

Coupes de Pâques à Nogaro

Muller et Aiello se partagent les lauriers

Le championnat de France est bel et bien lancé. À Nogaro, les quatre écuries officielles ont démontré qu'elles étaient déjà fin prêtes à s'affronter. De fait, il fallait deux vainqueurs, mais des quatre marques en lice, chacune avait sa chance.

HENRI SUZEAU - ENVOYÉ SPÉCIAL

Arrivée très serrée entre Aiello, Cudini et Gache pour la première course de la saison 1995...

La première course d'un championnat est toujours une épreuve attendue. D'autant plus quand il s'agit du championnat français, et davantage encore quand on sait qu'il y a encore quelques mois, l'avenir de cette discipline en France était suspendu à d'importantes interrogations. Mais les choses se sont heureusement arrangées et la saison qui s'annonce, même si le plateau français n'est pas aussi riche que ceux de certains de nos voisins européens, devrait être largement aussi intéressante sur le plan qualitatif et sportif que les précédentes. Tant au niveau du championnat qu'au niveau du Critérium, créé cette année à l'initiative de Max Mamers, réservé aux pilotes indépendants et amateurs. La saison dernière, l'essentiel du plateau était constitué par les voitures officielles, au nombre de douze, de cinq constructeurs. Peugeot, Opel, Seat ayant pu se permettre d'aligner respective-

ment une troisième voiture grâce en partie à l'aide du Ministère de la Jeunesse et des Sports accordée à certains jeunes pilotes. Cette saison, ladite subvention, annoncée depuis peu comme reconduite à titre exceptionnel pour un an encore, ne pourra de toute façon servir les intérêts du plateau de Supertourisme que dans plusieurs semaines. Par conséquent, à Nogaro, quatorze voitures, dont sept officielles seulement, composaient la grille de départ. Mais la fiabilité étant au rendez-vous pour la grande majorité, puisque plus d'une dizaine de concurrents ralliait l'arrivée des deux courses. Il faut, en effet, rappeler que le système des saisons précédentes, consistant à additionner les temps des deux manches, a été abandonné au profit de deux courses distinctes donnant lieu à deux podiums différents. Un système, en soi plus simple à comprendre pour le public, et déjà en vigueur dans de nombreux championnats étrangers de Supertourisme.

Un titre à défendre

Conquérir un titre n'est pas chose facile. Le défendre ensuite, autrement dit, ce qui peut signifier en décrocher un deuxième succès relève du même tour de force, dans cette discipline où les écarts sont tellement infimes entre les concurrents, que plusieurs d'entre eux au fil de la saison peuvent être en mesure de s'imposer et de jouer le titre jusqu'au bout. Telle sera la difficile mission de Laurent Aiello, champion en titre, et de Philippe Alliot, nouveau venu en Supertourisme chez Peugeot, constructeur champion de France l'année dernière. Chacun d'eux dispose dès le début de saison d'une 405 version 95 rebaptisée «Signature», en référence au modèle de série homologué à 25000 exemplaires comme le stipule désormais le règlement FIA. Et non plus «Mi16» comme les deux saisons précédentes. Si le châssis a été modifié, le moteur préparé par Pipo a lui aussi subi d'importantes évolutions pour progresser en puissance et surtout en couple sur les régimes intermédiaires. Peugeot Sport, comme les autres écuries d'usine, a eu de même à élaborer les nouveaux appendices aérodynamiques autorisés par la FIA. Un travail rendu d'autant plus difficile à finaliser, que les instances internationales sont revenues sur leurs décisions et ont modifiées certains paramètres dans ce paragraphe du règlement à quelques mois du début de la saison. Par ailleurs, l'écurie française, à l'image de nombreuses autres, disposent d'un budget moins conséquent que les années passées. D'autant qu'il comprend cette année, la conception de la «D8», celle qui succédera dans la gamme à la 405 et qui devrait, comme le souhaite François Sudan, responsable du programme Supertourisme de la marque, pouvoir être

présentée au mois de novembre prochain. Mais qui en aucun cas ne pourra bénéficier d'une anticipation d'homologation pour cette saison.

Pour revenir aux prestations des Peugeot sur le circuit gersois le week-end dernier, les choses semblaient bien engagées à l'issue de la première séance qualificative. Comme il avait si bien su le faire à plusieurs reprises l'an dernier, Laurent Aiello avait subtilisé la première pole position de la saison, avec 7/10^e d'avance sur le deuxième meilleur temps. Et ce, en tout juste deux tours rapides. Vu que le lendemain, la seconde séance allait être beaucoup moins bien servie par les conditions météorologiques et une piste humide. Bon présage pour le jeune pilote parisien que d'aucuns voyaient déjà rééditer certaines pages victorieuses de la saison 94 du type: pole position, record du tour et victoire. De fait, l'exploit aurait pu d'entrée de championnat être réalisé. Dans la première course, Aiello s'était élancé en tête de peloton dès la première courbe et allait mener les débats durant les dix-neuf tours. Talonné comme son ombre par Alain Cudini au volant de son Opel. Ce qui valait à Aiello une course sans relâche, tant la pression de «Cudin» allait s'exercer sans aucun répit. *«Ce fut une course difficile, reconnaissait Aiello. Avoir quelqu'un comme Cudini accroché à ses baskets pendant toute la course n'est pas ce qu'il y a de plus reposant. Ma voiture n'était pas trop mal réglée. J'ai souffert d'un certain sous-virage et de la dégradation de mes pneus. Mais j'imagine qu'il était dans le même cas. Je pense qu'il ne disposait pas d'un avantage suffisant pour réussir à me doubler. Il aurait cependant pu tenter un dépassement suicidaire, mais il est resté correct! J'ai aussi rencontré de gros problèmes de freins en course, comme depuis le début du week-end. Beaucoup trop de frein sur l'avant que je ne parvenais pas à compenser bien que j'en mette sur l'arrière».* Un autre problème, plus important malheureusement, attendait Aiello. Après avoir franchi la ligne d'arrivée en vainqueur de la première course, son moteur le lâchait dans le tour de décélération. Il regagnait son stand, mais ne pourrait prendre le départ de la seconde course. Dès lors, c'est sur les épaules de Philippe Alliot que reposaient les espoirs de Peugeot dans l'ultime «round» du week-end. Placé en deuxième position au sortir de la première courbe, Alliot allait dans les mètres qui suivaient subir le même sort que son équipier. Ainsi en l'espace d'environ un quart d'heure, entre le tour de décélération de la première manche et le premier tour de course de la seconde, le moteur des deux Peugeot avaient-ils rendu l'âme. Ce que ni François Sudan, ni Pipo ne parvenait à expliquer: *«Nous ne comprenons pas ce qui a pu se passer. Jamais lors des essais d'intersaison, le moteur ne nous a lâchés de*



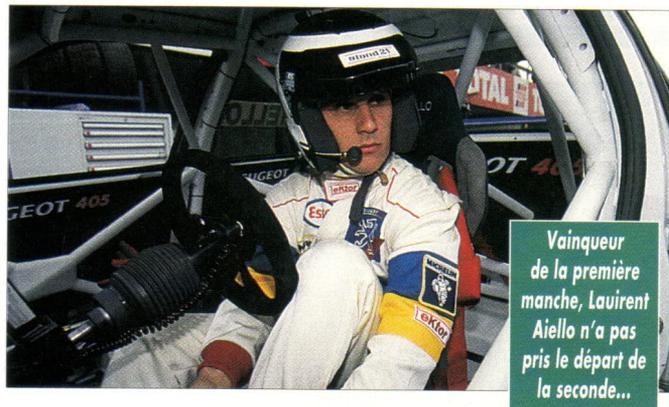
SCD / CLERMONT



Les pilotes privés complètent avantageusement le plateau et dans leurs rangs, la course a aussi été mouvementée.



BMW-Oreca et Yvan Muller se sont retrouvés dans la deuxième manche!



Vainqueur de la première manche, Laurent Aiello n'a pas pris le départ de la seconde...

la sorte». Ce problème de fiabilité reste donc à résoudre d'ici la prochaine épreuve qui se déroulera à Dijon les 20 et 21 avril prochain.

Victoire manquée de peu

Chez Opel, l'écurie Snobeck qui élabore et construit ses voitures sans l'aide d'Opel Motorport, n'a pu aligner à ce premier rendez-vous qu'une seule Opel Vectra version 95, pour des raisons internes. Dévolue à Alain Cudini, vice-champion 94, la nouvelle Vectra s'adjudgeait une place sur la première ligne aux côtés de la Peugeot d'Aiello. On connaît la suite. Dans la première course, «Cudini» n'aura de cesse de harceler Aiello pour tenter de lui ravir le commandement, mais en vain. «J'étais un tout petit mieux que Laurent. Mais tellement peu, qu'il m'a été impossible de tenter quoique ce soit. Cela aurait été risqué» confiera le pilote Opel. Deuxième de la première course, l'espoir de pouvoir remporter la seconde, dès lors qu'Aiello ne prenait pas le départ, était envisageable. Cependant, après avoir changé la console centrale entre les deux courses, l'équipe Opel ne parvenait à faire

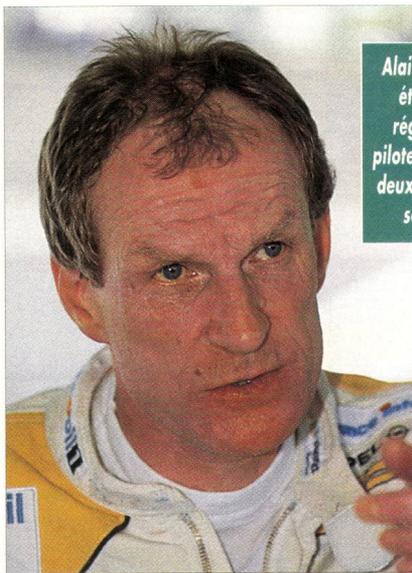
redémarrer la voiture de Cudini dans les délais. Ce qui obligeait l'Opel n°5 à s'élancer des stands une fois le peloton passé. Pointé neuvième au premier passage, «Cudini» allait gratifier le public d'une remontée d'anthologie au fil des tours. Pour, dans le huitième tour, se hisser à la troisième place. Revenir sur le deuxième, à savoir Philippe Gache au volant de l'Alfa Romeo 155 s'avérait en revanche bien plus difficile. Petit à petit, il refaisait son retard à coup de plusieurs dixièmes gagnés au tour, et parvenait à recoller au sillage de l'Alfa à deux tours de l'arrivée. Mais sans pouvoir le dépasser, puisqu'il perdait soudainement plusieurs longueurs. «*Quelque chose s'est déréglé à ce moment-là. Probablement les boisseaux, car quand j'accélérais à fond, ça coupait. Ce qui explique que j'ai été retardé dans les derniers tours*». Néanmoins, malgré cette avarie de fin de course, Cudini se montrait satisfait de cette première épreuve: «*La voiture a très bien fonctionné. C'est vraiment satisfaisant, car il y a très peu de temps que la nouvelle version a éliminé ses problèmes de jeunesse. Nous avons fait plus ample connaissance avec cette nouvelle voiture à Nogaro ce week-end. En modifiant les réglages jusqu'au moment de la course. Et j'ai quand même l'impression que ma*

voiture était peut-être la meilleure du plateau aujourd'hui. Tout du moins sur le plan de la tenue de route et du freinage». Reste maintenant à l'équipe de Snobeck à construire la nouvelle version de la Vectra pour Eric Hélary. Lequel terminait 5^e dans la première course avec la version 94, mais fut moins heureux dans la seconde. Puisqu'il dut rejoindre tout d'abord son stand pour changer une roue, dont la jante avait cassé. Puis, ensuite, il fut contraint à l'abandon suite au bris de la courroie de transmission. Enfin, Laffite au volant lui aussi d'une voiture de la saison dernière, termina dans les points à l'occasion des deux courses.

Alfa, le retour

Deux Alfa Romeo avaient disputé le championnat français en 1993, avec Roberto Moreno et Philippe Gache. Ces voitures officielles étaient alors exploitées par l'écurie Graff Racing. Cette saison, il s'agit de l'écurie d'usine, Alfa Corse qui a choisi d'accorder sa confiance au pilote avignon-nais. S'il ne s'agit pour l'heure que de l'engagement d'une seule voiture dans le championnat, Nini Russo, le responsable du programme Alfa en Supertourisme, a offi-





Alain Cuidini a été le plus régulier des pilotes Opel avec deux podiums à son actif.

DPPI / S. DESNOULEZ

DPPI / C. SAUNIER

Retour remarqué d'Alfa-Romeo en France avec Philippe Gache aux manettes.



DPPI / F. FLAMMANT

ciellement annoncé qu'elle était inscrite pour participer à la totalité du championnat. Et non plus uniquement aux quatre premières épreuves, comme cela était le cas auparavant. Même si Philippe Gache n'a récupéré sa voiture que quelques jours avant le rendez-vous de Nogaro, il s'est trouvé au volant d'une auto déjà bien développée grâce à l'important travail fourni durant l'intersaison par l'essayeur-maison, Gabriele Tarquini. Satisfait du comportement de sa nouvelle monture, Gache s'est octroyé le quatrième chrono des qualifications. En course, l'Avignonnais se plaindra malgré tout d'une vitesse de pointe en ligne droite légèrement insuffisante comparée à celle de ces adversaires. Ce qui l'empêchera de faire la différence. Mais lui permettra tout de même de quitter Nogaro en étant monté à deux reprises sur le podium et d'ainsi occuper aujourd'hui la deuxième place au championnat, ex-aequo avec Cudini. En attendant, d'ici l'épreuve de Dijon, l'Alfa 155 aura couru en Italie, en Espagne et en Grande-Bretagne. Et aura bénéficié de nouvelles petites évolutions. Là est la force d'une écurie d'usine engagée sur quasiment tous les fronts des championnats de Supertourisme. Aussi de ce fait, quelle ne fut pas la surprise de Nini Russo

de constater que les contrôles effectués en France sur les voitures, après les essais et la course, n'avaient pas grand chose de comparable avec ceux pratiqués dans les championnats voisins. Notamment en Grande-Bretagne, où la rigueur, le sérieux et la précision des contrôles techniques effectués lors de chaque course, afin de garantir le plus parfait respect du règlement et ainsi éviter toute suspicion entre les écuries, va jusqu'à, au moins une fois durant la saison, immobiliser durant 72 heures une voiture de chaque équipe pour la démonter et la vérifier dans ses plus infimes détails. Un tel contrôle n'étant bien entendu mené qu'en semaine après une course. Et Russo d'ajouter, que si le championnat français a le désir d'attirer de nouveaux constructeurs, les autorités concernées devront en passer par là aussi...

Muller, le rescapé

Pour Yvan Muller, pilote de l'unique BMW officielle engagée cette saison, le week-end avait plutôt mal débuté. En effet, à la suite d'un problème moteur (filetage de bougie) pendant la première séance qualificative, le pilote alsacien allait être relégué avec le 11^e chrono. La seconde séance sur piste humide

1. NOGARO

15, 16 et 17 avril

Première épreuve du Championnat de France de Supertourisme 1995. Engagés: 14. Qualifiés: 14. Conditions atmosphériques: piste sèche lors de la première séance d'essais qualificatifs. Piste humide lors de la seconde séance. Piste sèche et ciel dégagé en course. Affluence: 48340 spectateurs payants sur trois jours.

ESSAIS

1. L. Aiello (Peugeot 405 Signature) 1'33"58 (moy. de 139,876 km/h); 2. A. Cudini (Opel Vectra 16V) 1'34"28; 3. P. Alliot (Peugeot 405 Signature) 1'34"38; 4. P. Gache (Alfa Romeo 155) 1'34"40; 5. E. Héлары (Opel Vectra 16V) 1'34"45; 6. J. Laffite (Opel Vectra 16V) 1'35"51; 7. (1er en Crit.) W. David (Peugeot 405 Signature) 1'35"58; 8. C. Dechavanne (BMW 318i) 1'36"82; 9. G. Dillmann (Opel Vectra 16V) 1'37"73; 10. Girardot/Masson (Peugeot 405 Mi16) 1'38"85; 11. Y. Muller (BMW 318i) 1'39"93; 12. M. Pérus (Opel Astra GSi) 1'40"32; 13. Tremblay/Large (BMW 318i) 1'44"00; 14. Bandura/Bandura (Peugeot 405 Mi16) 1'44"63.

COURSE 1

1. L. Aiello (Peugeot 405 Signature), les 19 tours en 30'37"01 (moy. de 135,384 km/h); 2. A. Cudini (Opel Vectra 16V) à 0"31; 3. P. Gache (Alfa Romeo 155) à 0"74; 4. Y. Muller (BMW 318i) à 18"78; 5. E. Héлары (Opel Vectra 16V) à 20"35; 6. P. Alliot (Peugeot 405 Signature) à 23"14; 7. W. David (Peugeot 405 Signature) à 38"46; 8. J. Laffite (Opel Vectra 16V) à 45"08; 9. G. Dillmann (Opel Vectra 16V) à 46"61; 10. C. Dechavanne (BMW 318i) à 50"25; 11. D. Bandura (Peugeot 405 Mi16) à 1'03"29; 12. M. Pérus (Opel Astra GSi) à 1 t; 13. A. Girardot (Peugeot 405 Mi16) à 1 t; 14. J.P. Large (BMW 318i) à 2 t.

Meilleur tour: P. Gache (Alfa Romeo 155) en 1'35"02 (moy. de 137,756 km/h).

COURSE 2

1. Y. Muller (BMW 318i), les 19 tours en 30'39"37 (moy. de 135,211 km/h); 2. P. Gache (Alfa Romeo 155) à 1"31; 3. A. Cudini (Opel Vectra 16V) à 13"39; 4. W. David (Peugeot 405 Signature) à 25"92; 5. G. Dillmann (Opel Vectra 16V) à 41"72; 6. J. Laffite (Opel Vectra 16V) à 42"09; 7. C. Dechavanne (BMW 318i) à 46"69; 8. M. Bandura (Peugeot 405 Mi16) à 1'29"38; 9. M. Pérus (Opel Astra GSi) à 1'36"70; 10. G. Tremblay (BMW 318i) à 2 t; 11. A. Girardot (Peugeot 405 Mi16) à 3 t.

Abandons. E. Héлары (Opel Vectra 16V) à 10 t (courroie de distribution cassée); P. Alliot (Peugeot 405 Signature) à 18 t (moteur cassé); L. Aiello (Peugeot 405 Signature) (moteur cassé).

Meilleur tour: Y. Muller (BMW 318i) en 1'35"65 (moy. de 136,849 km/h).

CHAMPIONNAT

1. Muller 15 pts; 2 ex aequo. Cudini et Gache 14 pts; 4. Aiello 10 pts; 5. David 7 pts; 6 ex aequo: Héлары, Laffite et Dillmann 4 pts; 9. Alliot 3 pts; 10. Dechavanne 2 pts; 11. M. Bandura 1 pt.

CRITÉRIUM

1. David 10 pts; 2. Dillmann 8 pts; 3. Dechavanne 6 pts; 4 ex aequo. D. et M. Bandura 5 pts; 6. Pérus 4 pts; 7 ex aequo. Girardot et Tremblay 3 pts; 9 ex aequo: Large et Masson 2 pts.

Prochaine épreuve: 20 et 21 mai à Dijon-Prenois.

ne permettant pas à Muller de bénéficier d'une seconde chance pour mieux figurer, étant donné qu'aucune amélioration n'allait être enregistrée dans de telles conditions. Mais le pilote BMW se referra vite une santé en course. Dans la première, dès le premier tour, il aura refait son handicap pour pointer à la 5^e place. Il ravira deux tours plus tard la quatrième place à Héлары, mais sera ensuite ralenti dans sa progression en raison d'un plat sur un pneu avant, de la casse de l'axe de pédale d'embrayage ainsi que celle de la barre anti-roulis arrière. La grille de départ de la seconde course étant établie en fonction du classement d'arrivée de la première, Muller allait se retrouver aux avant-postes. Car bénéficiant, tout comme Gache, d'une première ligne décimée (abandon d'Aiello et problème électrique de Cudini qui partira des stands). Et il saura saisir sa chance puisqu'il prendra l'avantage dès le départ et ne sera plus jamais rejoint jusqu'à l'arrivée. Résultat, Muller occupait au soir de ce premier rendez-vous la tête du classement provisoire avec juste un point d'avance sur Cudini et Gache. Puisque cela n'était pas encore fait, voilà qui contribuera certainement à la signature définitive du contrat de Muller avec l'écurie BMW Oreca pour cette saison.

PAUL RICARD

OUVERT AUX ÉTRANGERS

Max Mamers, la FFSA et les organisateurs de l'épreuve du Paul Ricard qui se déroulera les 22 et 23 juillet prochains invitent (sans avoir à régler les droits d'engagement) les cinq meilleurs pilotes de chaque championnat étranger de Supertourisme à participer à l'épreuve provençale. Sachant que la Coupe du Monde FIA se déroulera sur le circuit du Castellet, cela constituera une bonne occasion pour ceux qui le souhaitent de faire un galop d'essais grandeur nature. Enfin, la première course, qui se déroulera exceptionnellement durant la soirée du samedi, sera retransmise en direct et dans son intégralité sur une chaîne française qui se réserve la primeur de l'annoncer elle-même. Une première!

CRITÉRIUM

WILLIAM DAVID A FAIT DES ÉTINCELLES

Au volant de la Peugeot 405 Signature de l'écurie SDA Sport (voiture 94 mise en configuration 95), mise par Peugeot Sport à la disposition de William David, en récompense de son titre de champion de France de Spider 905 obtenu l'an dernier, le jeune Pâlois s'est non seulement imposé en tête du classement du Critérium, mais a surtout tenu la dragée haute à plus d'un pilote du championnat de France. 7^e lors de la première course, il s'est ensuite distingué dans la seconde course en terminant 4^e, suivi par un autre concurrent du Critérium, en la per-

sonne de Gérard Dillmann au volant de son Opel Vectra (ex-Snobek 94) qui participait là à sa première épreuve de Supertourisme.

CONVIVIALITÉ

UN RENDEZ-VOUS À RENOUVELER

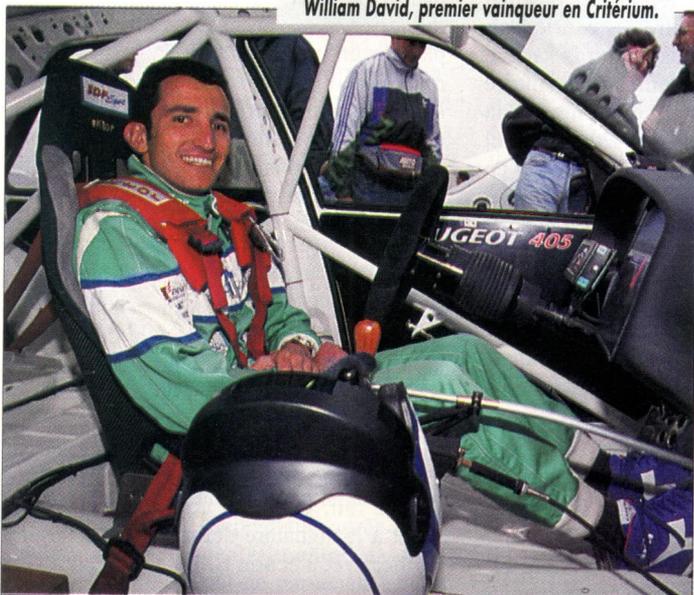
De mémoire de pilotes, de managers ou de journalistes de Supertourisme, on ne souvient pas qu'au moins une fois dans le passé un tel rendez-vous ait déjà eu lieu. En effet, dimanche soir était organisé sous la tente du Supertourisme de Max Mamers un dîner réunissant absolument tous les pilotes du plateau, la grande majorité des responsables d'écuries, et les journalistes. C'était bien la première fois depuis que la discipline existe que tous se trouvaient ainsi réunis ensemble autour d'une même table. De surcroît, dans la plus grande convivialité et la plus franche camaraderie...

PROMOTION

LE SUPERTOURISME À LA TV

La saison 1995 du Championnat de France de Supertourisme sera suivie cette année par davantage de chaînes de télévision. France 2 (Stade 2: résumés et résultats); France 3 (Tout le Sport); M6 (Turbo: résultats); TF1 (Auto Moto); Eurosport (Motors, avec 15' la semaine prochaine); TMC (Tour de Chauffe). De même, les radios se feront l'écho du Supertourisme: France Inter (suivi pendant le week-end de course) et Radio France (annonces de l'épreuve).

William David, premier vainqueur en Critérium.



DPPI / S. DESNOUJÉZ

REMONTRE

CHRISTOPHE DEHAVANNE



DPPI / S. DESNOUJÉZ

«Un vrai challenge»

Sa passion du sport automobile n'a d'égale que sa soif d'apprendre et de progresser dans ce domaine. Après quatre saisons de sport automobile, voici donc l'animateur de TF1 engagé cette année en Supertourisme.

■ Qu'est-ce qui t'a motivé à faire du Supertourisme cette saison?

Parce que j'aime le sport automobile d'abord. Et qu'après la Coupe Caterham, la Coupe Porsche et le trophée Andros chaque hiver, l'opportunité de travailler avec Hugues de Chaunac s'est présentée. Ce dont j'avais très envie, car il s'agissait pour moi de faire du Supertourisme et d'assouvir ma soif d'apprendre et de continuer à pratiquer ce sport qui me passionne. Autant dire qu'à quelques heures d'être sur la grille de départ de Supertourisme, je suis dans un état émotionnel et d'euphorie très important.

■ Ton emploi du temps te laisse-t-il assez de temps pour préparer comme tu le souhaiterais ta saison?

Non, c'est très difficile parce que je travaille beaucoup, particulièrement en ce moment. Mais en même temps, faire de la course représente pour moi un exutoire formidable. Pendant le week-end de Pâques, je n'ai pensé qu'à la course, aux discussions avec le team-manager, avec l'ingénieur. Je suis vraiment dans une ambiance qui me ravit. Je me sens accepté et regardé comme un pilote qui aime ça. Dès que cela sera possible, on va tourner. C'est le but! Si c'est juste pour figurer et apprendre uniquement en course, comme je l'ai fait dernier en Porsche, cela ne m'intéresse pas. Je me bats avec des garçons qui ont, pour la plupart, déjà des milliers de kilomètres d'expérience et dont c'est le métier. Si je veux, un jour, réussir éventuellement à venir les embêter, il est indispensable que je roule.

■ Par rapport à ce que tu avais déjà piloté, que penses-tu de la BMW?

C'est le top! C'est une vraie voiture de course, précise, rigide, sensible, très pointue. Il y a aussi pour moi un énorme apprentissage de réglages de la voiture par rapport à ma conduite. Or, je suis en plein dedans actuellement, je suis vraiment dans le bain. Je suis un tout petit peu plus qu'un apprenti aujourd'hui, je crois. Mais, je suis vraiment dans la phase du mec qui apprend et qui a soif de ça. Je n'ai aucun problème d'égo et d'humilité par rapport à cela. Parfois, quand je rentre au stand après quelques tours et que je vois les gars de l'équipe contents, je le suis aussi. C'est un heureux partage et une bonne entente. Je vis quelque chose que je ne pensais pas vivre un jour. Donc, c'est formidable!

■ Tes ambitions cette saison?

C'est de parvenir à faire un podium en Critérium. Ce sera déjà bien, mais je n'y pense pas (ndlr: il se classera 3^e du Critérium lors des deux courses). Mon but principal est de progresser. Et si je peux, si tant est que je ne m'y sois pas pris trop tard, car commencer à 35 ans n'est pas évident, réussir à coller au train des «pros». C'est un vrai challenge pour moi-même et vis-à-vis de beaucoup de gens.

Propos recueillis par Henri Suzeau.