SCHLESSER SE VENGE

Par une nouvelle victoire acquise à la force du poignet, l'homme à la Rover a vengé sur le terrain l'affront de son déclassement de Rouen. Brillant second à Nogaro, Beltoise conforte sa position de leader d'un championnat que Jean-Louis Schlesser aurait dû mener, si...

« Rien, strictement rien de changé depuis Rouen sur nos voitures, mais cette fois-ci, nous sommes conformes selon les commissaires techniques. C'est à n'y rien comprendre », nous disait Philippe Cachera à l'issue de la première séance d'essais officiels.

« En attendant, Jean-Louis a perdu 51 points pour cette histoire d'arceau qui se prolonge vers l'avant conformément à la réglementation du Gr. A et nous ne savons toujours pas exactement sur quel pied danser. La semaine dernière, il y a eu une réunion pour la production et nous avons obtenu pour 85 une précision d'homologation qui stipule que nos arceaux sont reconnus conformes, c'est déjà ça. »

Après la première séance qui déterminait les 10 premières places sur la grille, c'est Cudini qui décrochait la pole au nez et à la barbe de Jarier que l'on pensait intouchable avec la Camaro, les écarts restaient très faibles entre les 8 meilleurs et rien n'était à priori joué pour la course, même si plusieurs pronostiqueurs avertis prévoyaient une domination de la Camaro qui dispose, et de loin, du meilleur rapport poids-puissance du parc de Production. Jarier était serein au plan des performances : *« nous avons tourné avec les pneus que nous utiliserons en course, donc notre chrono est représentatif des performances que nous pourrons réaliser demain. Par contre, l'auto est très délicate à conduire sur un tel circuit et j'espère pouvoir préserver mes freins jusqu'au bout. »* Derrière Cudini et Jarier, Snobeck, Schlesser, Lapeyre, Beltoise, Jabouille et Ballot se suivaient dans cet ordre dans un mouchoir de poche. Jabouille espérait mieux par la suite car il avait essayé un réglage moteur qui ne lui donnait pas satisfaction. Malcher était en proie à un problème de tenue de route et de motricité qui semblait difficile à éliminer, quant à Ballot-Léna : *« Les pneus sont bien, l'auto marche à merveille, les mécaniciens ont fait du bon boulot, alors ce doit être le pilote qui est mal réveillé. Je suis à une bonne seconde du temps que j'aurais dû faire. »* Sourd et Bleynie se débattaient encore avec les réglages de leurs autos, pas encore efficaces et Duez tenait toute la route avec sa Rover : *« il doit vraiment y avoir un "loup" sur cette auto. J'ai essayé tous les styles de conduite, rien à faire si j'attaque, je suis tout de suite en vrac, si je conduis coulé, je me traîne. C'est dur. »* Dans le camp Alfa, on avait peaufiné les réglages de l'injection électronique et même testé un nouveau système d'admission, efficace, mais éprouvé trop rapidement pour être retenu pour Nogaro. Le système actuel est monté à partir des culasses à carburateur, avec un papillon dans chaque trompette d'admission du V6 tandis que le nouveau modèle reprend les culasses de l'Alfetta injection de série, moins coudées, et au-dessus des trompettes une boîte à air, dotée à l'avant de deux gros papillons au lieu de 6, permet de réduire les pertes de charge. En attendant de voir ce système en course, les Alfa, grâce à Snobeck cette fois, étaient encore les plus véloces lors de la séance de l'après-midi, Schlesser intercalant sa Rover devant Cudini, tandis que la Camaro restait dans le paddock. Lapeyre avait résolu un problème de carrossage qui l'avait handicapé le matin, mais restait derrière Sourd, tandis que Beltoise était à nouveau le plus vite des trois 505 Turbo et que Ballot avait retrouvé son mordant mais ne pouvait faire mieux que le 5e temps de la séance, la 635 n'étant pas vraiment à l'aise sur le tracé de Nogaro. Encore une fois, les écarts restaient faibles et laissaient augurer une belle bagarre pour la course, disputée en deux manches avec 5 minutes d'interruption entre elles (pas question donc de changer de plaquettes pendant la pause).

Schlesser en deux temps

Et beaucoup plus que trois mouvements, car il dut s'employer à fond et multiplier les attaques pour s'imposer à l'addition des temps des deux manches. C'était d'abord bien parti pour Cudini qui démarrait vite vite et gardait la corde avant de résister pendant près d'un demi-tour à la pression de la Camaro. Puis, à l'accélération, Jarier passait sans coup férir, mais ne s'envolait pas tout de suite comme il l'aurait voulu. Pendant quatre tours, Cudini restait menaçant dans le sillage de la Camaro avant de lâcher prise puis d'abandonner au 6e passage, ressort de soupape cassé. Sourd s'était arrêté tout de suite au stand pour repartir très attardé et renoncer, courroie de pompe à essence cassée. Après le 7e tour, Jarier avait une avance de 10" sur Beltoise et Schlesser qui se livraient un duel homérique. En tête, Jarier stabilisait son écart et semblait dominer calmement les débats, mais au 12e tour une fumée inquiétante s'échappait de la Camaro qui se rangeait bientôt sur le bas-côté, une fuite d'huile ayant terrassé le monstre. C'était maintenant pour la victoire que s'affrontaient Beltoise et Schlesser dont l'explication allait durer jusqu'au 16e et dernier tour de la 1ère manche. La 505 du GCAP résistait finalement à la Rover mais l'état de fatigue de Beltoise pendant la pause témoignait de l'énergie

XH La Belle Auto
Signature numérique de XH La Belle Auto
ID : CN = XH La Belle Auto, C = BE
Date : 2006.11.16 15:10:09 +01'00'

«La Rover, ça déclasse» disaient quelques farceurs après Rouen. C'est pourtant la même voiture qui s'est imposée de façon incontestable à Nogaro, aux mains d'un pilote qui n'a rien perdu de sa hargne. Sur le terrain au moins, c'était du sport.

9. NOGARO

15-16 septembre, neuvième manche du championnat de France des voitures de production.
Engagés : 23 ; partants : 21.
Classés : 14.
Conditions : alternance de temps couvert, beau et nuageux.

TEMPS DES ESSAIS

Cudini	Alfetta GTV6	1'23''64
Jarier	Chevrolet Camaro	1'23''81
Snobeck	Alfetta GTV6	1'24''00
Schlesser	Rover 3500	1'24''16
Lapeyre	BMW 323i	1'24''30
Beltoise	Peugeot 505 T	1'24''48
Jabouille	Peugeot 505 T	1'24''73
Ballot-Léna	BMW M 635	1'25''21
Malcher	Peugeot 505 T	1'25''35
Sourd	BMW 323i	1'25''71
Destic	Alfetta GTV6	1'26''48
Salam	Alfetta GTV6	1'27''12
Bleynie	BMW M 635	1'27''39
Duez	Rover 3500	1'27''56
Grammatico	BMW 323i	1'27''72
Smadja	Peugeot 505	1'27''95
De Thoisy	BMW 528	1'29''04
Gurdjian	BMW 528	1'29''21
Bienvault	BMW 528	1'30''25
Dandeville	Peugeot 505	1'34''36
De Chezelles	Ford Capri	1'38''70

CLASSEMENT

1. SCHLESSER (Rover 3500), les 32 tours (2 manches de 16 tours), soit 99,8 km en 46'31''91 ; 2. Beltoise (Peugeot 505 T) 46'37'' ; 3. Malcher (Peugeot 505 T) 46'42''13 ; 4. Snobeck (Alfetta GTV6) 46'45''11 ; 5. Jabouille (Peugeot 505 T) 47'00''63 ; 6. Lapeyre (BMW 323i) 46'57''52 ; 7. Ballot-Léna (BMW M 635) 47'23''72 ; 8. Duez (Rover 3500) 48'08''37 ; 9. De Thoisy (BMW 528) 48'48''02 ; 10. Bienvault (BMW 528) 49'03''55. — 11. Gurdjian (BMW 528) à 1 t ; 12. De Chezelles (Ford Capri) à 3 t ; 13. Grammatico (BMW 323i) à 10 t ; 14. Smadja (Peugeot 505) à 14 t.
Meilleur tour : Jarier en 1'24''14 (moy. 133,491 km/h).

CHAMPIONNAT

1. BELTOISE, 163 pts ; 2. Snobeck, 140 pts ; 3. Jabouille, 128 pts ; 4. Schlesser, 120 pts ; 5. Malcher, 108 pts ; 6. Duez, 102 pts ; 7. Sourd, 99 pts ; 8. Lapeyre, 92 pts ; 9. Ballot-Léna, 83 pts ; 10. Destic, 46 pts ; etc.
Prochaine épreuve : Lédenon, les 22 et 23 septembre.

qu'il avait dû déployer pour conserver cet avantage. Snobeck prenait la 3e place devant Jabouille qui n'avait plus guère de freins depuis le 5e tour et avait eu du mal à contenir les attaques de Malcher, bien revenu sur la fin. Lapeyre et Ballot venaient ensuite mais, visiblement, les BMW, 323 ou M635, n'étaient pas à la fête.

Quatorze pilotes repartaient dans l'ordre du classement pour la 2e manche, toujours disputée sur seize tours. La victoire finale étant obtenue par addition des temps. Beltoise partait le plus vite et Snobeck plongeait dans son sillage mais Schlesser attaquait vite l'Alfa et prenait la 2e place. Mais Snobeck et Malcher, qui avait recollé au train, ne s'en laissaient pas compter et les freinages étaient très chauds pour le quatuor de tête. Au 4e tour, Beltoise passait 4e devant les stands. Il remontait ensuite et portant de nombreuses attaques sur Snobeck tandis que Malcher était passé en 2e position. Schlesser avait pris un semblant d'avance, mais Malcher, au prix de quelques freinages appuyés (plus sur les pneus d'ailleurs que sur le peu de freins qui restait) revenait dans ses roues, sans pour autant pouvoir passer. A l'heure des comptes, Schlesser l'emportait avec 5''81 d'avance sur Beltoise qui avait passé Snobeck tout en fin de parcours, et un peu plus de 10'' d'avance sur Malcher. Après Snobeck, Jabouille, Lapeyre, Ballot et Duez se classaient dans cet ordre, plus distancés.

Frédéric Billet