



AUTO RÉTRO

MENSUEL N° 146/OCTOBRE 1992/35 F

DECOUVERTE
RESTAURATIONS
A L'ANGLAISE

PEUGEOT 201
UNE POPULAIRE
DE CRISE

DOSSIER

LES 80 ANS
DE LA
CARROSSERIE
BERTONE



ESSAI

LOTUS ELITE

GUIDE D'ACHAT

VOLVO
121/122 S



M1086 - 146 - 35,00 F



Le plateau le plus impressionnant de cette édition 1992 de l'Oldtimer Grand Prix : quatorze Canam sur la grille de départ dont la surpuissante Porsche 917/30 en provenance du musée de Stuttgart. Mais l'opposition était au niveau : la victoire a été décrochée par la BRM P 154 de J. Kalisch (moyenne : 160,635 km/h...)

20^{ème} GRAND PRIX DU NÜRBURGRING : V.E.C. ÜBER ALLES...

Le Ring a fêté son soixante-cinquième anniversaire les 14, 15 et 16 août derniers. Le légendaire circuit allemand, situé dans le massif de l'Eiffel à quelques kilomètres d'Adenau accueillait la manche allemande du championnat d'Europe des Voitures Historiques. Côté piste, personne n'a été déçu ; côté ambiance les "anciens" se sont montrés réservés, voire sceptiques...

Se rendre au Nürburgring est une joie sans cesse renouvelée : non seulement les autoroutes allemandes ne sont pas limitées, mais encore, on est toujours certain de passer un grand, un très grand moment, grâce à la diversité et à la qualité des modèles présentés. Cette édition ne déroge pas à la règle, puisque fort de souffler ses 20 bougies, l'organisateur, en l'occurrence l'AVD avait fait déplacer l'usine Porsche et quelques-unes des plus belles pièces du musée de Zuffenhausen.

Ordre et rigueur résonnent comme un leitmotiv dans le paddock et celui-ci, par le nombre de semi-remorques et

camions ateliers présents, n'a rien à envier à l'organisation d'un Grand Prix de Formule 1 ; On ne pourra, d'ailleurs bientôt, plus circuler dans les allées... Et malgré la présence de la tente Steigenberger où tous les concurrents peuvent se retrouver pour se restaurer, ou discuter, le cœur n'y est plus.

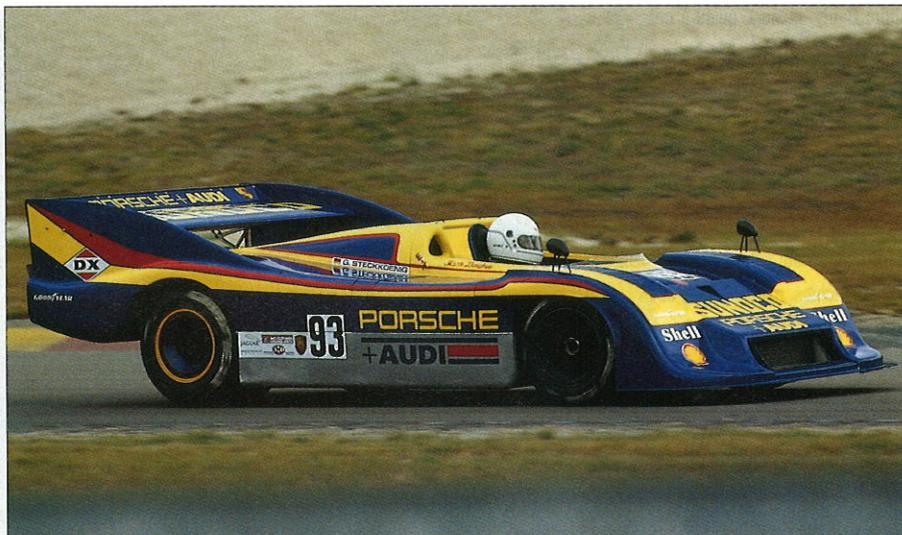
Heureusement, nous sommes venus, avant tout, pour les courses. Et quelles courses ! Comme chaque année, les épreuves se déroulent en deux manches, de quoi satisfaire tout le monde. On retrouve même la manche du Championnat d'Europe des voitures de Tourisme, avec deux plateaux très impressionnants.

Après une heure de course et changement de pilote entre la

25ème et la 40ème minute, l'équipage Dumcan-Solles mènera son Austin Cooper S à la victoire, après déclassement de trois autres Mini, pour tête de culasse non conforme.

Tonneaux en série

Les 2ème et 4ème places reviendront à des Auto-Union DKW, que l'on n'avait jamais vu aussi performantes... Mais le fait marquant de ces moins de 2 000 cc, restera la spectaculaire série de tonneaux effectuée par William Mairesse. Sa Cooper S sera complètement détruite !... Pour les plus de 2 000 cc, le team officiel BMW (grâce à l'équipage Quester-Carlsson) viendra à bout des surpui-



Championne Canam en 1973, cette 917/30 alignée en course par l'écurie Sunoco délivrait 1200 ch. à 7800 t/min. avec un couple "Kolossal" de 112 Mkg à 6400 t/mn.... Elle finira cinquième au Nürburgring. Manifestement son pilote n'a pas voulu prendre de risques. On peut le comprendre...



Très remarquées parmi les "PVT", les BMW 328 ont fait bonne figure. Et l'une d'elle s'est même classée en quatrième position, derrière deux Alfa Romeo 8C 2300 et une Delahaye 135 Spéciale. Rien moins que ça...

santes Ford Mustang et Ford Falcon dont les freins et les pneus ne supporteront guère le traitement imposé.

Avec les Avant-guerre, la course ne changera pas de rythme pour autant ; et Groh démontrera ainsi que malgré son grand âge, son Alfa Romeo 8C Monza est toujours vaillante. L'attraction de ce plateau restera, néanmoins, cette brochette impressionnante de Mercedes SS et SSK, au sifflement si caractéristique...

Vite et fort

Changement de sonorité pour la course des GTS : si les essais se sont disputés sous la pluie avec, pour corollaire, une sortie de route de la Ferrari 250 LM de Franco Meiners, la piste redeviendra sèche au départ de l'épreuve, promettant une sérieuse explication entre les Cobra et les Corvette. Dès le départ, Bill Shepherd (Cobra 4,7L) prendra la tête des opérations, alors que certains vont confondre le bac à sable avec un raccourci... Les pilotes déploient tout leur arsenal pour garder les voitures sur la piste. Trajectoires hyper tendues, freinages tardifs se succèdent à une cadence folle. Après les abandons de Ronnie Farmer (TVR) et Shepherd, la Cobra de Steve Hitchins remportera la course. Notre meilleur représentant français,



En GTS, la lutte a été très chaude entre les Corvette et les Cobra ; mais André Bailly est tout de même parvenu à tirer son épingle du jeu en menant sa Type E à la quatrième place, à moins de 20" du vainqueur (Hitchins, sur Cobra).

André Bailly, mènera, quant à lui, sa Jaguar Type E à la quatrième place devant la Ferrari LM de David Piper : l'Anglais ne pourra cependant pas prendre le départ de la course des protos FIA. En sortant de la piste durant les essais, il détruira sa Ferrari 330 P2... Encore échauffés par leur course en GTS, Hitchins et Bailly joueront les premiers rôles avec leur Lotus 23. L'italien Moreschi (Merlyn M46) tentera tout son possible pour ravir le commandement à Hitchins, mais il sortira de la route au 10ème tour. Au final, la Lotus 40 de l'anglais Hall échouera à 17 centièmes de seconde, derrière Hitchins, tandis que Bailly prendra la 3ème place après un spectaculaire tête-à-queue.

Place aux Canam

D'un ton nonchalant, le speaker élève soudain la voix : les "CanAm" rentrent en pré-grille. 50 000 spectateurs enthousiastes retiennent leur souffle au passage de la Porsche 917/30 de 1973. Pour les 20 ans du Grand Prix du Nürburgring, Porsche a apporté sa contribution ! La présence de Jürgen Barth donne un cachet officiel à l'engagement de la 917 de 1 100 ch, qui a gagné le Championnat américain Can-Am avec Mark Donohue... Conduite par Günter Steckkönig, l'ingénieur-essayeur de l'époque, la 917 terminera cinquième de la course, remportée par la BRM 154 de Jost Kalish. Le niveau élevé de pilotage aura surtout retenu l'attention du public connaisseur : un public dévoué à la cause de Dieter Quester, grand vainqueur de la manche des protos des années 70, de moins de 2 000 cc avec une Chevron B16 à moteur BMW. La Chevron B19 de l'américain SWART, 2ème échouera à 20 centièmes de seconde. Si près du but...

Après le déjeuner, on retrouvera un spectacle tout aussi intéressant avec les barquettes des années 50, pour un départ "Le Mans" au demeurant fictif, puisque le règlement l'interdit. Au final, la Ferrari 196 S de Spencer, l'emportera devant la Maserati Birdcage de Pattinson.

Plus tard dans les coulisses, nous rencontrerons Franco Meiners, sociétaire du Club Italia et principal artisan du renouveau du Championnat du Monde GT d'endurance. Avec la présence des responsables de Porsche, Bugatti et Jaguar et des toutes récentes EB110 S et XJ 220, l'italien a quelque raison de se réjouir.

Parallèlement aux courses, le rassemblement du Ring est aussi l'occasion d'exposer une grande variété de voitures de collection. Dans le Chapiteau Porsche, on fêtait à la bière les 20 ans de la 911 Carrera 2,7 RS alors que chez Ferrari, une centaine de voitures étaient disposées en arc de cercle.

Bref, des images et des sons pleins la tête nous avons repris la route, en espérant, malgré tout, que les organisateurs fassent preuve d'un plus large esprit d'ouverture à l'égard des concurrents, qui ne s'y sentent plus très à l'aise; L'épreuve a pris une dimension telle que le charme et l'ambiance, propres aux rendez-vous historiques, sont en passe de perdre du terrain.

Au fait, cela ne vous rappelle rien ?...

Texte : Sylvain REISSER

Photos : Cyril De PLATER - (Panda Press Image)



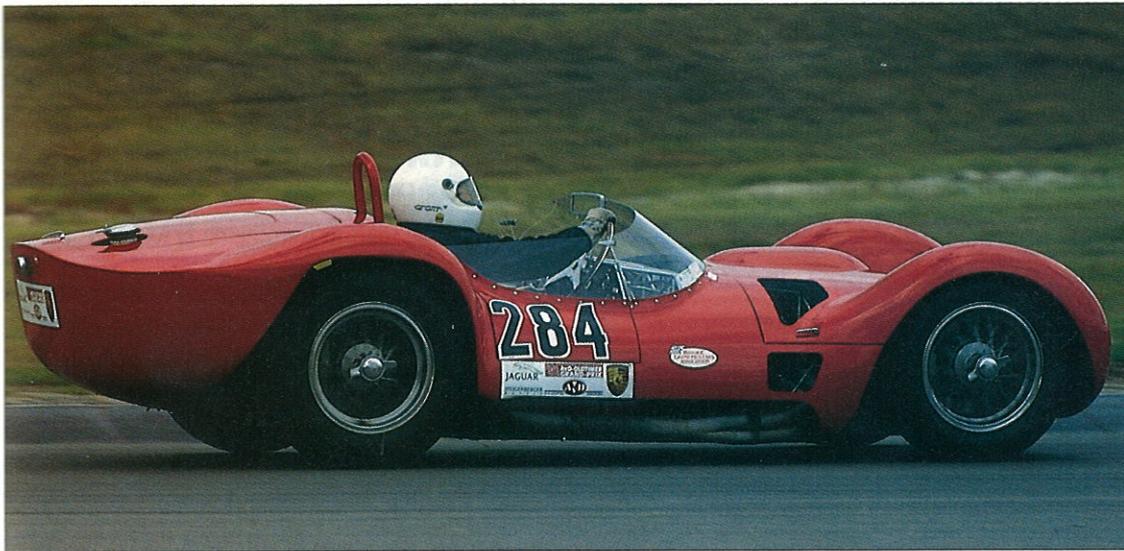
Très admirée au départ de la course des "PVT", la monumentale Mercedes "SSKL" de Kern n'accomplira malheureusement que six petits tours avant d'abandonner (meilleur tour : 110,02 km.h).



Gros embouteillage au premier virage pour les "tourisme", toujours très échauffées. Les BMW 1800 TI étaient en forme, ce jour-là ; les Mustang aussi...



"Explication" pas très loyale entre la Cooper "S" de Linsoni, et la BMW 700 de Roevekamp. Le second cité terminera la course ; il y a une justice...



Excellente prestation des Maserati lors du "Trophée Bugatti" (menée par Pattison, cette Birdcage enlèvera la deuxième place), mais c'est la Ferrari "196.S" de Spencer qui l'emportera à 123,296 km/h. de moyenne.

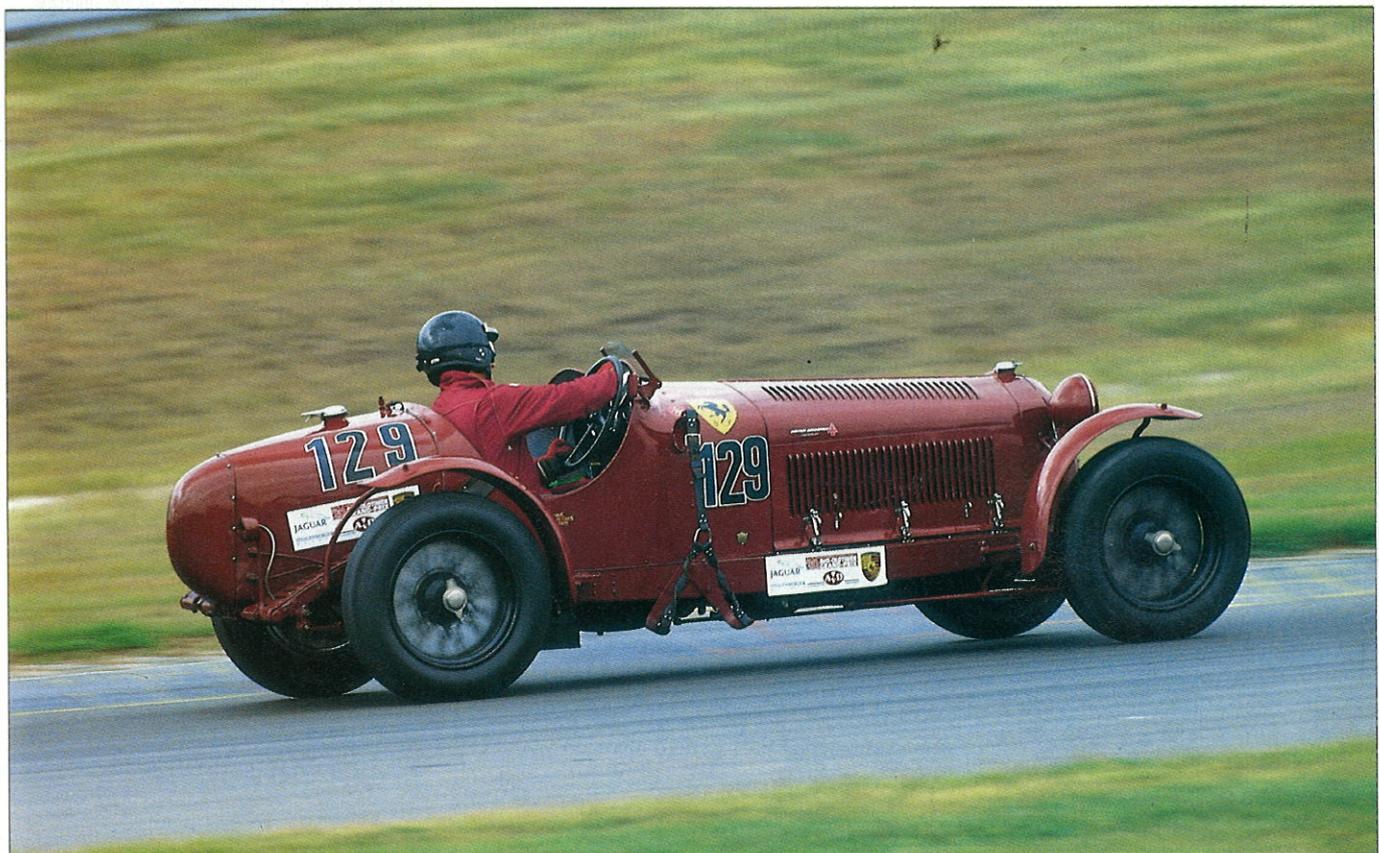


Photo ci-dessus : passage en pleine vitesse de la sublissime Alfa Romeo 8C de Werner/Wildbolz ; avec, en prime le record du tour de l'épreuve PVT à 116,450 km/h. de moyenne. Applaudissez...

Photo ci - contre : cours accéléré de bac à sable pour David Piper. Il terminera tout de même en cinquième position en "GTS". Mais sa "LM" était bien partie pour faire le "trou".

