

HEINTZ, CHEZ LUI ! EFRA ASNIÈRES

Les EFRA sont un banc d'essai pour les autos et leurs pilotes avant les grandes épreuves du type championnat d'Europe. Chaque marque est présente à ces compétitions de haut niveau où les pilotes dit « d'usine » testent et valorisent le matériel qui leur a été confié. Les courses sont toujours de très haut niveau et souvent les records des pistes sont battus dans ces rencontres. Asnières n'a pas échappé à la règle et ce jour-là Guersi a encore prouvé sa rapidité alors que Heintz a abandonné la malchance qui le poursuivait depuis ce début de saison et a renoué avec la victoire.

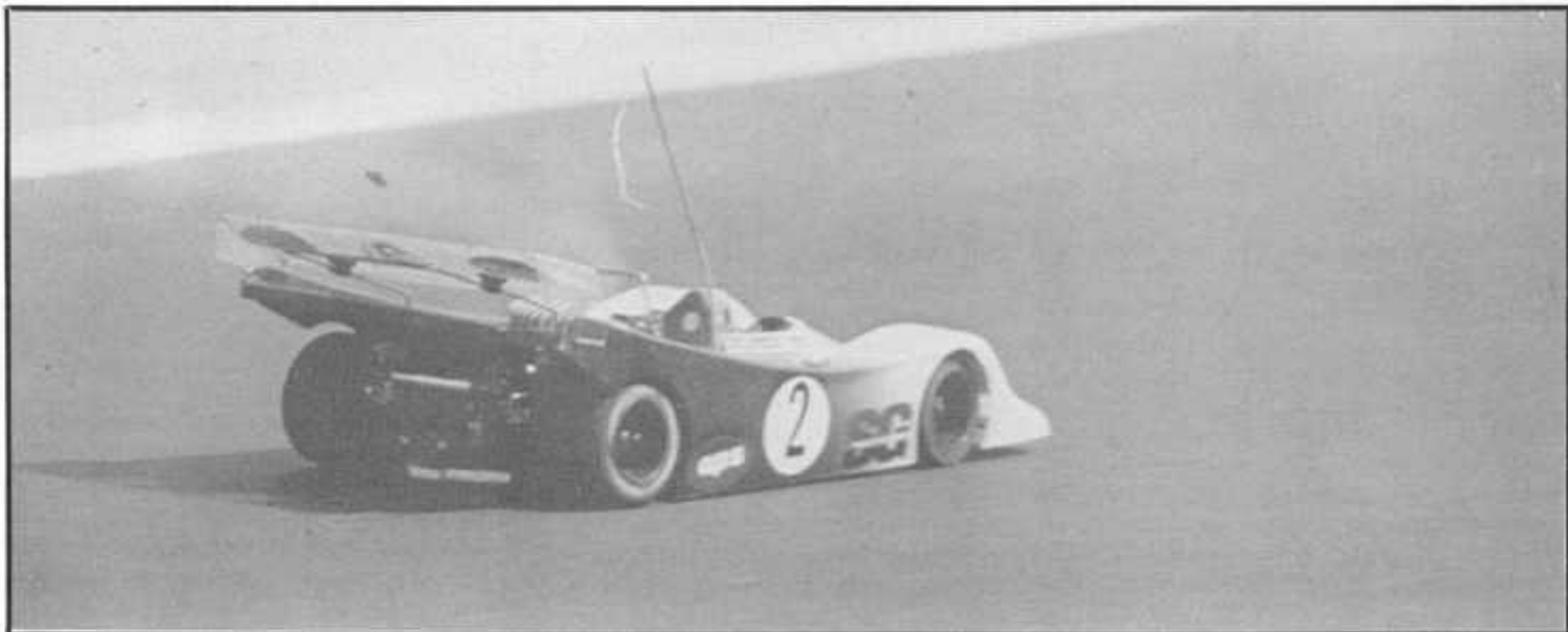


Cette piste d'Asnières a longtemps servi d'exemple en matière de piste permanente. Elle est aussi la seule piste permanente en région parisienne. Tout cela a fait d'Asnières une piste souvent sollicitée pour les courses nationales et aussi internationales. Ce Grand Prix organisé à Asnières n'était donc pas pour déplaire aux pilotes étrangers pour lesquels cette course était aussi l'occasion de visiter notre capitale et de passer quelques bons moments à une bonne table. Cette épreuve a donc attiré environ 50 pilotes étrangers et français. Elle s'est déroulée suivant le nouveau règlement de l'EFRA, c'est-à-dire sur deux jours et cela dans une seule catégorie. Pour Asnières, le « proto » était de rigueur (donc la catégorie la plus rapide). Le samedi se déroulait les quatre manches de qualification au lieu des trois habituelles (cela dans le but de mieux équilibrer les chances). Le

dimanche était réservé aux éliminatoires avant la finale qui allait conclure cette manifestation.

Pour les qualifications, un pilote s'est montré très rapide sur cette piste qu'il a découvert le vendredi avant l'épreuve. Ce pilote, c'est Gulio Gheresi ; il a signé avec sa SG un dix-neuf tours en 5' 3" 3, donc presque 20 tours (jusqu'où s'arrêteront-ils ces merveilleux fous roulant avec leurs super machines !). La super machine de Gheresi est une SG Columbia dotée d'un moteur OPS. Cette auto, très très proche du kit de boîte, n'avait de différence que de petits détails. Les amortisseurs : les Italiens ont trouvé les amortisseurs Monaco Model's à volume constant tellement beaux et efficaces qu'ils en ont doté leur auto. Peut-être que SG les fabriquera ultérieurement (affaire à suivre). Pour le reste, le châssis est de 3 mm et les barres de torsion sont grosses à l'avant et petites

à l'arrière comme à l'origine. La plus grosse modif sur l'auto à Gheresi est le train avant modifié avec les triangles inférieurs du buggy Leopard. Cette modification associée à une rotule placée dans la fusée élimine d'une façon radicale le jeu dans la fusée en hauteur. Cette transformation permet à l'amortisseur et à la barre de torsion de travailler sur les moindres sollicitations de la roue. Cette épreuve en proto a permis de nous faire découvrir la nouvelle carrosserie Lola de chez SG. Celle-ci est différente de l'ancienne par son pilote très avancé pour faciliter le remplissage du réservoir et aussi par son arrière moins haut que sur l'ancien modèle. Pour les autres marques, pas de changements notables, si ce n'est une modification à peine visible sur l'auto de la petite équipe PB que forment D. Preston, Preston père et Culver. Cette modification est l'adoption pour commander la direction d'un système très proche de la crémaillère à la place du sauve-servo. Cette fausse crémaillère est constituée par une lame à déplacement latéral commandée par le palonnier du sauve-servo. Au bout de la lame se trouvent fixées les deux biellettes très courtes de direction. Il est à signaler que ce montage garde le parallélisme constant lorsque l'avant s'écrase. J'ai noté que ce système monté pour les manches de « qualif » a été enlevé des autos pour la finale par D. Preston et Culver. Le fait le plus marquant dans les qualifications est l'adoption sur la plupart des autos de pneus de qualif arrière et avant à gomme molle, voire très molle. La marque qui fit fureur ce jour-là est Bajoma en référence 110 pour l'arrière et 311 pour l'avant et aussi le SG Gold avant. Ces pneus avec le Gandini marquent un changement profond dans les gommes de qualification surtout pour les réglages de suspension. Ces gommes sont les seules à pouvoir faire réaliser au pilote un temps pour accéder à la demi-finale ou à la finale. Une ombre au tableau est la fragilité au choc de ces pneus. Un choc et la gomme éclate et alors il est impossible de continuer à piloter l'auto correctement. Pour la puissance à passer dans les roues, celle-ci provenait de deux grandes marques, toutes deux italiennes (OPS et Picco). La marque Picco était montée sur les PB de l'équipe officielle d'Angleterre et de France alors que D. Preston, Pres-



ton et Culver avaient, eux, des OPS sur leur PB. Sur la SG de Berron c'est aussi un Picco qui était monté, alors que celles de Sabatini, Gherzi et des pilotes anglais de SG étaient dotées d'OPS. La Serpent de Roem avait elle aussi ce moteur. La grande différence entre ces deux moteurs est leur plage de puissance. Si l'OPS est peut-être moins puissant que le Picco, il a sa puissance peut-être plus largement répartie et cette souplesse donne une conduite moins brutale à l'auto. D'autre part ce moteur, avec le résonateur SG-OPS qui lui est associé, prend aisément des tours en ligne droite. Après avoir survolé l'ensemble du matériel, revenons à la course et tout d'abord aux manches de qualification. La pôle position fut faite par Gherzi. Berron, avec son SG Columbia à la même couleur de robe (blanche), a accroché le deuxième temps à 3 secondes de Gherzi, ce qui, vu le pilotage de Gherzi, semble montrer la valeur européenne de notre nouveau champion de France. Culver, quant à lui, avec sa PB Nova, s'attribua la troisième place alors que Lecat, lui aussi sur PB Nova (vous le saviez, bien sûr), ferma la porte de la finale directe en accrochant le quatrième temps.

Pour les autres, la bataille allait être rude pour remonter en finale (huitièmes, quart, demi). Mais comme la nuit porte conseil, chaque pilote eut tout son samedi soir pour préparer l'auto du lendemain et attaquer les éliminatoires pour rentrer en finale. Le dimanche allaient donc se dérouler uniquement les manches de rattrapage pour accéder à la finale et courir avec les quatre qualifiés d'office.

Demi-finale A

La demi-finale A a vu se qualifier après 20 minutes de course et 71 tours Steve White pour la première place, Debbie Preston pour la deuxième (elle aussi avec 71 tours). Avec 8 secondes d'écart sur le premier, ça tend à prouver que, aussi

dans l'auto RC, la femme peut être l'égale de l'homme. Pour la troisième place, c'est Bob Errington qui se qualifiait alors que Daniel Simard se voyait écarté de la finale avec un tour d'écart sur Errington.

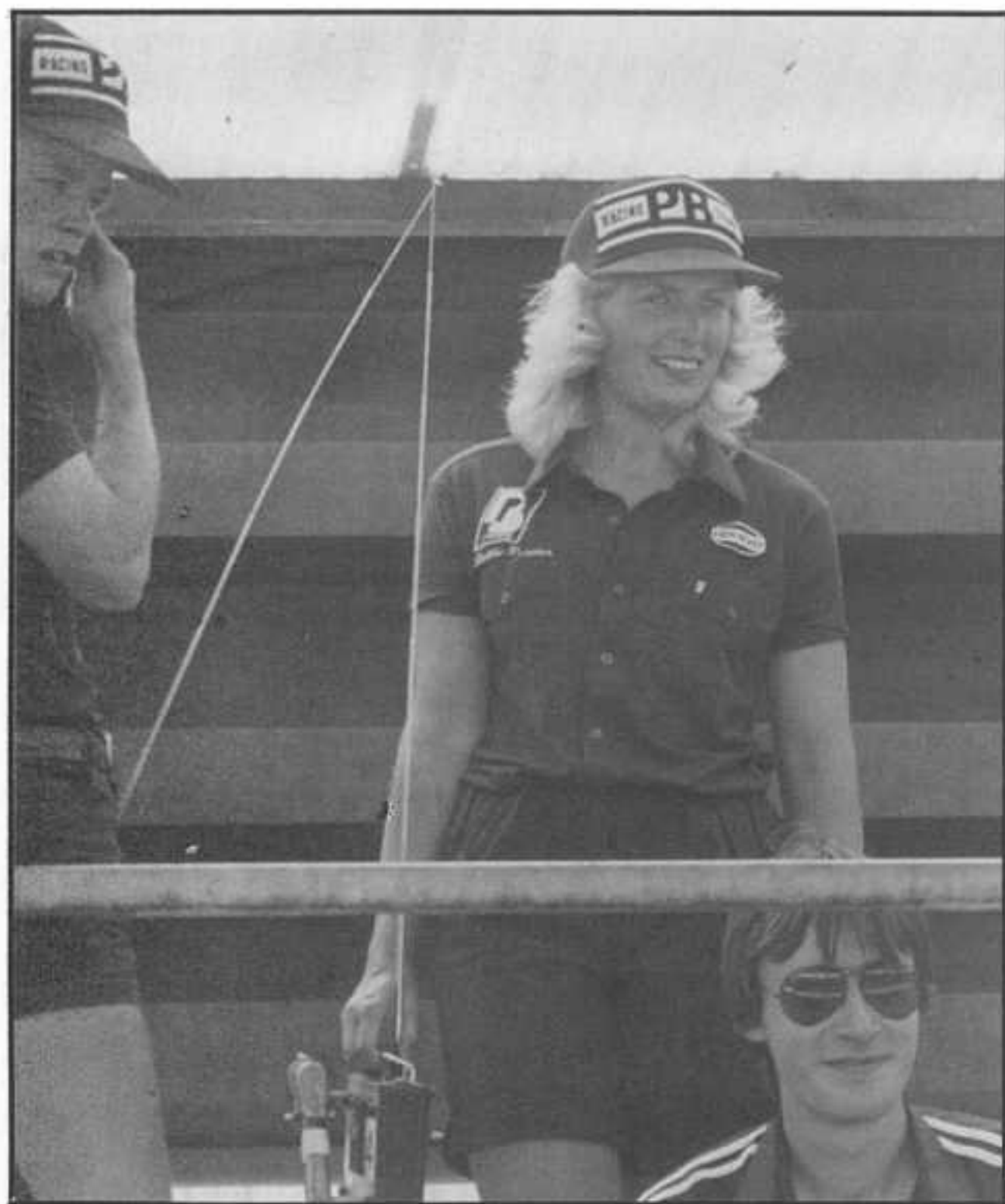
Demi-finale B

Cette demi-finale avec Heintz, Roem, Sabatini, Padgin promettait d'être disputée pour les trois premières places. Sabatini, obligé de changer sa fréquence radio, connut de gros problèmes avec son émetteur qui s'accordait mal de ce changement de bande 27 mHz pour 35 mHz. Leblanc, lui, abandonne à 18 minutes de course avec 55 tours alors qu'il se trouvait dans le groupe de tête. Cela tend à prouver la bonne valeur de ce pilote local. Heintz, sur sa piste, arracha la victoire de cette demi-finale à Roem pour seulement 5 secondes avec 71 tours et Padgin avec 70 tours se retrouvait le troisième qualifié, alors que White et Chamberlain restaient sur la touche avec 67 tours.

Finale

Pour cette finale et pour 45 minutes allaient donc partir dix des meilleurs pilotes de cette rencontre. A la première place Giulio Gherzi sur SG à moteur OPS. A la deuxième place Jean-Claude Berron, SG mais à moteur Picco. A la troisième place Culver sur PB Nova et moteur OPS. Au numéro quatre Lecat, lui aussi sur Nova mais avec un Picco. Au numéro cinq le premier de la demi-finale B. Heintz avec une SG à moteur Picco. Pour le numéro six le premier de la demi-finale A, White, lui aussi sur SG mais moteur OPS. Numéro sept, Roem, sur Serpent et moteur OPS. En numéro huit, D. Preston sur Nova et OPS. Au numéro neuf, Padgin sur Nova à moteur Picco, et à la dixième place Errington sur SG à moteur OPS fermait la marche. Compte à rebours, trois, lâchez les voitures, le drapeau se relève et voilà ces

dix bolides lâchés sur la piste pour 45 minutes. Gherzi prend la tête d'entrée devant Berron, Lecat, Roem, White et Heintz. Après cinq minutes de course, Gherzi a creusé l'écart avec Berron et il a une ligne droite d'avance sur lui. A 6' 50" de course Gherzi s'arrête et repart en 7^e place alors que le groupe de tête roule dans le même tour et très fort. A ce moment, Gherzi tourne en 16" 80 au tour et cela régulièrement. Pour combler son retard, Gherzi accélère la cadence et descend en dessous des 16" pour revenir sur les autos de tête. A 10 minutes de course, Padgin s'arrête au stand pour un problème de train avant et repart après 1 minute d'arrêt. A la 12^e minute, Gherzi tourne en 15" 6 pour revenir sur Berron qui est en tête et qui, lui, réalise régulièrement ses 16" 2 au tour. Gherzi à ce moment se trouve en 4^e place. A la 14^e minute l'ordre est le suivant : 1^{er} Berron, 2^e Roem, 3^e White, 4^e Culver. A la 15^e minute Lecat s'arrête pour changer les pneus avant et 40 secondes après repart. Alors que Berron est toujours en tête, il perd celle-ci au profit de Gherzi qui est revenu très fort. Berron « perd la tête » à cause d'un pneu arrière éclaté et l'arrêt au stand permet à Gherzi de reprendre le commandement de la course. A 19 minutes, Lecat, qui rentre pour un problème de train avant, cale et descend du podium pour aller dans les stands. Il repartira 4 minutes plus tard. Pendant ce temps, Berron essaye de remonter à la 1^{re} place, mais le rythme est très rapide. Après quelques difficultés à dépasser la concurrente féminine et être resté sous l'emprise de son charme, le différentiel de sa SG semble bloqué, ce qui rend l'auto de Berron instable. Mais il continue. A la 28^e minute, Roem cale et repart aussitôt. A 29 minutes de course la n^o 1 de Gherzi et la n^o 5 de Heintz, qui n'a connue aucun ennui, se trouvent dans le même tour. A la 33^e minute, Berron, après plusieurs arrêts au stand pour débloquent son différentiel,



repart différentiel débloqué. Les arrêts lui ont donné 17 tours de retard sur la voiture de tête. pour remonter dans les premières places, il tourne à un train d'enfer. A 10 minutes de la fin Heintz et Gheri sont roue dans roue. A la 36^e minute Heintz repart en tête au profit d'un ravitaillement. Gheri attaque pour remonter sur Heintz qui a une ligne droite d'avance. A 37 minutes de course et après deux chocs consécutifs, Gheri rentre difficilement au stand. Son train avant est sérieusement touché. Gheri descend du podium après 132 tours de piste. A 7 minutes de la fin, Heintz, toujours en tête, n'a plus à sa poursuite que six concurrents, les autres étant au stand. A 41 minutes de course la concurrente féminine D. Preston casse une couronne et après un court arrêt repart. A 2 minutes de la fin les places sont établies et Heintz finira premier devant Roem, suivi de D. Preston, alors que Culver sera 4^e et battu par sa fiancée, et Berron après sa remontée sera 5^e. Cette journée sera clôturée par une belle remise de coupes et un apéritif qui fut le bienvenu après ces chaleurs de la journée.

FINALE

1 HEINTZ	159 T 45' 11" 6
2 ROEM	158 T 45' 06" 3
3 PRESTON D.	151 T 45' 02" 9
4 CULVER	149 T 45' 09" 0
5 BERRON	146 T 45' 05" 6
6 PADGIN	141 T 45' 01" 1
7 GHERSI	132 T 45'
8 WHITE S.	105 T 45'
9 ERRINGTON	90 T 45'
10 LECAT	81 T 45'

Demi-finale A

1 WHITE S.	71 T 20' 01" 8
2 PRESTON D.	71 T 20' 08" 2
3 ERRINGTON	69 T 20' 07" 4
4 SIMARD	68 T 20' 07" 2
5 BELLAY	68 T 20' 14" 2
6 STRAUSS	67 T 20' 15" 9
7 LESTUM P.	66 T 20' 00" 2
8 SCHOLLE	64 T 20' 04" 2
9 GRANT	47 T 20' 11" 2
10 BLOEMINK	42 T 20'

Demi-finale B

1 HEINTZ	71 T 20' 03" 9
2 ROEM	71 T 20' 08" 1
3 PADGIN	70 T 20' 07" 7
4 WHITE	67 T 20' 07" 5
5 CHAMBERLAIN	67 T 20' 08" 0
6 HABBECKE	63 T 20'
7 CRUZE	58 T 20' 11" 2
8 LEBLANC	55 T 20'
9 SABATINI	32 T 20'
10 DUBRUNQUET	15 T 20'

Classement qualifiés

1 GHERSI	19 T 5033
2 BERRON	19 T 5061
3 CULVER	19 T 5083
4 LECAT	19 T 5109
5 HEINTZ	19 T 5127
6 ERRINGTON	19 T 5133
7 ROEM	19 T 5137
8 WHITE S.	19 T 5143
9 SABATINI	18 T 5001
10 PRESTON D.	18 T 5011
11 CHAMBERLAIN	18 T 5038
12 SIMARD	18 T 5055
13 PADGIN	18 T 5101
14 STRAUSS	18 T 5106
15 LEBLANC	18 T 5107
16 GRANT	18 T 5119
17 DUBRUNQUET	18 T 5121
18 LESTUM P.	18 T 5125
19 MABBECKE	18 T 5127
20 BELLAY	18 T 5127
21 WHITE Ch.	18 T 5142
22 VANVELDE	18 T 5151
23 LESTUM O.	17 T 5032
24 GUIETTE	17 T 5045
25 DURIER	17 T 5058
26 RAYMOND	17 T 5074
27 CRUZE R.	17 T 5050
28 ZEHNDER	17 T 5085
29 MARROT	17 T 5089
30 LEVY	17 T 5094
31 RABOT	17 T 5103
32 SCHOLLE	17 T 5106
33 LEU	17 T 5107
34 DEWINTER	17 T 5116
35 PLESTED	17 T 5140
36 BLOEMINK	17 T 5156
37 POISSON	17 T 5182
38 BUTZEN	16 T 5000
39 SALOMON	16 T 5018
40 GOUT	16 T 5037
41 BECHS	16 T 5163
42 BARTMANN	15 T 5000
43 ROULLAND	15 T 5026
44 ZEHNDER	13 T 5168
45 CRUZE	13 T 5172

Non classés

LE COLLINET
PRESTON C.
CAMBRON

Ceux dont on vous parle
souvent mais que vous ne
connaissez pas!



Preston



J. Guersi



F. Sibattini



Chamberlain



J. Culver



K. Pletsted

P. Pagdin



S. White



B. Errington



R. Roem

