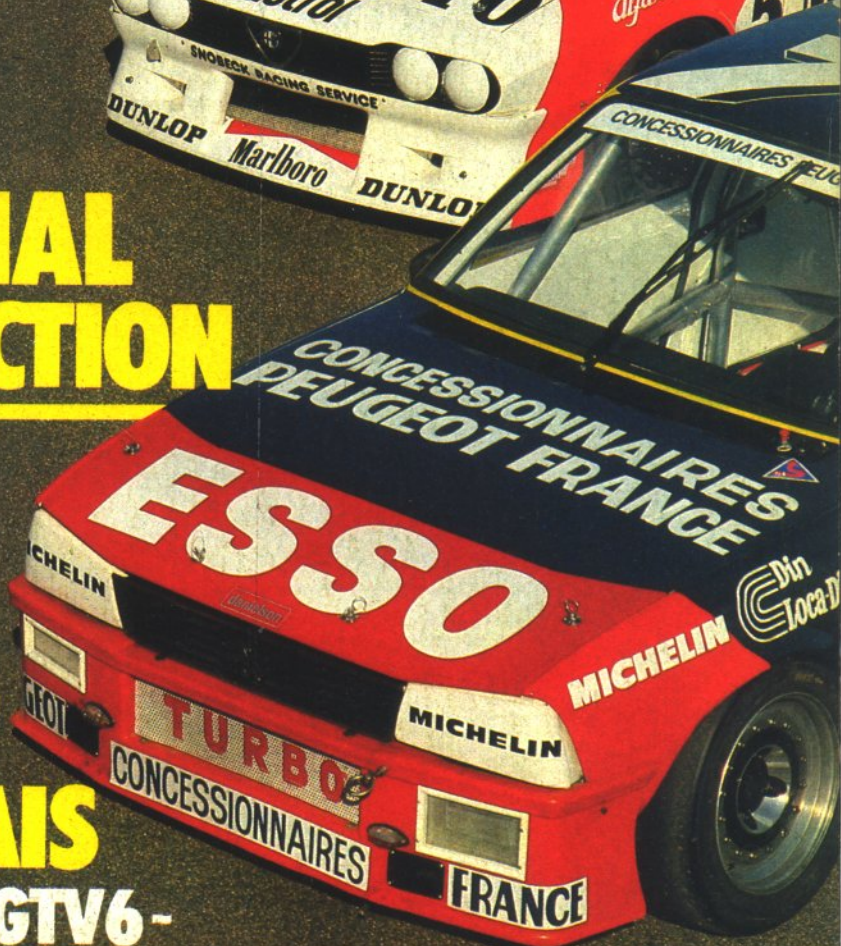


TOUS LES JEUDIS.

AUTO *hebdo*

l'hebdomadaire



**BILAN
83**

**SPECIAL
PRODUCTION**

**6
ESSAIS**

Alfetta GTV6 -

**AUDI Coupé GT5 E - BMW 323i - BMW 635 CSI -
PEUGEOT 505 Turbo - RENAULT 5 Alpine Turbo**

N° 399 - 15 décembre 1983 - FR 10 F - BEL 70 FB - LUX 70 FL - CH 4,2 FS - ITAL 3000 L - ESP 175 PTS - CAN 2,25 \$

On peut s'appeler turbo et avoir un appétit de requin. Après l'endurance et la Formule 1, voilà qu'il se met à souffler sur la Production. Faudra-t-il un jour lui couper les ailettes ? Nous n'en sommes pas encore là et, en attendant, ce sont les Alfa qui ont été souveraines.

— par Pierre DIEUDONNÉ

Pendant deux jours à Magny-Cours, sur un tracé qui n'avantage pas vraiment l'une plutôt que l'autre, nous avons rendez-vous avec les voitures et avec les équipes qui ont animé le championnat de France « Production ». En piste, l'Alfa « Snobeck Racing » du tandem Cudini-Snobeck (8 victoires et le titre), la Peugeot 505 « Danielson » de Jean-Pierre Beltoise (2 victoires, d'abord en « atmosphérique » puis en « turbo »), le Coupé BMW 635 CSI « Garage du Bac » du champion sortant Jean-Pierre Malcher (1 victoire) et sa petite sœur 323i « Benoît » confiée à Xavier Lapeyre (1 victoire). Dans le clan de l'opposition à ces gagneuses confirmées en 1983, 2 « traction avant » qui ne manquent pas d'intérêt : le Coupé Audi GT « ROC » de Marc Sourd et la petite Renault 5 Alpine Turbo de Jean Ragnotti, alignée elle aussi par le « Snobeck Racing ». Quant aux

deux autres des huit voitures qui ont réussi à s'imposer au cours de la saison écoulée, *AUTOhebdo* vous en avait déjà présenté l'essai dans un même numéro (347 du 9.12.1982) : la Rover « TWR » de René Metge, championne l'an dernier, et la Chevrolet Camaro de Jean-Claude Lagniez, qui a su faire parler son abondante cavalerie sur la longue ligne droite du circuit Paul-Ricard à l'occasion du Grand Prix de France.

Production contre Groupe A.

Quel règlement technique peut-on préconiser pour les courses de voitures de tourisme ? A vrai dire, il n'existe pas de solution à cet épineux dilemme. Trop de paramètres entrent en jeu lorsqu'il s'agit de faire courir des automobiles conçues pour être construites en série. Nous avons toujours pensé que la stabilité dans le temps était la qualité essentielle d'un ré-

ESSAI COURSE PRODUCTION

- **ALFETTA GTV6**
- **AUDI COUPE GT5E**
- **BMW 323i**
- **BMW 635 CSI**
- **PEUGEOT 505 TURBO**
- **RENAULT 5 ALPINE TURBO**



Sous la mena

glement, quel qu'il soit. Finalement, le plus important n'est pas tellement d'effectuer un choix déterminé, mais plutôt de s'y tenir. Parfois contre vents et marées.

Si l'on attend des courses qu'elles couronnent les meilleures voitures vendues au public, le règlement de la Production française n'est qu'une énorme supercherie. S'ils passaient leurs dimanches à Montlhéry ou à Lédénon plutôt qu'en Bavière, certains ingénieurs de BMW auraient toutes les raisons d'être écoeurés : le spectacle d'un Coupé 635 CSi qui se fait damer le pion par la familiale du Français moyen, n'est-ce pas du plus haut burlesque ? En Groupe A, l'adversaire c'est Jaguar et la bataille se livre par le jeu classique des homologations. Sans doute n'est-ce pas toujours tellement plus net, avec les inévitables manœuvres qui se passent dans les coulisses, mais encore faut-il se battre avec des arguments techniques a priori plus proches de ceux qui sont vantés à la clientèle. Il semble que les constructeurs ne s'y sont pas trompés, si l'on en juge par l'ascension prometteuse du Groupe A après deux saisons d'existence.

Techniquement et par rapport au produit commercialisé, la Production française est donc peu crédible. Par contre, elle aligne des autos beaucoup plus intéressantes à conduire que celles du Groupe A, tandis que certaines tolérances permises dans l'élaboration conjuguent leur effet spectaculaire au nivellement qui est délibérément recherché par tous les moyens au niveau de la compétitivité des différentes voitures.

Voilà donc l'environnement bien campé autour des 6 « Productions » qui nous attendent, moteur chaud.

La physionomie d'une « Production ».

Bien que la carrosserie et les ailes ne puissent être élargies (disons qu'elles sont parfois « superficiellement déformées » pour faciliter le passage des roues plus larges), une voiture de Production française n'en est pas moins colorée par sa destination aux courses sur circuits. Outre leur décoration à la gloire des sponsors, elles peuvent être équipées d'un généreux spoiler avant et d'un aileron arrière qui surplombe l'arête du coffre ou du toit. Leurs phares occultés adressent généralement l'un ou l'autre clin d'œil publicitaire, soulignant encore davantage la non-conformité aux prescriptions sacrées du code de la route. A l'exception du pare-brise, le plexiglas remplace les surfaces vitrées, dont les ingénieurs mécanismes d'ouverture sont parfois jetés aux oubliettes : les rivets « pop » sont tellement plus pratiques... Mais il ne s'agit pas d'une règle générale. Par exemple, l'absence d'encadrement autour des portières du Coupé BMW fait en sorte qu'il vaut mieux conserver les vitres d'origine. Dans d'autres cas, l'échelle de poids définie arbitrairement par le règlement ne nécessite pas une recherche systématique d'allègement : ainsi, avec un minimum imposé de 898 kg, la Renault 5 Alpine Turbo de course doit-elle être plus lourde de 28 kg que la version de série, soit 3,2 %... Pas de quoi accumuler les nuits blanches pour gratter les grammes partout où on peut les trouver ! Mais le plus souvent, les préparateurs se donnent la peine d'alléger ce qui peut l'être, quitte à rajouter des gueses de plomb aux endroits les plus propi-

ces pour revenir au poids réglementaire. Les habitacles sont consciencieusement dépouillés des draperies et du confort qui font la fierté du bon père de famille. Pour la sécurité, ils sont obligatoirement renforcés par une robuste armature intérieure en tubes d'acier ou d'aluminium. Mine de rien, quelques préparateurs en profitent pour agencer les faisceaux de cette ossature de manière à gagner encore plus de rigidité. Mais entre ce qui est théoriquement interdit et la pratique, il semble que la Production s'accommode parfois d'une certaine souplesse, ses responsables estimant sans doute — non sans raison — que la technique est déjà bien assez compliquée comme cela.

Toujours dans l'habitacle, le poste de pilotage peut être aménagé comme celui d'une vraie voiture de course. Si le siège passager sert de lest dans l'Alfa, les autres voitures n'ont qu'un baquet pour le pilote. Toutes les « Production » essayées ont la conduite à gauche, bien que les circuits se parcourent dans le sens horlogique, c'est-à-dire vers la droite : le poids du pilote est donc le plus souvent vers l'extérieur. La tôle d'aluminium et les rivets « pop » sont abondamment employés pour confectionner repose-pied, cales, supports et autres consoles. Les instruments et les commutateurs électriques sont spécifiques. Toutes les voitures possèdent un répartiteur de frein réglable par le pilote. Mise à nu, la timonerie du levier de vitesses laisse apparaître rotules, renvois et biellettes associés de manière à obtenir une commande directe, précise et robuste.



ce des turbos

Souvent, les capots et les couvercles de coffre sont allégés. Certaines tôles et armatures peuvent être forcées comme un bloc d'emmental. Parmi les six voitures essayées, c'est sur l'Audi Coupé que le règlement tolère la plus forte diminution de poids par rapport à l'origine : de 1 050 kg, on peut passer à 812 kg, soit 23 % d'écart.

Pour situer le degré d'élaboration des moteurs, observons que l'augmentation de puissance par rapport à la valeur d'origine varie de 61 % dans le cas de la BMW 635 CSI à... 167 % sur la Peugeot 505 Turbo. Avec 400 ch, la version « Production » possède donc une puissance maxi près de 2,7 fois supérieure à celle du modèle d'origine. Par conséquent, il ne faut guère s'étonner du fait que ces moteurs, superbement travaillés, possèdent le caractère d'authentiques mécaniques de course : ils tournent à hauts régimes, répondent avec vivacité et leur



L'arceau de sécurité constitue un véritable châssis tubulaire sous la coque.

sonorité est grisante. Plus surprenante est la souplesse qu'ils continuent d'afficher sur une large plage de régimes, un signe supplémentaire de bon sens et de santé dans leur préparation. Sur les voitures essayées, les carburateurs multicorps font l'unanimité pour l'alimentation des moteurs « atmosphériques », tandis que les « turbos » sont logiquement équipés d'un système d'injection.

Comme le veut le règlement, ce sont principalement les largeurs de jantes et de pneus qui situent les limites de la tenue de route : en matière de suspensions, le règlement permet généralement de bien s'en sortir au départ du système d'origine et, de même qu'en Groupe A, les libertés sont grandes dans l'élaboration des freins. Le poids et sa répartition en fonction de l'implantation mécanique d'origine restent donc des paramètres très importants. Les dimensions générales et les propriétés aérodynamiques ne sont pas non plus à négliger dans le choix du modèle de base.

L'Alfetta : championne sans discussion.

Si nous commençons par l'Alfetta, c'est tout simplement parce que nous avons choisi l'ordre alphabétique pour vous emmener à bord des six rivales. Leurs différences sont finalement trop profondes pour qu'on puisse les comparer selon un ordre de préférence. C'est le rôle de la course d'établir entre elles une hiérarchie : un jugement basé sur des impressions de conduite serait, dans ce cas précis, bien trop arbitraire.

Selon une tradition qui a cours dans l'aviation de chasse, la portière gauche est décorée par un emblème dont la répétition correspond au nombre de victoires épinglées pendant la saison. Sept trèfles à quatre feuilles : le tableau est impressionnant, bien qu'il manque la dernière, celle du patron Snobeck à Montlhéry... Par rapport à la version essayée l'an passé, la GTV6 « Snobeck » a évolué en maturité, sans modifications vraiment fondamentales. Bernard Mangé, dit « Nanar », qui prépare les moteurs dans l'atelier jumeau de la société Sodemo, annonce 286 ch à 8 300 t/mn et confirme par l'évidence d'une excellente fiabilité la maîtrise qu'il a acquise du V6 Alfa. Outre l'excellente préparation générale, on observe le souci consacré au détail. Pour en témoigner, citons les flasques qui recouvrent le voile des jantes arrière afin de peaufiner le profilage, ainsi que la recherche au niveau des écoulements internes : sous le capot, l'air frais capté à l'avant est dirigé vers les carbus et les séparations l'isolent de la chaleur dégagée par les tubulures d'échappement.

Au volant de l'Alfa, on a plus l'impression de conduire un vrai prototype de course qu'une voiture de tourisme. Parfaitement mise au point, son équilibre est saisissant et c'est un régal de l'inscrire dans n'importe quel virage, qu'il s'agisse d'une épingle serrée ou d'une courbe rapide. On la sent parfois lever une roue, mais plutôt que de songer à s'en plaindre, on apprécie l'intérêt d'une suspension qui continue de remplir son rôle, sans que les pilotes habitués aient jugé bon de recourir à une dureté excessive. L'efficacité de l'amortissement semble d'ailleurs être un des meilleurs atouts de l'Alfa, en association avec l'avantage de ses masses excellemment réparties. L'ensemble embrayage-boîte-pont-freins réuni au centre de la voie arrière offre, en quelque sorte, un contrepois judicieux au moteur avant et favorise la motricité. Le V6, alimenté par six carburateurs dell'Orto, chante bruyamment, comme s'il était seulement né pour la compétition. Son aptitude à explorer les hauts régimes (maxi 8 600 t/mn) arrive presque à masquer sa tonalité un peu rauque. Sa plage d'utilisation est tellement vaste qu'on hésite un peu à l'emmener vers des vitesses de rotation aussi élevées. Des rapports de transmission un peu longs pour Magny-Cours ne permettraient pas de tirer la quintessence de la courbe de puissance sur la 5^e dans la ligne droite. Douée d'une vitesse élevée et d'une agilité d'autant plus avantageuse que les virages sont rapides, l'Alfetta GTV6 peut se permettre de perdre un peu en accélérations par rapport aux voitures les plus puissantes. Elle est d'autant plus amusante à conduire que ses pneus Dunlop à plis croisés tolèrent da-

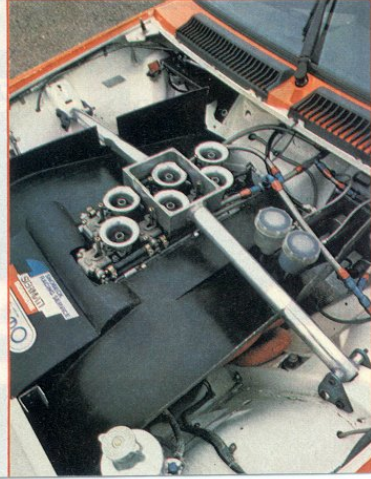


L'Alfetta, conçue d'origine avec une bonne répartition des masses, est dotée d'un équilibre saisissant.

vantage les glissades que des carcasses radiales. Contrairement à la voiture d'origine, l'agréement et la précision de la commande de boîte sont irréprochables, grâce à une commande spécifique.

La seule petite déception provient du freinage, qui constitue un des rares domaines encore perfectibles sur cette voiture championne. Malgré la présence, comme en Groupe A, des étriers doubles de la F1

Les atouts du moteur champion : 286 ch et une excellente fiabilité.





sur les roues avant, les freins semblent vite souffrir du poids. Pratiquement, cela se traduit par un allongement de la pédale qu'on aimerait plus franche et, dans les cas les moins favorables, par une légère baisse d'efficacité. Dans la plupart des situations, l'équipe Snobeck parvient à contourner ces petites difficultés en modifiant la répartition des freins vers l'arrière et en jouant sur la qualité des plaquettes. Mais s'il faut chercher un point faible à l'Alfa, c'est sûrement là qu'il se situe. Même s'il ne met pas en péril une efficacité qui résulte surtout de l'homogénéité et qui s'est confirmée sur presque tous les types de tracés.

Audi Coupé : la gageure du « tout-à-l'avant ».

Une traction avant peut-elle faire une bonne voiture de circuit ? Des hommes continuent de lutter pour démontrer que c'est possible et la preuve a déjà été faite avec des puissances relativement modestes, c'est-à-dire sur les petites cylindrées qui tirent parti des pneus actuels très adhérents. Il n'empêche que les « tout-à-

l'avant » posent des problèmes épineux aux préparateurs. Leur morphologie va même à l'encontre de certaines caractéristiques exigées par la course. L'implantation mécanique concentre le poids sur l'avant et cette charge est nécessaire pour la motricité. Mais un tel déséquilibre ne favorise pas l'obtention d'une bonne tenue de route en virage, sans même rappeler l'inévitable délestage des roues tractrices sous l'effet des accélérations. La quadrature du cercle, en quelque sorte... Mais la Production française n'a jamais caché son intention de bien arranger les choses pour la plus grande joie des spectateurs et pour contenter le plus grand nombre de marques : il lui suffirait d'ajuster l'échelle des poids pour que nous assistions peut-être un jour à la domination d'une traction avant, conformément aux tendances du marché. La légèreté est, en effet, la meilleure carte que peuvent jouer les tractions. A un poids réglementaire de 818 kg, l'Audi Coupé n'est pas mal placée. Mais avec son moteur 5 cylindres en porte-à-faux avant, les techniciens de ROC en annoncent plus de 600 portés par le train antérieur... Pour-

tant leur travail porte ses fruits sur ce modèle doué d'excellentes qualités de base. Malgré ses 228 ch à 7 800 t/mn, la GT5E reste très saine et même assez facile à conduire... jusqu'à un certain seuil. Ensuite, le pilotage sur circuit d'une traction avant nécessite une certaine habitude et l'acquisition de réflexes qu'on n'est pas assuré d'avoir lorsque, au cours d'un essai comparé, on passe aussi rapidement au volant de plusieurs voitures très différentes. Non pas que l'Audi exige une autre technique. Mais parce que, contrairement à ce qu'on fait fréquemment avec une propulsion, il ne faut surtout pas soulager l'accélérateur si l'arrière manifeste quelques velléités à glisser. Et, de manière très opportune, l'Audi ROC de Marc Sourd est réglée de telle manière qu'elle accepte de dériver du train postérieur. Il faut dire aussi que ses pneumatiques Michelin X arrière sont nettement plus étroits que les TRX avant, en fonction du déséquilibre de la répartition des masses. Au fil des tours, on prend de plus en plus de plaisir à conduire cette traction, qui dissimule parfaitement les handicaps de sa morphologie. Sa direction est exempte

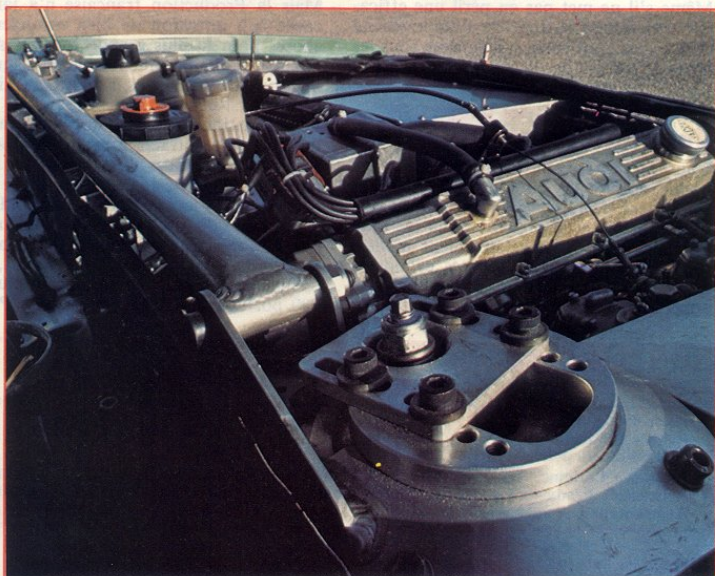
D'UN COUP D'OEIL	Alfetta GTV 6	Audi Coupé GT 5E	BMW 323 i	BMW 635 CSI	Peugeot 505 Turbo	Renault 5 Turbo
• Poids d'origine	1 210 kg	1 050 kg	1 080 kg	1 460 kg	1 330 kg	870 kg
• Poids « Production »	980 kg	818 kg	941 kg	1 180 kg	1 210 kg	898 kg
• Diminution du poids	- 19 %	- 22 %	- 13 %	- 19 %	- 9 %	+ 3 %
• Puissance d'origine	160 ch à 5 600 t/mn	130 ch à 5 900 t/mn	139 ch à 5 300 t/mn	218 ch à 5 200 t/mn	150 ch à 5 200 t/mn	110 ch à 6 000 t/mn
• Puissance « Production »	286 ch à 8 300 t/mn	218 ch à 7 800 t/mn	286 ch à 8 700 t/mn	350 ch à 7 000 t/mn	400 ch à 6 600 t/mn	280 ch à 6 800 t/mn
• Augmentation de puissance	+ 79 %	+ 75 %	+ 105 %	+ 61 %	+ 167 %	+ 155 %



A l'aide de caissons et de tôles d'aluminium l'emplacement du pilote est compartimenté pour le confort de conduite, comme celui d'une vraie voiture de course.

Le 5 cylindres Audi est alimenté par trois carburateurs double corps dont une entrée a été obturée.

Pas facile de faire une voiture de circuit avec une traction avant. Pourtant l'Audi est très saine et même facile à conduire... jusqu'à un certain seuil.



de réactions lourdes ou désagréables. Bien qu'un pilotage en finesse semble lui convenir, il y a peut-être intérêt à la brusquer davantage pour lui arracher son meilleur temps. Plus facilement qu'une propulsion, elle doit permettre à un pilote moyen de faire figure décente. Conduite sur le fil du rasoir, sa spécificité nécessite plus d'expertise et elle ne procure pas la même richesse de sensations, la même subtilité qu'une bonne tourisme à roues arrière motrices.

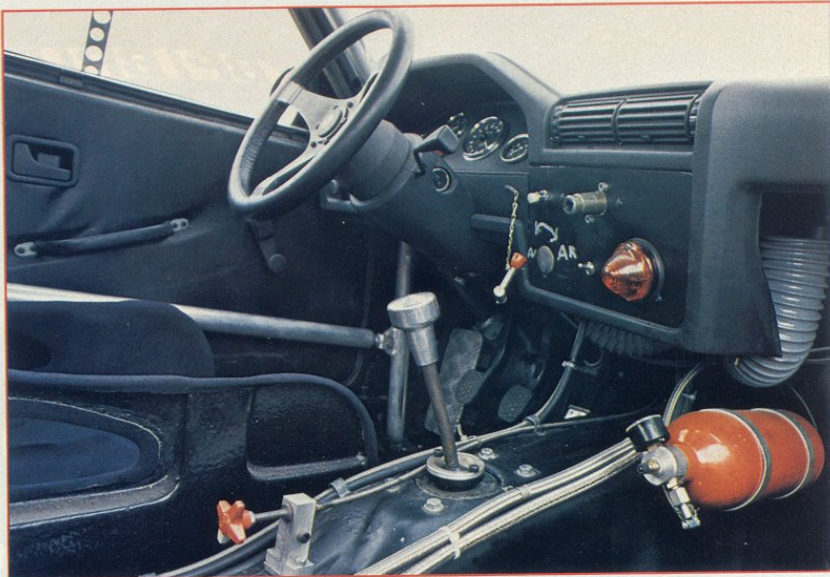
Très bien finie, l'Audi ROC présente un habitacle figé. A l'aide de caissons et de tôles d'aluminium, l'emplacement du pilote est compartimenté comme celui d'une vraie voiture de course, pour le confort de conduite. La boîte 5 vitesses est aussi un régal à manipuler, par l'intermédiaire d'un levier qui s'avère extrêmement direct et hyper-précis. La santé du moteur 5 cylindres est magnifiée par la libre respiration que lui procurent 3 carburateurs Weber double corps horizontaux 45 DCOE, dont une des 6 entrées est évidemment condamnée. Dans ce cas aussi, la flexibilité est telle qu'on hésite à exploiter les 8 200 t/mn autorisés.

Paradoxalement, l'Audi Coupé ROC laisse l'impression d'une voiture homogène, malgré qu'on la sache déséquilibrée. C'est une réalisation qui plaide inconsciemment en faveur de la traction avant. Efficace avec l'aide de la légèreté, elle apparaît comme une excellente monture pour jouer placé. Gagner serait un coup d'éclat, la conséquence de circonstances favorables. Pourquoi ne pas le lui souhaiter ? Et surtout, pourquoi pas une Quattro d'un genre ou l'autre, dont les possibilités pleines d'intérêt pour la production automobile mériteraient aussi d'être consacrées sur les circuits ?

BMW 323 : une arme classique.

Il y a longtemps que la petite 323 tente de faire la nique aux grosses BMW dans le Championnat de France Production. Georges Benoît est bien placé pour argumenter son choix, lui qui connaît si bien la gamme du constructeur bavarois. Souvent compétitive puisqu'elle joue la carte de l'agilité, la 323 Benoît n'a pourtant accroché qu'une seule victoire à son palmarès 1983. Le préparateur BMW de Villefranche s'en explique par les problèmes de fiabilité qui ont souvent contrarié sa saison, ennui dont il se débarrasse progressivement.

Superbement préparé par Pipo à Valence, le 6 cylindres 2,3 litres développe 285 ch à 8 700 t/mn. Son régime maxi de 9 000 t/mn en fait le moteur le plus rapide de la Production et sa résonance merveilleuse évoque irrésistiblement la pureté du cristal. Normal donc qu'il casse de temps à autre, comme tout moteur de course qui explore les zones à risques. D'autres ressorts de soupape sont en préparation, tandis que la liberté de monter un système de lubrification à carter sec pourrait faciliter la résolution des problèmes de déjaugage d'huile. Mais le fait d'avoir plus que doublé la puissance d'origine sollicite aussi très durement certains organes de la transmission. C'est, par exemple, le cas des cardans, qui sont aussi soumis à la torture d'occasionnelles incursions sur les vibreurs et sur les accotements. Là aussi, les solutions définitives sont à l'étude.



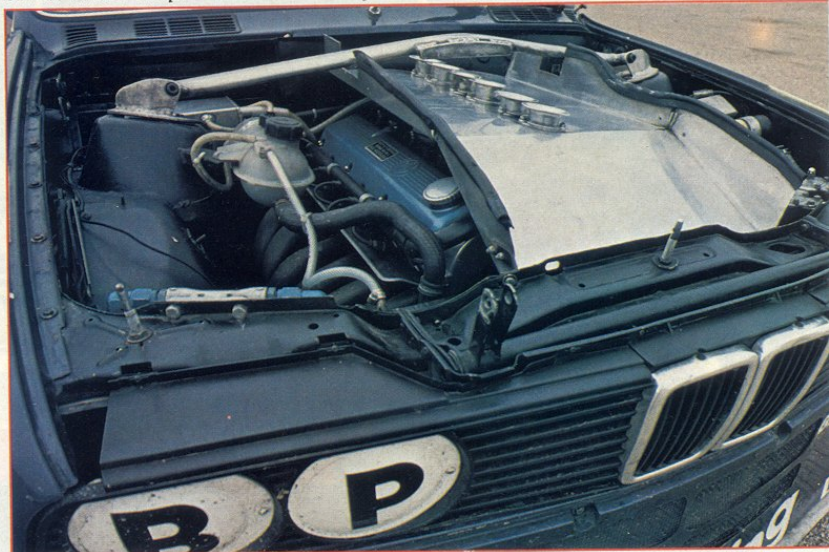
Aussi fonctionnel et sobre que l'habitacle de la 323 de «production».

Dès qu'on monte dans une BMW préparée pour la course, les qualités fondamentales du modèle de base transparaissent sans la moindre équivoque. Si le timbre du moteur est magique, la direction, les freins et la boîte de vitesses ne sont pas moins superbes à employer. Nettement plus douce que sur l'Alfa, la direction à crémaillère procure des sensations précises, bien en rapport avec la finesse des pneus Michelin TRX. L'impression de légèreté est corroborée par le raccourcissement des distances de freinage, tandis que les disques ventilés avec étriers à quatre pistons assurent en plus une bonne consistance à la pédale. Comme toutes les boîtes Getrag montées sur les BMW, le modèle « Sport » à rapports rapprochés est enthousiasmant à manipuler. La grille de sélection se caractérise par le logement

de première en bas et vers la gauche, en dehors du H des quatre vitesses supérieures. Tous les rapports s'enclenchent avec une précision diabolique et sans la moindre opposition, malgré la rapidité fulgurante qu'autorise une synchronisation sans défaut.

Dès les premiers mètres, on est un peu surpris par le caractère tout ou rien de la commande d'accélérateur. On songe à une guillotine, mais ce sont pourtant bien de classiques papillons qui ouvrent les trois carburateurs Weber double corps verticaux de 48 mm. Si on s'accoutume vite à cette particularité, plus de progressivité serait néanmoins bienvenue, surtout pour le pilotage dans la pluie. Il faut aussi s'habituer à la dureté de la suspension, qui reflète surtout les préférences du pilote (Xavier Lapeyre, en l'occurrence).

Le moteur de la 323 est le moteur le plus rapide de la Production. Sa résonance évoque irrésistiblement la pureté du cristal.





Le Coupé 635 nous a procuré le plus vif plaisir de conduire, tant sa perfection est manifeste dans tous les domaines.





L'atout essentiel de la 323 : l'agilité.

Ainsi réglée, la BMW 323 Benoît sautille beaucoup sur les irrégularités du revêtement, ce qui la rend un peu plus pointue à conduire. Mais pour déroutante qu'elle soit au début, cette sécheresse de l'assiette n'empêche pas de mesurer immédiatement l'efficacité en virage de la 323, et surtout, son agilité. Freinant tard, entrant plus vite dans certains virages, incomparablement vive dans les changements d'appui, elle grignote irrésistiblement les dixièmes de secondes perdus par ses rivaux plus pesantes.

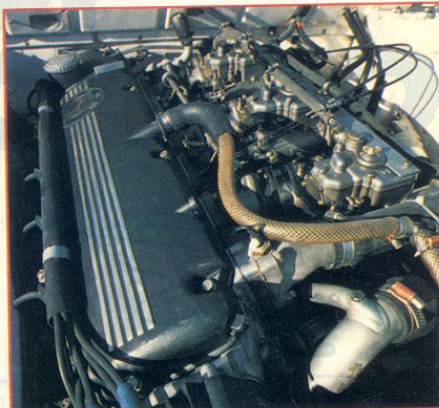
Ses formes de vraie berline ne la favorisent pas spécialement sur le plan aérodynamique, pas plus qu'elle ne convient aux circuits qui avantagent la puissance. A 941 kg avec un multicylindre 2,3 litres plein de potentiel et l'héritage d'un patrimoine raffiné au niveau du comportement, la solution BMW 323 représente un compromis qui, au même titre que l'Alfetta GT, devrait pouvoir s'affirmer sur l'ensemble d'un championnat.

Coupé BMW 635 : la belle opulence.

Pour BMW, elle devrait être l'arme absolue. Modèle de prestige qui coiffe la famille des berlines, elle n'aime pas qu'on lui conteste une supériorité chèrement acquise. En plus d'une qualité technique qui n'est déjà plus celle de la production en grande série, BMW lui a injecté toute sa science de la compétition. La base est donc idéale. Pourtant, elle a connu certains revers de fortune, tant en Groupe A (pour lequel elle a été spécialement affûtée) que sur le terrain de la Production française. Ah, ces règlements techniques qui ne veulent pas seulement privilégier la qualité mise au service de la clientèle commerciale...

Disons tout de suite que c'est le Coupé 635 qui nous a procuré le plus vif plaisir de conduire, tant sa perfection est manifeste dans tous les domaines. Seulement la course n'a que faire de l'agrément. Elle ne connaît que le jugement du chronomètre et couronne l'outil le plus efficace, fût-il rude et inconfortable à bien manipuler. Aller vite est un plaisir facile dans la 635 « Garage du Bac », d'autant plus que Jean-Pierre Malcher lui a donné des réglages empreints d'une grande civilité. Sans opter pour trop de souplesse, il a laissé à la caisse la liberté d'un léger roulis, qui lui procure des réactions pleines de prévenances. Le confort de pilotage reste magistral, facilité par le couple du moteur 3,5 litres dès les bas régimes. Il reste que le Coupé BMW possède des dimensions déjà respectables pour une voiture de circuit et que son poids de base se situe à 1 180 kg.

Pour ce qui est de l'élaboration, l'équipe de Jean-Claude Giroix est évidemment très bien entourée. La 635 Production est montée au départ d'une coque Groupe A (on sait que BMW Motorsport commercialise une base 635 spécialement assemblée pour la compétition). Spécialiste Alpina, le Garage du Bac a donc accès à la science de Burkhard Bovensiepen, ce qui ne l'empêche nullement d'entretenir d'excellentes relations avec Schnitzer, l'autre célèbre spécialiste BMW. Dépossédé de l'injection et de l'électronique du système « Motronic » (qui doit être programmé spécialement pour la course), l'imposant 6 cylindres est alimenté par une impres-



Le 3,5 litres développe 350 ch à 7 000 t/mn et un couple de 40 mkg à 6 000 t/mn, les performances sont donc sensiblement supérieures à celles de la Gr.A.

sionnante batterie horizontale de 3 gros carburateurs double corps Weber 50 DCOE. L'allumage électronique Bosch est du type à capteur. Avec 350 ch à 7 000 t/mn et un couple maxi de 40 mkg à 6 000 t/mn, les performances sont donc sensiblement supérieures à celles de la version Groupe A, bien que la largeur des pneus soit inférieure. Voilà qui en dit long sur l'intérêt que présente le pilotage de la version Production. Mais, sur le plan technique, la limitation de largeur des roues pose certains problèmes de pneus. Après avoir débuté la saison sur Michelin, le Garage du Bac s'est trouvé confronté à des problèmes d'échauffement. L'équipe de Jean-Claude Giroix s'est alors tournée vers Pirelli, qui équipe de nombreux Coupés BMW dans le championnat d'Europe.

La 635 Production est montée à partir d'une coque Gr. A commercialisée par BMW Motorsport.



CARACTERIST. TECHNIQUES	Alfetta GTV 6	Audi Coupé GT 5E	BMW 323 i	BMW 635 CSI	Peugeot 505 Turbo	Renault 5 Turbo
--------------------------------	----------------------	-------------------------	------------------	--------------------	--------------------------	------------------------

MOTEUR

Construction

- Type
- Emplacement

- Disposition
- Refroidissement
- Nbre paliers vilebrequin
- Matériaux :
 - bloc
 - culasse
- Distribution
- entraînement
- Alimentation

Allumage

Données chiffrées :

• Cylindrée réelle (cm³)	2 492,5	2 172	2 340	3 458	2 160	1 397
• Alésage (mm)	88,0	80,0	80,5	92,4	91,7	76,0
• Course (mm)	68,3	86,4	76,7	86,0	81,6	77,0
• Cylindrée unitaire (cm³)	415,4	434,3	390	576,6	540	349,3
• Rapport volumétrique	11,3 : 1	11,8 : 1	12 : 1	11,4 : 1	7,4 : 1	7 : 1
• Puissance maxi (t/mn)	286 ch à 8 300 t/mn	228 ch à 7 800 t/mn	285 ch à 8 700 t/mn	350 ch à 7 000 t/mn	400 ch à 6 400 t/mn	280 ch à 6 800 t/mn
• Couple maxi :	28,2 mkg	22 mkg	26,9 mkg	40 mkg	45 mkg	34 mkg
	à 6 100 t/mn	à 4 800 t/mn	à 6 800 t/mn	à 6 000 t/mn	à 5 000 t/mn	à 4 700 t/mn
• Puissance spécif. (ch/l)	114	105	122	101,2	185	200
• Régime maxi (t/mn)	8 600	8 200	9 000	7 200	7 200	7 200
• Vitesse moy. des pistons au régime maxi (m/sec.)	19,6	23,6	23,0	20,6	19,6	18,5

JANTES ET PNEUS

Jantes :

- AV
- AR

Pneumatiques :

- AV
- AR

7" x 15" PLS	7" x 390 mm Elia	7,5" x 390 mm Elia	7,5" x 15" PLS	8" x 415 mm Gotti	7" x 390 mm PLS
7" x 15" PLS	7" x 15" Elia	7,5" x 390 mm Elia	7,5" x 15" PLS	8" x 415 mm Gotti	6" x 13" PLS
200/610-15	23/59-390	23/59-390	235/62-15	22/64-415	23/59-390
Dunlop	Michelin TRX	Michelin TRX	Pirelli	Michelin TRX	Michelin TRX
210/610-15	15/59-15	23/59-390	235/62-15	22/64-415	16/53-13
Dunlop	Michelin X	Michelin TRX	Pirelli	Michelin TRX	Michelin X

POIDS

- Base selon échelle (sans handicap)

980 kg	818 kg	941 kg	1 180 kg	1 210 kg	898 kg
--------	--------	--------	----------	----------	--------

TRANSMISSION

- Mode (aux roues)
- Nbre de vitesses AV
- Rapports de boîte :

- 1^{re}
- 2^e
- 3^e
- 4^e
- 5^e

Rapports de pont

- Autobloquant (efficacité)
- Embrayage (à sec)

AR	AV	AR	AR	AR	AV
5	5	5	5	5	5
2,57	2,846 ou 2,125	2,909 : 1	2,330 : 1	2,442 : 1	3,250 : 1
1,94	1,524 ou 1,579	1,970 : 1	1,675 : 1	1,593 : 1	2,250 : 1
1,55	0,969 ou 1,320	1,477 : 1	1,353 : 1	1,258 : 1	1,620 : 1
1,22	0,703 ou 1,148	1,212 : 1	1,146 : 1	1,000 : 1	1,250 : 1
1,00	0,537 ou 1,040	1,000 : 1	1,000 : 1	0,869 : 1	1,040 : 1
3/91-4/10-4/30	8/37-8/35-9/37	4/75-4/37-3/64	4/10 (pour l'essai)	8/45-8/39-8/37	9/35 (pour l'essai)
4/55-4/77	9/35			9/35-9/37	
45 %	75 %	75 %	75 %	90 %	40 %
bidisque	monodisque	bidisque	bidisque	bidisque	bidisque
Borg & Beck		Borg & Beck	Borg & Beck	Borg & Beck	Borg & Beck

CHASSIS

Suspension AV :

- type
- ressorts
- amortisseurs
- barre anti-roulis

Suspension AR :

- type
- ressorts
- amortisseurs
- barre anti-roulis

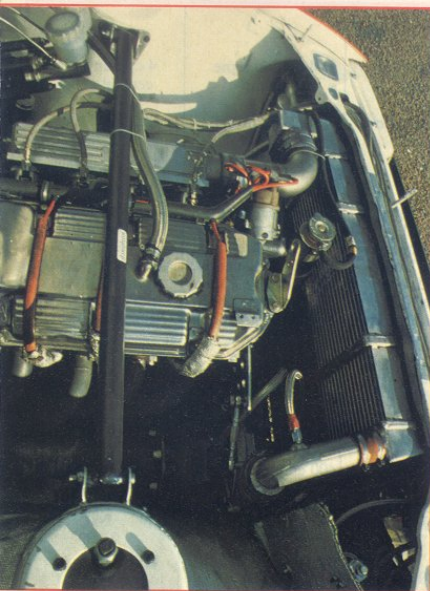
Direction :

- type
- nbre de tours au volant

Freins :

- AV
- AR

triangles superposés barres de torsion longit. De Carbon réglable	Mc Pherson à triangle inférieur hélicoïdaux Bilstein	Mc Pherson à tirants de chasse hélicoïdaux Bilstein réglable	Mc Pherson 2 art. et tirants de chasse hélicoïdaux Koni/De Carbon réglable	Mc Pherson et tirants de chasse hélicoïdaux De Carbon réglable	triangles superposés hélicoïdaux Sachs réglable
pont de Dion hélicoïdaux De carbon	essieu rigide hélicoïdaux Koni	triangles obliques hélicoïdaux Bilstein réglable	triangles obliques hélicoïdaux Koni/De Carbon réglable	bras tirés obliques hélicoïdaux De Carbon réglable	bras tirés hélicoïdaux De Carbon réglable
à crémaillère 2,5	à crémaillère 2,5	à crémaillère 3	à vis et galet 2,5	à crémaillère 2,5	à crémaillère 2
disques ventilés 2 étriers par disque disques ventilés accoués au pont étriers à 4 pist.	disques étriers à 4 pistons disques étriers à 2 pistons	disques ventilés étriers à 4 pistons disques ventilés étriers à 4 pistons	disques ventilés étriers à 4 pistons disques ventilés étriers à 4 pistons	disques ventilés étriers à 4 pistons disques ventilés étriers à 4 pistons	disques ventilés étriers à 4 pistons disques ventilés étriers flottants à 1 piston



400 ch à 6 600 t/mn et 45 mkg de 4 500 à 5 500 t/mn.

Voilà de quoi effrayer tous les atmosphériques du plateau.

Si l'efficacité de la BMW 635 s'affirme totalement sur quelques tours de circuit, elle est ensuite plus vulnérable aux problèmes de dégradation qui affectent les grosses voitures. Les pneus et parfois les freins sont soumis à dure épreuve sur certains circuits. La tenue des performances sur la durée d'une course est un souci que n'ont pas les voitures plus légères et moins puissantes. Où se trouve le triomphal compromis ?

Peugeot 505 Turbo : et si la grosse Bertha était française ?

« Le moteur proprement dit, on ne s'en occupe pas beaucoup. Dès l'instant où il tient le coup, l'essentiel du travail porte sur le turbo et sur ses accessoires. » En s'exprimant ainsi, Joseph Le Bris et Serge Meyer résumant assez bien la nouvelle philosophie qui se développe autour de la technologie particulière du turbocompresseur. Le moteur devient l'accessoire dans lequel on souffle. L'importance de l'arbre à cames s'estompe : il ne faut plus recourir à des diagrammes très élaborés. Pour améliorer le temps de réponse et l'utilisation, c'est autour du moteur qu'il faut travailler, au lieu de chercher la solution dans ses entrailles.

Avec le coefficient d'équivalence arbitrairement fixé à 1,7 par le règlement Production, le 4 cylindres 2 160 cm³ de la Peugeot 505 Turbo passe à une cylindrée fictive de 3,67 litres. De la sorte, on lui impose un poids de 1 210 kg, assorti d'un handicap de 50 kg supplémentaires pour Beltoise à Montlhéry, avec des largeurs de jantes et de pneumatiques limitées. N'empêche que le potentiel entrevu de la Peugeot Danielson a fait souffler un vent de panique dans les paddocks de la Production. Pensez donc : 400 ch à 6 600 t/mn et un couple maxi de 45 mkg entre 4 500 et 5 500 t/mn... Ce n'est pas mal pour un

début, même si Danielson avait déjà annoncé la couleur avec la Volvo 240 ! Et pourtant, ce propulseur ne provoque aucun encombrement sous le capot de la 505. Fait chez Danielson comme tout ce qui peut l'être, l'échappement débouche sur un gros turbo KKK (actuellement un K27 avec soupape de décharge bidouillée dans la maison). Placé au-dessus du radiateur d'eau à l'avant, l'échangeur est constitué de trois éléments R18 Turbo soudés en série. L'injection mécanique continue est de type Bosch K-Jetronic et, pour assurer un débit d'essence suffisant, c'est une tête de 8 cylindres (type Porsche 928) qui est utilisée, chaque injecteur étant ainsi desservi par 2 sorties. Dans le moteur, vilebrequin et bielles sont d'origine, tandis que les pistons (de série, lors de la première sortie victorieuse en août à Hockenheim) sont forgés spécialement. Par l'intermédiaire d'un embrayage Borg & Beck bidisque à sec, le couple est transmis à la boîte Peugeot à 5 rapports rapprochés (type Coupé V6 Rallye). L'arbre de transmission, les demi-arbres de roue et le pont, muni d'un autobloquant Peugeot à 90 % d'efficacité, proviennent aussi de la série. A l'aide de pompes entraînées par les arbres de roue, 2 circuits de circulation d'huile sont prévus, avec radiateurs pour la boîte et pour le pont. Aucune recherche d'allègement n'a été entreprise jusqu'à présent : en plus du plomb, une très grosse batterie sert de lest dans le coffre, à côté du réservoir souple Superflexit. Avec 60 kg dans l'habitacle, le poids est également réparti entre les deux essieux.

Par rapport à la version atmosphérique dont l'équilibre impressionnant nous avait séduits l'an dernier, le problème du freinage est devenu préoccupant. Pour faire face à l'action conjuguée d'une masse fortement accrue (pilote compris, on est passé de 970 kg à 1 350 kg) et de l'augmentation de vitesse (210 au lieu de 180 km/h au bout de la ligne droite du fond à Magny-Cours). Danielson a carrément eu recours à des freins avant de Porsche 956...



Pour faire face à l'action conjuguée d'une masse

Conduire efficacement le « monstre » nécessite un pilote qui connaît bien son métier. Il y a énormément de puissance pour l'adhérence disponible et, vers 4 500 t/mn, elle se manifeste avec une soudaineté qui peut facilement surprendre un imprudent, d'autant plus que le temps de réponse n'est pas négligeable. C'est dans ce domaine que Danielson porte l'essentiel de ses efforts de développement, afin d'encre améliorer l'utilisation vers

Avec le turbo, la 505 est passé de 970 à 1 350 kg. Aucune recherche d'allègement n'a donc





fortement accrue et de l'augmentation de la vitesse, Danielson a carrément eu recours à des freins de Porsche 956.

le bas. Le gros manomètre de suralimentation confirme que le turbo commence à souffler vers 2 500 t/mn. La surpression augmente progressivement à 0,5 bar vers 3 500 t/mn, puis elle atteint 1 bar à 4 000 t/mn et se stabilise à sa valeur maxi de 1,7 bar à partir de 4 500 t/mn. Un thermomètre à affichage digital permet au pilote de sélectionner l'information qu'il souhaite recevoir : température des freins avant, température de l'air comprimé à

son admission dans les cylindres, température de l'huile de boîte ou de pont, température des freins arrière. A lui de réagir en conséquence (par un réglage ou en adaptant son pilotage) s'il veut conserver l'efficacité de sa voiture jusqu'à la fin de la course.

Hormis le déchaînement de sa puissance, la 505 Turbo témoigne d'une docilité qui permet de l'utiliser sur la route pour se rendre jusqu'au circuit. Quand on libère son abondante cavalerie, elle parcourt le 400 mètres départ arrêté en 12,5 sec. et le kilomètre en 24,1 sec. Elle se précipite tellement plus vite vers les virages qu'il faut veiller à réajuster ses zones de freinage par rapport aux autres voitures. Provenant du Coupé V6 Rallye, sa direction est agréablement légère. Pour passer d'une butée à l'autre, il faut faire 2,5 tours du volant Motolita, dont la jante est garnie de cuir.

A n'en pas douter, voilà une voiture qui n'a pas signé sa dernière victoire !

Renault 5 Alpine Turbo : trop c'est trop

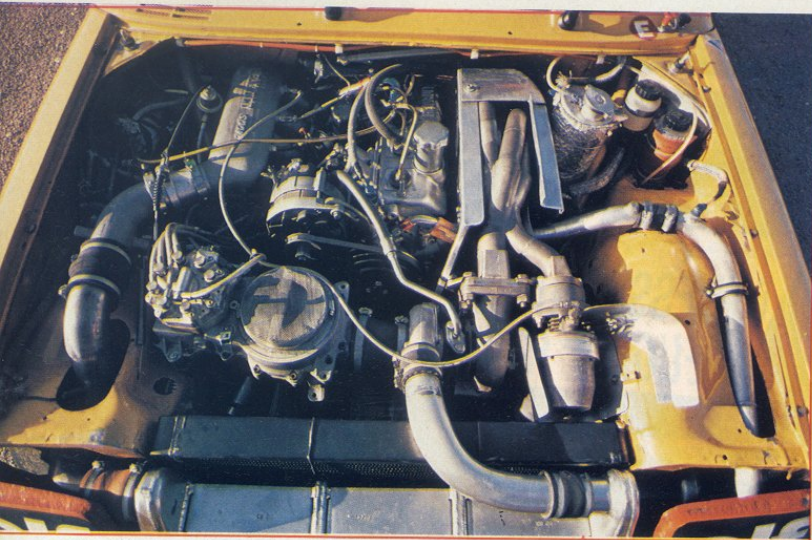
Si Renault a fait de la 5 Turbo une propulsion à moteur central arrière, c'est bien parce qu'on ne pouvait trop en demander à une pauvre petite traction avant, dont la conception a été étudiée pour agrémente les courses de Madame. Qu'on en fasse une version à 110 ch pour séduire Monsieur, passe encore. Mais de là à vouloir passer 280 ch par ses roues avant, il y avait une marge que le bureau d'études de la Régie n'a pas jugé bon de franchir. L'idée d'aligner une 5 Alpine Turbo en Production peut donc être interprétée de diverses manières. Certains y

verront simplement un gag. D'autres une expérience technique sans réelle finalité. A moins qu'un responsable commercial ait cru opportun d'inventer n'importe quoi : c'est à la mode. Un quidam de la pub a dû dire : « génial ! L'essentiel, c'est que les gens la voient et qu'on en parle. » Que d'inepties ont vu le jour grâce à ce dogme... Mais ça se vend bien ! Parmi ses mérites, cette mini pleine d'excès et de paradoxes aura au moins servi à divertir les spectateurs, avec la complicité de Jean Ragnotti. Et si elle gagnait un jour ? En Production, rien n'est impossible...

Pourtant, le règlement actuel la pénalise au niveau du poids : à 898 kg, elle est donc plus lourde que le modèle de série, d'une manière purement artificielle. Il faut dire que le coefficient d'équivalence de 1,7 fait que la R5 de 1 397 cm³ turbo-compressée est considérée comme une 2,37 litres. Sans la moindre recherche d'allègement, la version de course doit emporter... 115 kg de lest pour être au poids réglementaire, alors qu'une cure d'amaigrissement lui permettrait facilement de descendre à 650 kg. La préparation d'une telle auto relève du casse-tête pour ceux qui en sont responsables. L'élaboration du moteur peut être rapprochée de celle de la R5 Turbo, bien que la place disponible sous le capot avant ait dicté une organisation différente des accessoires. Avec la boîte en porte-à-faux, le moteur longitudinal est en arrière de l'essieu avant, ce qui ne favorise pas la motricité. Tellement grosses qu'elles braquent à peine, les roues avant contrastent violemment avec les « pneus de vélo » à l'arrière. Un carrossage négatif accusé complète la panoplie des artifices employés pour tenter d'obtenir une certaine

été entreprise.





efficacité. Les voies étroites de la R5 n'arrangent rien pour la doter d'un comportement acceptable. Au niveau de la caisse, deux options peuvent être envisagées : soit lui conserver une certaine souplesse et la laisser se tordre en roulis, soit la rigidifier et qu'elle se déchire à chaque course... En résumé, le cadeau rêvé pour un préparateur.

Le pilote n'est pas mieux loti, à part qu'il dispose d'une mini-bombe en ligne droite. Le turbo Garrett souffle à une pression de suralimentation maxi de 1,4 bar, ce qui délivre un couple de 34 mkg à 4 700 t/mn et la puissance maxi de 280 ch à 6 800 t/mn, avec le refroidissement procuré par l'échangeur de température

280 ch dans une R5 traction avant.
Fallait oser !

« air/air » (« air/eau » en début de saison). Un afficheur digital renseigne le pilote sur la température d'air d'admission, qui influence directement les performances du moteur. Celui-ci manque de souplesse à bas régimes, comme s'il disposait

Seul un acrobate comme Jean Ragnotti pouvait tirer parti de cette boule de dynamite.

A cause de son coefficient d'équivalence, la R5 est considérée comme une 2,3 litres. L'allègement n'a donc pas été le soucis n.1 de ses concepteurs.





d'un arbre à cames assez croisé. Ensuite, il présente les caractéristiques familières des turbos, mais sans excès : temps de réponse et arrivée massive de la puissance. Lorsque celle-ci survient, les roues patinent furieusement. Quel que soit le rapport de boîte et même en ligne droite, secouant la direction dans une série de zigzags. Et puis, quand les pneus sont bien chauds et que l'on s'habitue à son comportement échevelé, on finit par mieux s'entendre avec cette boule de dynamite. A condition de ne pas solliciter brusquement toute la puissance et de rester très concentré, on réussit à éviter ces mauvais moments pendant lesquels on se trouve passager de la voiture qu'on est censé conduire. Mais il s'agit plus d'acrobatie que de pilotage. Si les freins donnent entier satisfaction, les attitudes de la caisse

en virage réservent quelques surprises, tant on la sent torturée : le roulis n'a jamais été l'ami d'une trajectoire propre. En l'absence de recherche particulière, la commande de boîte à longue course n'est guère plus agréable que celle de série, bien qu'elle fonctionne avec une sûreté suffisante. Comme celle d'un bon poids lourd, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes. Une drôle d'auto, qui pourrait être sortie du cerveau d'un ingénieur masochiste. Dommage que ce ne soit pas aussi lui qui doive la conduire en course...

CONCLUSIONS

Un des grands mérites qu'il faut reconnaître à la Production, c'est de rassembler des voitures si différentes dans un créneau de performances comparables. Sur le plan

technique, toutes les monoplaces d'une formule déterminée ont une architecture semblable. L'endurance offre à peine plus de diversité. En rallye, les constructeurs cherchent encore l'implantation idéale. Mais aucune autre spécialité ne rivalise avec la Production dans le domaine de la variété mécanique. Propulsion, traction, atmosphérique ou turbo, carbus contre injection, 4 soupapes ou 2 soupapes par cylindre, grande ou petite, légère ou puissante... toutes les tendances peuvent s'affronter : le règlement est là pour tenter d'égaliser leurs chances. Il n'en sort aucune vérité fondamentale. Mais qu'importe. D'autres disciplines de pointe sont là pour expérimenter les techniques d'avant-garde. N'oublions pas que la Production n'a jamais qu'une vocation nationale.

MERCI A TOUS

La réalisation de cet essai exceptionnel n'a pu se faire qu'avec la complicité et la compréhension de beaucoup. Nous remercions donc tout particulièrement Messieurs les responsables des écuries Garage du Bac et G. Benoît (BMW 635 et BMW 323), ROC Yacco (Audi 80) qui n'ont pas hésité à mettre leur matériel et leurs hommes à notre disposition. Merci aux mécaniciens qui ont convoyé les voitures, merci aux écuries Danielson (Peugeot 505 turbo) et SRS (Alfa Romeo GTV et Renault R5 Alpine), merci à Messieurs Lebris, Snobeck, Cudini, Mangé, les régionaux de l'étape, présents lors de l'essai.

Merci également à Madame Jacqueline Bernigaud, directrice et propriétaire du circuit de Magny-Cours, qui nous a laissé « envahir » ses installations deux jours durant en



D'OU VIENNENT-ELLES ?

Alfa GTV6 : Snobeck Racing Service (Magny-Cours)

- Direction : Dany Snobeck, assisté de Jean-Pierre Béchu.
- Responsable des essais : Alain Cudini.
- Préparation moteurs : Sodemo (Bernard Mangé).
- Responsable mécanicien : Serge Ghezzi.
- Sponsors : Marlboro, Castrol.
- Pilotes : Alain Cudini et Dany Snobeck.

Audi Coupé : ROC Auto-Moto (Annemasse)

- Directeur : Fred Stalder, secondé par Alain Jaccard et Michel Pétrignet.
 - Développement moteurs : Marc Genin, Michel Pétrignet et Jean-Marie Allègre.
 - Sponsors : VAG Concessionnaires, huiles Yacco, GSI.
 - Pilote Production : Marc Sourd.
- L'équipe ROC est également présente en Critérium Production (Gérard Dery), en F3 avec trois Ralt-VW (Marc Sourd et Gilles Lempereur), en rallyes avec deux Audi Quattro (terre et asphalte), ainsi qu'en Championnat du Monde d'Endurance moto (2^e au classement des marques avec Kawasaki).

BMW 323 : Ecurie Georges Benoît (Villefranche)

- Directeur : Georges Benoît.
- Spécialité : BMW.
- Préparation moteurs : Pipo (Stéphane Granjon), à Valence.
- Sponsors : BP.
- Pilotes : Xavier Lapeyre, Bernard Chevanne.
- Responsable 323 Lapeyre : Pascal Ragu.

BMW Coupé 635 : Garage du Bac (Chennevières)

- Direction : Jean-Claude Giroix.
- Spécialité : BMW, Alpina.
- Sponsor : Motul.
- Pilote : Jean-Pierre Malcher.
- Responsable voiture Malcher : Guy-Paul Noël.

Peugeot 505 Turbo : Danielson (St-Parize-le-Chatel)

- Direction : Joseph Le Bris.
- Spécialités : développement, ingénierie, préparation automobile.
- Développement moteur : Serge Meyer.
- Responsable châssis : Claude Quintin (Bé-nito).
- Sponsors : Concessionnaires Peugeot France, Esso.
- Pilote : Jean-Pierre Beltoise.

Renault 5 Alpine Turbo : Snobeck Racing Service (Magny-Cours)

- cf. ci-dessus.
- Sponsors : Elf, Calberson.
- Responsables mécaniciens : Dominique Mir et Daniel Bourguignon.
- Pilote : Jean Ragnotti.

pas de faire valoir que l'une est supérieure à l'autre. Laissons aux usines le soin de s'affronter sur le terrain plus crédible du Groupe A et permettons aux pilotes de mieux s'amuser en Production française. Quant au spectateur, il trouvera de la qualité de part et d'autre. Qu'il s'en aille satisfait est aussi du ressort des promoteurs. Mais là, c'est une autre affaire.



Au niveau du pilotage, il est absolument certain que ces voitures sont très sélectives. C'est une spécialité à part entière, qui nécessite du métier et de l'expérience, acquise dans son domaine. Rosberg ou Arnoux ne feront pas mieux que Cudini ou Malcher en un week-end : les exemples l'ont confirmé sans que les dés soient pipés, bien au contraire.

Si la traction avant ne nous paraît avoir aucune chance de s'imposer sans gros artifices, la technique du turbocompresseur semble prête à déferler sur les courses pour voitures de tourisme. La Peugeot 505 Danielson de Beltoise fait désormais figure d'épouvantail en Production et Volvo se prépare très sérieusement pour le Groupe A, avec injection d'eau et tout l'arsenal.

Devant l'inaptitude évidente des tractions avant à transmettre les puissances nécessaires pour gagner des courses, il est logique de songer aux quatre roues motrices. D'autant que la traction intégrale devrait progressivement conquérir une jolie place sur le marché de la voiture sportive et raf-

finée. Le travail de pionnier réalisé par Audi et les résultats acquis sur le plan technique confirment cette impression. Que l'on soit adversaire ou favorable à la Production française, le choix a été fait et il nous semble peu opportun de le remettre en question maintenant. Grâce à plusieurs années d'exercice, la formule a trouvé son équilibre et sa maturité. Le moment est donc mal venu de vouloir l'affaiblir par une soudaine crise de conscience. D'accord, un Championnat de France coûte cher. Mais n'est-ce pas finalement un signe de santé ? Et il ne faut pas croire que le Groupe A changerait tellement de données sur le plan financier. Nous pensons que les deux options peuvent très bien coexister. La France a tort de s'obstiner à tourner le dos au Championnat d'Europe et devrait accueillir une manche de cette confrontation réellement internationale, réservée au Groupe A. D'autre part, il nous semble que son intérêt le plus évident est de rester fidèle à la formule qu'elle a consacrée pour son championnat national. L'important n'est