faut donc trouver une solution... D'un autre côté, on n'efface pas comme cela toutes ces années avec Audi. Nous sommes marqués Audi. Il n'est pas non plus impossible que nous allions à l'étranger. J'espère que l'orientation prise par VAG France ne sera que temporaire et que nous pourrons à nouveau retravailler ensemble...

consécutif à Audi. Un titre que, cette fois, la marque ne remettra pas en jeu la saison prochaine, puisque VAG France a décidé de suspendre, pour un temps, sa participation dans la discipline.

Seul, Laurent Aiello, qui faisait ses premiers tours de roues en Supertourisme, se révéla en mesure d'être un autre postulant sérieux au titre. Au volant de sa BMW préparée par l'écurie Oreca, elle aussi marquée par un handicap de poids, Aiello se montra l'égal du pilote allemand. Magny-Cours, Dijon, Le Castellet, furent trois victoires remportées haut la main par le pilote de F3000. Et avec celle obtenue à Monthéry, Aiello portait même à égalité le score de victoires entre les deux pilotes leaders avant l'ultime épreuve. Seulement, le pilote BMW fut moins heureux à l'occasion de plusieurs courses. À Pau, Albi et pour fi-

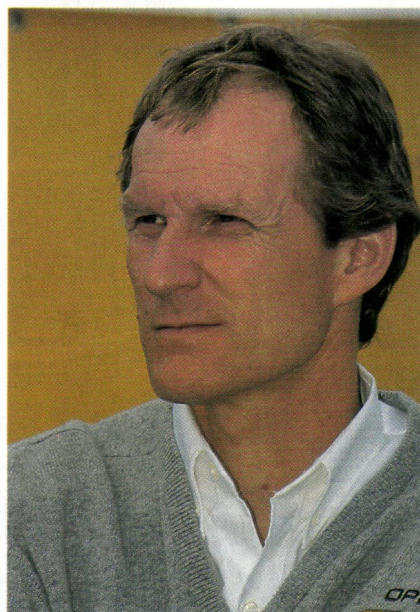
nir à Nogaro (mais le titre était déjà attribué à Biela), Aiello ne marqua pas le moindre point en raison d'abandon forcé par des avaries mécaniques. Il perdit en grande partie là ses chances d'être champion. Jean-Pierre Malcher, son équipier, le rejoint une fois sur le podium (Monthéry). Or, grâce à sa régularité sur l'ensemble de la saison et à trois troisièmes places sur le podium, Malcher termine cinquième du championnat et permet à BMW de figurer à la deuxième place au classement de la Coupe des marques.

## Le « gang des tractions »

Les pilotes de tractions, et essentiellement ceux des Alfa Romeo, Opel et Peugeot, menèrent la vie dure au

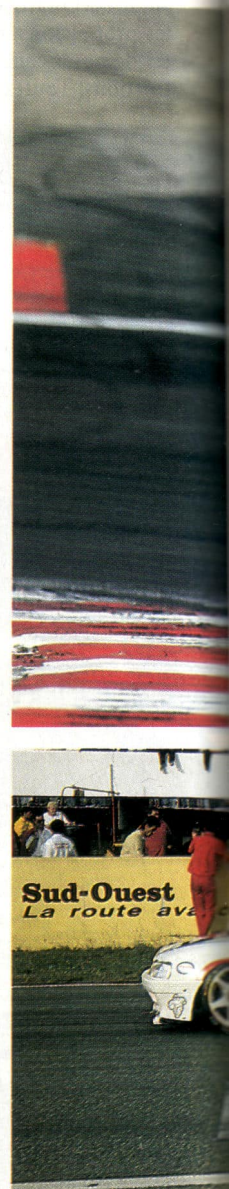


DPP/FLAMAND



*La retraite est loin d'avoir sonné pour Cudini. Il est le seul pilote de la « vieille garde » du Tourisme français, à s'être imposé cette saison avec son Opel.*

DPP/DELAUNAY



champion et à son dauphin. Chacun d'eux, que cela soit Philippe Gache, Roberto Moreno, Alain Cudini, Christophe Bouchut, Jean-Pierre Jabouille puis Yannick Dalmas, allaient à tour de rôle obtenir des places sur le podium. Cudini étant le seul à remporter une victoire (Albi). Cependant, aucun parmi eux n'allait avoir suffisamment de places d'honneur pour se placer dans le trio de tête final. Ce qui revient à dire que les accessits furent presque plus disputés que les victoires à proprement parler. Ainsi Gache et son Alfa firent-ils sensation dès la première course du championnat. Puis ce fut au tour des deux pilotes Peugeot de revendiquer deux marches du podium à Magny-Cours, et ainsi de suite... En fait, aucune de ces trois marques n'exerça une domination réelle et constante sur une autre. Cependant, les 405 furent certaine-

ment les voitures à subir les plus importantes modifications au cours de la saison. Peugeot Talbot Sport ne s'investit, en effet, complètement dans la discipline qu'à la mi-saison. Une fois le programme des 24 Heures du Mans définitivement clos par la victoire historique que l'on connaît. Dès lors, Christophe Bouchut et surtout Yannick Dalmas évoluèrent rapidement vers le haut de la hiérarchie des essais et des courses. Une progression significative qui s'acheva par le monopole de la première ligne de la grille de départ de l'ultime épreuve à Nogaro.

Chez Opel, les trois pole positions et l'unique victoire signées par Alain Cudini ont bel et bien démontré que la Vectra préparée par Snobeck était compétitive. Sans oublier non plus la superbe prestation de Cudini lors de la rencontre internationale de Mon-

## LES OSCARS

- ▶ **Réussite.** Indéniablement au tandem constitué par Fred Stalder (ROC Compétition) et Audi Sport pour être parvenu face à une forte concurrence à associer pour la troisième fois consécutive le nom de Audi au titre de champion de France.
- ▶ **Révélation.** Le pilote allemand Frank Biela pour sa stupéfiante faculté d'adaptation à des circuits inotamment celui de Paul qu'il ne connaissait pas. Il remporta cinq victoires, des places d'honneur, avec le titre à la clé. Par ailleurs ; il fit preuve d'un formidable esprit d'équipe avec Marc Sourd.
- ▶ **Exploit.** A Monza, lors de la première rencontre internationale, Philippe Gache, placé à la 27<sup>e</sup> place sur la grille de départ, parvint au prix d'une formidable remontée au sein d'un peloton relevé à se hisser à la troisième place sur le podium. Cet exploit hors championnat méritait d'être rappelé.
- ▶ **Bide.** Comment ne pas regretter l'absence dans le championnat hexagonal d'un autre constructeur français, à savoir Renault, pourtant présent dans le championnat britannique. Peut-être peut-on rêver de voir des Chamade ou des Laguna arriver en 94 ?



DPP/FLAMAND

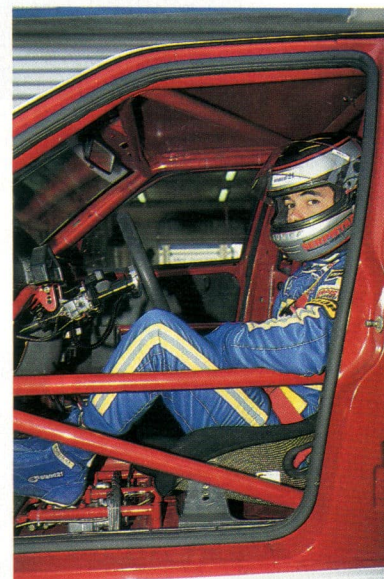


AUTOPRESSE/GALERON



DPP/DESNOULEZ

*Faute de pouvoir piloter en F3000, Laurent Aiello a superbement manié le volant de la BMW.*



DPP/DESNOULEZ

*Beaucoup de soucis cette saison pour Giroix et sa Seat Toledo. 1994 devrait se présenter sous de meilleurs auspices.*

za. Cependant, et bien que de nouvelles voitures aient été construites pour le milieu de saison, la fiabilité ne fut pas toujours au rendez-vous. Cudini et encore plus souvent Paul Belmondo, en firent les frais. Quant à Alain Ferté et Jacques Laffite, au volant de la Vectra utilisée en début de saison et devenue voiture de développement, ils ne purent que décrocher des places en milieu de classement.

Quant aux Alfa qui avaient bien débuté le championnat, c'est aussi contre le mauvais sort qu'elles eurent souvent à lutter durant la saison. Plusieurs crevaisons, des roues subite-

ment éprises de liberté... rien ne fut épargné à Philippe Gache, au Brésilien Roberto Moreno, ainsi qu'à l'écurie Graff Racing qui fit montre pourtant d'une rapide et efficace adaptation au Supertourisme après plusieurs saisons passées en F3. Mais de même que pour Cudini, il ne faut pas omettre la troisième place de Gache à Monza. Comme quoi, au risque de le répéter, les pilotes et les voitures du championnat hexagonal font bonne figure au sein du gratin international de la discipline. Aussi, est-il regrettable qu'Alfa Romeo se retire du championnat de France l'an prochain pour

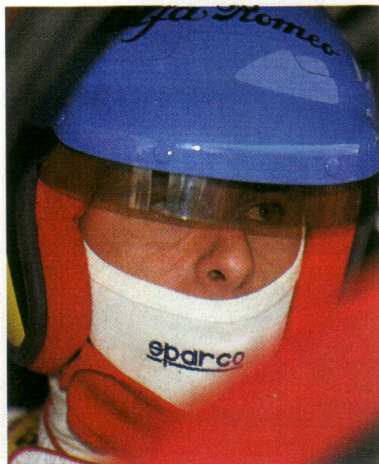
s'orienter vers le championnat britannique.

Pour Seat, sixième constructeur dans la course, la saison qui vient de s'écouler aura été mise à profit en vue de 94. De fait, la Toledo de Fabien Giroix fut prête alors que le championnat était déjà entamé. Or, la progression des différentes équipes officielles fut telle que Giroix et son écurie ne purent rattraper ce retard. D'autant que quelques soucis avec son préparateur moteur et des problèmes de conception du châssis ne firent qu'amplifier ce décalage de développement. Gageons que les deux



DPPI/DELAUNAY

Les Alfa Romeo quittent la France pour l'Angleterre. Pour Philippe Gache et Roberto Moreno la chasse au volant a commencé...



DPPI/FLAMAND



DPPI/DESNOULEZ

Seat annoncées pour le championnat 94 se battront pour le titre.

## Avis aux amateurs

Ils ne furent qu'une demi-douzaine de pilotes amateurs à s'engager dans ce championnat de France nouvelle version. Des amateurs, comme le mot l'indique, qui n'avaient pas les moyens de rivaliser avec les voitures officielles. Car bien que la réglementation tende à faire courir des autos plus proches de la série (extérieurement parlant principalement), les écarts de préparations et de perfor-

mances n'en restent pas moins très importants entre les professionnels et les amateurs. Seul François Chatriot avec sa BMW, semi-privée semi-officielle, fut en mesure de s'accrocher et de se mêler au peloton des dix meilleures voitures. Les frères Bandura, Jean-Claude Basso, Gérard Févrot, Jacques Heuclin et Maurice Pérus n'eurent que la satisfaction de se battre entre eux. La création d'un championnat réservé aux amateurs et doté de primes d'arrivée ne serait pas mal venue l'an prochain. Peut-être, alors, les amateurs seraient-ils plus nombreux et le plateau de Supertourisme

94 un peu plus étoffé ? Car avec le retrait annoncé d'Audi et d'Alfa Romeo du prochain championnat de France, ce sont quatre voitures qui seront absentes des grilles de départ en 94. Reste maintenant à savoir si des marques telles que Nissan, Toyota, Ford, Volvo ou Renault, se décideront durant l'intersaison à s'engager dans un championnat de France, qui soit dit en passant, aurait bien besoin d'être plus largement médiatisé. Ne serait-ce que pour intéresser un constructeur, au même titre que le championnat britannique a su séduire, par exemple, Alfa Romeo pour 94. □



*Avec trois titres consécutifs, Audi se retire avec les honneurs. Un retour en Allemagne et/ou un engagement en Italie sont envisageables...*



*Il serait bon, à l'image de Basso et Chatriot, que les amateurs soient plus nombreux en 94.*



## LA SAISON EN CHIFFRES

### CHAMPIONNAT DE FRANCE

(10 courses)

1. Frank Biela (Audi 80 Quattro) 218 points; 2. Larent Aiello (BMW 320iM) 158 pts; 3. Marc Sourd (Audi 80 Quattro) 141 pts; 4. Christophe Bouchut (Peugeot 405 Mi16) 133 pts; 5. Jean-Pierre Malcher (BMW 320iM) 126 pts; 6. Philippe Gache (Alfa Romeo 155) 101 pts; 7. Roberto Moreno (Alfa Romeo 155) 94 pts; 8. Alain Cudini (Opel Vectra GT) 75 pts; 9. Yannick Dalmas (Peugeot 405 Mi16) 68 pts; 10. Jean-Pierre Jabouille (Peugeot 405 Mi16) 52 pts; 11. Paul Belmondo (Opel Vectra GT) 29 pts; 12. ex-aequo. Michel et Daniel Bandura (Peugeot 405 Mi16) 28 pts; 14. Jean-Claude Basso (BMW E36) 27 pts; 15. François Chatriot (BMW E36) 26 pts; 16. Fabien Giroix (Seat Toledo) 15 pts; 17. Jean Alesi (Alfa Romeo 155) 12 pts; 18. Gérard Févrot (BMW M3) 9 pts; 19. ex-aequo. Jacques Lafitte (Opel Vectra GT) et Jacques Heuclin (BMW M3) 7 pts.

### COUPE DES MARQUES

1. Audi 157 points; 2. BMW 152 pts; 3. Peugeot 127 pts; 4. Alfa Romeo 112 pts; 5. Opel 96 pts; 6. Seat 54 pts; 7. Ford 26 pts.

### VICTOIRES SCRATCH

Biela (5), Aiello (4), et Cudini (1).

### VICTOIRES DE MANCHE

Biela et Aiello (7); Sourd et Cudini (2); Bouchut (1)

### POLE POSITIONS

Biela et Cudini (3); Aiello (2); Malcher et Dalmas (1).

### RECORDS DU TOUR

Biela (7); Aiello (4); Cudini (3); Gache et Bouchut (2); Dalmas (1).