



2 CV BARBOT
La renaissance... P. 30



la vie de L'AUTO

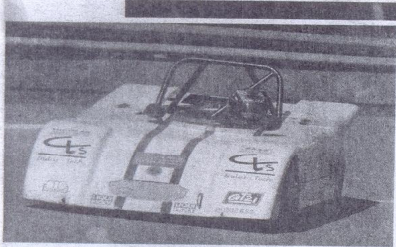
CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

N° 1365 • 21 MAI 2009

LE PROFESSIONNEL DE LA HOUSSE®
CAR-COVER
LE SPÉCIALISTE N° 1
OFFREZ VOUS LE MEILLEUR
Retro Auto Forum du Var
22, 23, 24 Mai à frejus (83)
OFFRES SPÉCIALES SALON
Tél : 01 30 36 36 36
www.car-cover-france.com

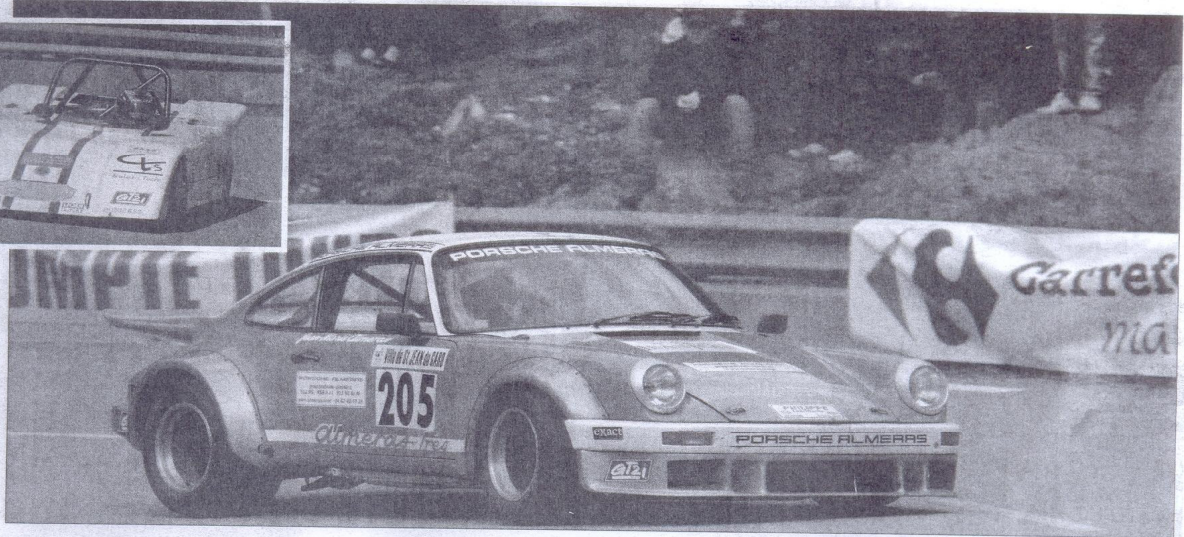
COMPÉTITION

■ COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE VHC, COL SAINT-PIERRE



Particulièrement incisif, Gilles Coursoux s'offre le luxe de battre les gros cubes avec sa Marcadier-Simca.

Plus de 300 ch et une parfaite maîtrise de la Porsche ont permis à Jean-Marie Alméras de s'octroyer la victoire en GT.



Héraudeau seul au monde !

COL SAINT-PIERRE

Date : 19 et 20 avril

Organisateur : ASA ALÈS,

3-4 place du Temple, 30100 Alès,
tél. 04 66 55 65 66, fax 04 66 78 91 76,
e-mail : loriano.tos@wanadoo.fr

Corr. René BOUGROS

Il y a beau temps que les monoplaces de Formule Ford permettent aux pilotes de se distinguer dans les courses de côte ouvertes aux VHC. Il y a deux ans, Vincent Pont s'était adjugé une demi-douzaine de succès, remportant la catégorie

Déjà vainqueur à Bagnols-Sabran, Frédéric Héraudeau a "oublié" tout le monde sur la corniche des Cévennes avec sa nouvelle Van Diemen RF82.

dans la première Coupe de France de la Montagne. Frédéric Héraudeau (mécanicien-électricien à Cruas, dans l'Ardeche) avait failli lui succéder en 2008, battu d'un souffle par Gérard Besch et sa JPE Formule Renault. Notre homme utilisait alors une Royale RP 24, équipée du Ford Kent de 1 600 cm³. C'est le moteur qui fait le bonheur des thuriféraires de la Formule Ford Historic et, incidemment, celui des protagonistes de la Formule Ford Kent, justement ! Peu puissantes (une centaine de chevaux), mais légères et d'une extrême agilité, les F. Ford

sont de vraies voitures de course avec des suspensions élaborées et une boîte de vitesses Hewland à crabots. Or, il existe une F. Ford plus évoluée, créée en 1980, avec des châssis moins rustiques et propulsée par le 2 litres Pinto identique à celui qui motorisait naguère les Escort RS et certaines Sierra. Avec 140 chevaux pour 420 kg, la Van Diemen RF82 de Frédéric Héraudeau procure à son dompteur davantage de puissance et, plus encore, un surcroît bienvenu de couple. « En outre, précise l'Ardechois, le châssis est plus efficace, plus réactif aux réglages, sans parler des pneus qui sont plus larges et de type slick, alors que les 1,6 litres ont des pneus à sculptures. »

Coursoux devant Alméras et Michon

N'empêche qu'il fallait affronter, sans faillir, les 5 280 km d'un des tracés les plus difficiles de l'année. « C'est très technique, avec des

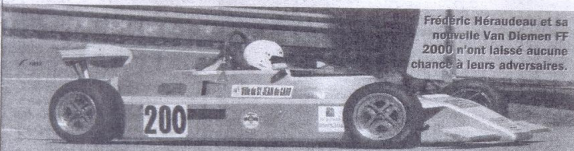
courbes rapides masquées et des séries de virages qu'il faut penser en une seule fois », explique Frédéric Héraudeau. De plus, avec une seule montée de course disputée sur une route à peu près sèche, il ne fallait pas laisser passer sa chance. Héraudeau, laissera Gilles Coursoux, pourtant brillant sur sa barquette Marcadier-Simca, à 12 secondes. Idem pour Jean-Marie Alméras, qui n'a pourtant pas perdu son légendaire coup de volant, et sa Porsche RS de plus de 300 ch. Quant à René Michon, l'enfant du pays et sa De Tomaso Pantera, il sera plus loin encore. C'est ce que confirmera son vieil adversaire Gérard Besch, classé 5^e : « Ici, il faut bien connaître, et ce n'est pas mon cas ! De toute façon, j'aurais, au plus, visé une place sur le podium. Frédéric était intouchable ! ». À noter, la belle prestation d'Edmond Guistarini, 6^e, et sa spectaculaire Porsche 911 Turbo, l'attaque soutenue de Pierre Chabanon

(Alpine 1600 S), le spectacle de la modeste Escort RS d'un autre grand ancien, Jacky Daumet, et enfin les débuts prometteurs de Michel Pratloug, qui a encore débusqué une vraie curiosité : une monoplace Huron de Formule Ford dont nous aurons bientôt le plaisir d'évoquer l'histoire. ■

CLASSEMENT

- 1^{er} - Frédéric Héraudeau, Van Diemen RF82 FF 2000, 3'01"107 ;
- 2^e - Gilles Coursoux, Marcadier-Simca (1^{er} Sport/Proto), 3'13"175 ;
- 3^e - Jean-Marie Alméras, Porsche Carrera RS (1^{er} GT), 3'14"432 ;
- 4^e - René Michon, De Tomaso Pantera, 3'15"564 ;
- 5^e - Gérard Besch, JPE FR, 3'16"768 ;
- 6^e - Edmond Guistarini, Porsche 911 S Turbo, 3'20"267.

Les filles de Tasmanie



Frédéric Héraudeau et sa nouvelle Van Diemen FF 2000 n'ont laissé aucune chance à leurs adversaires.

Certains s'imaginent que les Van Diemen qui peuplent les plateaux de Formule Ford, Historic ou Kent, sont sorties des ateliers d'un monsieur Van Diemen. Or, la chose mérite d'être contée, ces monoplaces doivent tout à l'ancien mécano de Emerson Fittipaldi (lorsque il évoluait en F3 sur une Lotus), un Britannique du nom de Ralf Firman, et à un autre mécanicien de course, australien celui-là, Ross Ambrose. Les deux hommes vont se rencontrer à l'occasion de la "Série Tasmane" dans laquelle, à la fin des années 60, les écuries européennes de F1 et de F2 profitent de l'éché-

austral pour entretenir leurs activités. En 1969, les compères fondent leur propre marque de voitures de compétition et se lancent dans la construction de monoplaces de Formule Ford. Bien qu'installée en Angleterre, la firme est baptisée Van Diemen, du nom de Van Diemen Island, un archipel de la mer de Tasmanie découvert par les Hollandais. Les Van Diemen prendront d'abord l'appellation RA (pour Ralf et Ambrose), suivi du millésime : RA71, etc. Puis, quand Firman va poursuivre seul l'activité de Van Diemen, en 1975, elles deviendront Van Diemen RF76, 77, etc.



René Michon (De Tomaso Pantera) habite à quelques centaines de mètres de la ligne d'arrivée. 3^e à Bagnols, il accroche ici une belle 4^e place.