

N° 16 - novembre 2005 - 5,00 €

GORDINI STE

Le bulletin de liaison des "fans de Gord"

+ 4 pages



Richard GIL

Macon 1988

Je suis à gauche.
À droite avec les lunettes mon
copilote Michel Thomann.

*Photo prise avant la course par
André Mocelin.*



Mes premières courses en Renault 8 Gordini.



A mon retour du service militaire, en août 1974, je me suis empressé d'aller voir mon pote le « Grand Patate » pour acheter sa Gorde.

Le « Grand Patate », un certain Gilbert Parmentier, Vosgien et Gordiniste jusqu'au bout des ongles, était connu comme le loup blanc dans tout l'Est de la France. Il fut cet homme qui m'a transmis ce virus inguérissable : le staphylocoque bleuté, code 418 à bandes blanches. Certains « anciens » lecteurs de Gordiniste se souviennent certainement de lui car il ne passait jamais inaperçu lors des concentrations du « Mas du Clos » organisées à l'époque par le club Gordini, présidé successivement par Dolet et Gérard Carrière.

En 1987, pour la 1^{ère} fois je coiffais un casque de coureur lors d'une course de côte très très anglaise ... de 800m, organisée évidemment par notre ami Tony Gomis

Quelques mois plus tard avec Sir Gilles Boileau, j'assistais sur l'ancien circuit de Magny Cours aux finales Renault. A cette occasion se déroulait aussi une course inédite et fantastique de R8G.

nu, s'en suivent soudures et renforts de caisse, ponçage, peinture, électricité, train avant, arceau 6 points, harnais de sécurité, sièges baquet, freins, carte grise et plaque de R1135 (pour ma 1100), dénicher un copilote passionné, une remorque, une auto pour tracter, acquérir la licence, un casque, des gants, une combinaison, un extincteur, passer le permis E

Dans mon élan je trouve même un sponsor qui en échange d'un bel autocollant m'offre 4 pneus Kléber en 175x70x13. A noter aussi un autre cadeau sympa et inattendu venant de mon excellent et passionné carrossier Georges, qui me fait le plaisir de m'offrir une peinture complète "à l'oeil"

L'échéance approche à grand pas et la Gordini est quasiment prête 15 jours avant la course. Par contre je n'ai pas eu assez de temps pour m'occuper sérieusement de la mécanique. Peu importe, j'assemble en vitesse un moteur 1255 composé de pièces de divers provenances que j'avais en stock. Pour la boîte, je dispose bien d'une type 353 mais elle est montée sur ma R1135 et je m'interdis de la cannibaliser.



La course de côte anglaise en 1987.



La représentation des voitures bleues fut si intense ce jour là que je pris la décision de me renseigner sérieusement auprès de l'organisateur. Cela faisait longtemps que l'envie de faire de la course avec ma « 8 » me titillait. Il est vrai que la solution du groupe F était envisageable, mais ses spécificités ne me convenaient pas. Par contre cette nouvelle perspective très plaisante et magique, me donna une envie irrésistible tant le spectacle vibrant des Gordés était de tous les instants.

Aussitôt rentré chez moi je pris mon bigophone ...

« Allo ? Monsieur Raymond Marescot Un Trophée R8 Gordini national ? ... Oui, en configuration groupe 2 d'époque, ailes d'origine, jantes de 13 pouces, en 5 de large maxi et pneus du commerce, moteur 1255 ou 1296 Je vous envoie le règlement »

Tout cela me convenait parfaitement. J'épluchais promptement ce règlement et me mis aussitôt au travail. Pour base, je choisis une R1134 à refaire que je possédais. Cette auto était pourtant destinée à retrouver sa configuration d'origine et non à faire de la course. Son destin fut tout autre.

Tout doit être prêt pour le mois de mai 1988, date du 5^{ème} rallye des Vins de Mâcon comptant pour le championnat de France des VEC et pour le Trophée R8 Gordini. Voilà le but que je m'étais fixé ...

Aller hop ! Je tombe la mécanique de la grand-mère, je mets la caisse à

Pour cette première aventure en rallye, un baptême en quelque sorte, une boîte 4 vitesses de R8 sera suffisante ... et puis nous verrons bien.

Samedi matin, la semaine avant la course, nous partons de très bonne heure mon futur copilote Michel et moi effectuer les reconnaissances du fameux rallye des Vins de Mâcon. Après trois heures de route nous arrivons enfin sur place et entrons dans cette atmosphère très particulière et spécifique du rallye. Nous découvrons des spéciales très impressionnantes pour les novices que nous sommes.

« Tu es sûr, que nous devons passer là ??? »

« Et au fait, comment on prend les notes ??? ? »

... Plutôt que de donner une vitesse de passage ou des angles, je décide de nommer les virages en leur attribuant un rapport de boîte qui semble correspondre. De cette manière je ne devrais pas trop me planter et éviter les surprises !!!

Nous étudions les deux gros Road Book (un pour le samedi, un pour le dimanche), nous accumulons les kilomètres, nous notons, nous corrigeons, nous affinons, nous greffons des « Attention », des « Frein au panneau », des « Pas code » pour obtenir à peu près ceci :

50m ** Gauche 3 **

100m ** Droite 3 sur Droite 3 et 20m Gauche 3 **

150m ** ATTENTION GRAVIERS et Gauche 2 Corde se Referme au Poteau sur Droite à fond



Macon 1988 - Assistance du Trophée.

Le résultat de nos annotations semble satisfaisant, mais le temps passe vite en reconnaissance. Sur les 2 jours de courses, pas moins de 252 Kms de liaisons sont à parcourir, 168 Kms d'épreuves chronométrées réparties en 15 ES, soit au total 76 kilomètres ... A minuit nous étions encore dans les spéciales à remplir nos cahiers à la lampe de poche.

A l'aube du samedi 21 mai 1988 nous partons pour le grand départ. Mon copilote s'est fait prêter une remorque et des sangles. Mon ami Claude se propose pour l'assistance et nous accompagne avec sa R18 break mazout. C'est elle qui va tracter la bête.

Un premier incident survient sur la bretelle de sortie d'autoroute à l'entrée de Mâcon. Une roue de la remorque vient de bloquer ! Cela commence bien !!! Verdict, un roulement de roue a grippé. Pendant que Claude « mécanique » sur le plateau, nous passons avec succès l'auto au contrôle technique et obtenons l'indispensable passeport de conformité. Sans lui, pas de rallye, pas de course. Ouf, je me sens plus léger tout à coup.

Nous recevons la liste des concurrents et découvrons le plateau des anciennes, il est bien fourni : 36 engagés en « V.E.C. », dont 13 Gord en « Trophée Gordini ».

137 Michel DURAND -138 Philippe ARMAND -139 Guy MOUSSET -140 Roger BONNEVILLE -141 François ROCHE -142 Michel MALHERBE -143 Bernard POIROT -144 André MOCELLIN -145 Raymond MARESCOT -146 Henri DOUX -147 Gilles BOILEAU -148 Richard GIL -149 Fabrice MOUSSET.

15h04, l'heure H

«Concurrent N° 148 vous pouvez entrer dans le parc fermé ». Je stresse un maximum, pourvu qu'elle démarre ! Mais oui, pas de soucis, au 1^{er} coup de clé le 1255 ronronne et tous les manos s'agitent. Notre tour arrive et nous montons sur le podium de départ. Quelques mots fébriles au commentateur et le drapeau tricolore s'abaisse.

Tout fonctionne parfaitement et mon copilote se débrouille comme un chef avec le Road Book. Les 30 minutes allouées pour parcourir les 19 kilomètres de routier avant la 1^{ère} ES me font le plus grand bien et calment mes nerfs.

Soudain 2 kilomètres avant le départ de cette 1^{ère} spéciale, je suis très inquiet car je viens de donner des coups de volant afin de me mettre l'auto en main...

Je constate avec effroi qu'elle ne tient pas du tout la route !!! Incompréhensible, une crevaison ? Mais non, tout est en ordre... Bon sang mais c'est bien sûr ... les Pneus !!! Ils sont neufs et pas rodés !!!

Une première leçon à retenir, mais pour l'instant je n'ai guère le temps de réfléchir au problème car déjà nous devons entrer dans la zone de neutralisation précédent l'ES1 et ses 10,850 Kms chronométrés. Vite le casque, les gants, les notes ...

Sur la ligne de départ, le commissaire nous montre le poing: 30" puis décompte avec ses doigts : 5-4-3-2-1.

C'est parti ... 1^{ère} à fond...Tatatata ??? 2^{ème} ... Tatatatata ??? 3^{ème} ... Tatatatata ???

Mais que se passe t'il ??? C'est tout bonnement le doigt d'allumeur spécial qui déclenche et coupe l'allumage au delà de 7200 tours...

J'ai le pied trop lourd !

« ATTENTION Droit 2 se Referme !!! » Dès le départ j'ai complètement oublié le souci des pneus et j'arrive trop vite dans le 1^{er} virage...

L'auto part dans tous les sens, heureusement la chaussée est large et ça passe.

100m « Gauche 3 très Serré !! » rebelote, encore trop vite, je suis comme sur du verglas, l'auto part dans un gros travers, à droite puis à gauche !!! Je récupère... Attention le fossé !!! Ouf, c'est passé !!! Merci Amédée, je te promets que maintenant je vais me calmer.

Quelques kilomètres plus loin les pneus se sont stabilisés et tiennent bien maintenant.

Et les virages s'enchaînent les uns après les autres, l'auto va bien. Les notent tombent bien, nous avons trouvé notre rythme et la confiance s'installe. C'est le pied !!!

« Droit à fond et arrivée 20m » Stop chrono.

Voilà, notre 1^{ère} spéciale vient de s'achever.

« Ca va Michel ? »

« Oui, oui, c'est super »

Au point stop de l'ES, un commissaire inscrit notre temps sur un tableau d'affichage. Nous sommes crédité de 12'41" ...8^{ème} temps des VEC et 2^{ème} du Trophée. Eh bé !! Moi qui manquais de confiance et qui doutais ... Rassurés et le cœur plein de joie, nous repartons sereinement rejoindre la 2^{ème} spéciale de la journée.

ES2 : 4^{ème} temps.

Très vite je constate que le trou énorme de la BV4, entre le 3^{ème} et le 4^{ème} rapport, nous handicape beaucoup dans certains passages.

Vivement une boîte 5.



ES3 : 3^{ème} temps

ES4 : 6^{ème} temps

Nouvelle constatation, dans cette ES très rapide, les pneus de 175x70x13 « tirent » trop long, le moteur mouline en 3 et rame en 4.

ES5 : 4^{ème} temps

ES6 : 4^{ème} temps

La 6^{ème} ES est la dernière de cette 1^{ère} étape. Il nous faut maintenant rejoindre le parc fermé et revenir sur Mâcon. Michel un peu distrait et trop euphorique certainement se plante et m'indique une mauvaise direction. Nous tournons en rond un bon quart d'heure dans la ville pour finalement arriver au pointage dans l'ultime minute du temps accordé.

Il est 21h30. A l'issue de cette 1^{ère} étape nous sommes 3^{ème} du Trophée Gordini. Il reste 11 RSG sur 13 en course, une très belle performance des Gordes.

Dimanche 22 mai 1988

9h30, 9 nouvelles spéciales nous attendent. Ce coup-ci, nous ne partons plus avant dernier mais dans l'ordre des résultats de la veille, soit 3^{ème} derrière François ROCHF. et Guy MOUSSET

ES7 : 5^e temps.

Trop optimiste sur un freinage, nous tirons tout droit dans un virage laissant une bonne poignée de secondes. Cette petite sortie de route sans conséquence me remet en mémoire les conseils d'un ancien rallyeman : «Si les spectateurs partent en courant, c'est que tu arrives trop vite!!!» Ben oul !!!

«Après une bêtise, n'oublie pas que ce temps perdu ne se rattrape jamais» Sages conseils.

ES8 : 4^e temps

Alerte en fin de spéciale, le moteur commence à chauffer et flirte avec les 100 degrés. Je constate un manque de liquide de refroidissement et une fuite est apparente au niveau de la pompe à eau. Je ne peux que constater que l'utilisation des pièces dépareillées a engendré des vibrations moteur. Le corps de pompe se dévisse et il nous est impossible de resserrer toutes les vis car j'ai eu la mauvaise idée de monter des BTR inaccessibles à la clé Allen à cet endroit là.

ES9 : 4^e temps

La Gordie a maintenant besoin d'eau tous les 20 kilomètres et nous nous arrêtons souvent pour faire l'appoint. Michel va même dans les bistros pour faire le plein d'eau dans des bouteilles en plastique.

ES10 : 3^e temps

ES11 : 3^e temps

Après cette ES une assistance de 40' est allouée. Elle est la bienvenue car notre valeureuse Gordini a besoin d'une purge de freins et surtout d'un appoint d'eau. Malheureusement la fuite a empiré au niveau de la pompe et il n'y a rien à faire sans déposer la plage arrière. La boîte aussi s'est montrée récalcitrante, le problème est sans gravité et vite résolu : on y rajoutera un bon demi-litre d'huile.

ES12 : 5^e temps

ES13 : 3^e temps

ES14 : 3^e temps

A la sortie de cette avant dernière spéciale, j'entends un bruit peu sympathique qui était indétectable en spéciale à cause du casque.

Il se produit à chaque décélération et à chaque accélération. Un « **Clac, Clac, Clac** » Cela provient du train arrière...Un arrêt rapide pour contrôler les roues, elles sont bien serrées. Pas de doute, ce claquement sinistre et caractéristique ne peut provenir que d'un cardan très fatigué. La sagesse serait d'arrêter là, mais nous sommes tellement motivés qu'il serait vraiment injuste d'abandonner si près du but. Malgré le risque de rupture de la transmission, nous décidons de continuer coûte que coûte.

Dans les 10,450 Kms de l'ultime ES, la N°15, il est impératif de conduire très cool et sans à-coups pour essayer d'arriver au bout. La mort dans l'âme, je suis contraint de rouler avec un œuf sur la pédale d'accélérateur, je me traîne lamentablement et inéluctablement nous nous faisons doubler par d'autres concurrents. A ce stade de la course, ce sentiment d'impuissance est dur à vivre, mais je n'oublie pas qu'il fait partie de notre apprentissage. Finalement, nous réussissons à franchir la ligne d'arrivée : 10^e temps (il reste dix Gord en course).

Le plus dur semble fait, mais il nous reste encore 23 kilomètres à parcourir avant de rejoindre le parc fermé.

Nous effectuons à peine 2 kilomètres de routier quand le cardan casse et bloque la roue ARG. J'ai juste assez d'élan pour garer l'auto sur un trottoir. Voilà « la messe est dite », une soudaine tristesse profonde nous envahit.

Une quinzaine de minutes après notre arrêt forcé, nous voyons arriver notre assistant Claude accompagné de Jean-Marie Jeannot (un ancien du club R8G). Nous exposons notre problème...

« Un cardan ? Mais j'en ai un dans mon coffre » réplique Jean-Marie.

En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, la Gord se voit opérée par

nos deux compères. Dix-sept minutes plus tard, montre en main, nous étions à nouveau opérationnels.

Nous repartons le couteau entre les dents car le temps presse pour pointer dans les délais. Je n'ai jamais roulé aussi vite sur les nationales d'un dimanche après midi slalomant entre les promeneurs. Maintenant il nous reste encore deux ou trois kilomètres dans la traversée de Mâcon. Tous les feux tricolores passent évidemment au rouge nous faisant perdre de précieuses secondes !!! Le moteur souffre, d'ailleurs le voyant rouge vient de s'allumer et la température d'eau affiche 120°. Tant pis pour la mécanique, le moteur est lavé de toute façon et je lui demande encore un dernier effort.

Voilà le parc fermé, je me faufile difficilement à travers la foule de badauds pour rejoindre ce fameux CH21, dernier pointage du rallye.

Il est 17h10, Michel remet notre carnet de route au commissaire

Après un rapide calcul il nous annonce placidement :

« **Hors course pour 2 minutes de retard au CH d'arrivée** »

Vraiment pas de chance, le sort s'est acharné, notre apprentissage du rallye est décidément laborieux.

Déçus, oui nous le sommes, car le coup final des 2 minutes après tant d'efforts et de persévérance est difficile à encaisser. Nous ne figurerons pas au classement, mais malgré tout une certaine fierté nous gagne car nous avons terminé ce 1^{er} rallye et le bilan d'ensemble est positif.

Cette histoire aurait pu s'arrêter là, mais il nous restait encore une épreuve à vivre et pas la moindre.

Sur le chemin du retour, vers 1 heure du matin, notre attelage prend une mauvaise bosse sur l'autoroute. La remorque « embarque », le mouvement d'oscillation s'amplifie de plus en plus et devient incontrôlable.

L'accident est inévitable. La R18 évite de justesse le rail de sécurité mais pas le plateau. Finalement nous terminons notre embarquée par une magistrale tête à queue. Tout l'attelage se retrouve coincé à contre sens sur la voie de gauche en direction de Mâcon !!! Dans le choc la remorque a arraché sa roue contre les pieds du rail et a endommagé l'arrière de la 18. Bien sanglée, la Gordie s'en tire presque sans dommage hormis une trace de choc sur tout le côté droit.

Un bon Dieu doit exister pour les Gordinistes, car nous sommes conscients d'avoir échappé à un carambolage, il n'y a pas de blessés et un panneau tout proche nous indique la présence d'un parking à 5 Kms. Nous décidons rapidement de redescendre la Gordie et de remorquer le plateau jusqu'à cet aire de repos. La Gordini, dans un dernier souffle va encore faire ces ultimes kilomètres, vaillamment.

Abandonnant pour cette nuit la Gordie et la remorque amputée, il nous reste encore 110 Kms à parcourir avant de rejoindre nos domiciles respectifs.

Le lendemain, après un court sommeil bien mérité, un double dépannage nous attendait, il fallait bien récupérer le plateau et la Gordini laissés sur place.

Bilan :

Un moteur dans le sac

Une peinture pour le coté droit de la Gord

Une R18 chez le carrossier

Une remorque prêtée à réparer

Une amende pour détérioration de rail de sécurité et délit de fuite !!!

Une belle facture de dépannage.

..... et plein d'images sublimes dans la tête.

Vivement la prochaine course du Trophée, le rallye Alsace Vosges, mais avec une boîte 5 et un 1296 cette fois.

Richard GIL



Chataigne 1989



Avignon 1991



St-Hyppolite 1992

Macon 1995



Après l'arrêt forcé du Trophée fin 1994, je n'avais nullement envie d'arrêter la course. La seule alternative restante était le groupe F. Je signe pour la nouvelle configuration sans modifier quoi que se soit (sauf les pneus) et me voilà parti pour une nouvelle saison.

Cette première fut une réussite exceptionnelle et étonnante:

1^{er} de classe
1^{er} Groupe "F"

Et en prime, qualifié en fin d'année 9^{ème} dans ma ligue pour la finale des Rallyes de la Coupe de France.