

HISTOIRE DU SPORT AUTOMOBILE

VOLUME #2



2023





Gilles est passionné de sport automobile. Véritable encyclopédie, il connaît la vie et les exploits de très nombreux pilotes, célèbre ou moins connus.

Il nous partage, chaque mois, un article toujours très bien écrit et surtout complet sur un pilote dont le mois correspond à son anniversaire.

Ces illustres pilotes ont toujours vu leurs voitures reproduites pour le slot. C'est pourquoi cette rubrique a sa place dans le **DRS MAGAZINE**.

Nous faisons ce hors série afin de regrouper toutes ces rubriques et pour vous permettre d'avoir une petite encyclopédie des pilotes et de leurs voitures de slot.

Stéphane

Retrouvez les modèles présentés chez:



SOMMAIRE

Ignazio GIUNTI

Andy WALLACE

Gijs VAN LENNEP

Rolf STOMMELEN

Hurley HAYWOOD

Martin BRUNDEL

Clay REGAZZONI

JO SIFFERT

EMERSON FITTIPALDI

DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

<https://www.dijon-racing-slot.com/>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

Par Gilles

“ Difficile Vita ”

Ferrari l'espérait depuis la disparition d'Alberto Ascari. Elle pensait qu'il serait, avec le désormais disparu Lorenzo Bandini, l'italien le plus à même de coiffer la couronne mondiale en F1. Le sort en décidera autrement ...

Ignazio Giunti est arrivé en sport automobile assez tardivement mais fit rapidement parler de lui. Lié à Alfa Romeo à la fin des années 60, il se met en évidence dès 1966 en finissant sur le podium au Mugello, assisté de Nanni Galli et en s'imposant aux 4 h de Budapest.

1968 est l'année de la révélation ! Toujours avec Nanni Galli, aux 24h du Mans, il conquiert la victoire de classe, assortie d'une 4eme place au classement général ! Tous 2

finissent également 2emes des 500 kms d'Imola et de la Targa Florio, où ils gagnent leur classe ! L'année suivante, c'est en tourisme qu'il s'illustre majoritairement. Vice champion d'Europe de division 2, il dispute 4 courses, signe 4 podiums dont 2 victoires sur sa Giulia GTA ! Il s'impose également à la ronde Cévenole avec sa T33/2 puis sera 2eme des 500 kms d'Imola sur sa T33/3.

Ferrari, qui a un œil sur lui est conquis ! Pour 1970, il lui propose un programme Sport sur la 512 et un galop d'essai en F1 ! Une proposition qui ne se refuse pas ... Dès le début de la saison, il monte sur le haut du podium aux 12h de Sebring en compagnie des excellents Mario Andretti et Nino Vaccarella. Il sera par la suite 2eme des 1000 Kms de Monza , avec Chris Amon et toujours Nino Vaccarella avec lequel il sera également 3eme de la Targa Florio.



LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

IGNAZIO GIUNTI



Par Gilles



Policar CAR05z Ferrari 312B2 Kit Blanc

Il sera également sur le podium des 6 heures de Watkins Glen avec Mario Andretti. En parallèle, il est 4ème de son 1er grand prix disputé... à Francorchamps ! Mais, peu expérimenté en monoplace, il partage ce baquet avec Clay Regazzoni, plus impressionnant encore. Le Suisse termine également 4eme de son 1er Grand Prix, puis s'impose à Monza lors de sa 5eme participation ! L'italien doit se mettre en réserve malgré des débuts irréprochables. La victoire sera de retour aux 9h de Kyalami aux côtes de Jacky Ickx.

Ferrari lui renouvelle évidemment sa confiance, en le rassurant également sur un programme F1. La saison Sport démarre très tôt, à Buenos Aires. Ignazio fait parler la poudre aux essais ! Ce 10 janvier 1971, sur sa 312 PB, il est sur la première ligne, seulement battu par la Porsche 917 K de Pedro Rodriguez... mais devant celles de Jo Siffert et Vic Elford ! Une fois encore, il se montre solide en course. Cependant, victime d'une panne, Jean Pierre Beltoise, pousse sa Matra sur la piste en direction des stands ! Masqué lors d'un dépassement, il est percuté par l'italien. Le choc est extrême ! Miraculeusement, le français échappe au pire, Ignazio n'aura pas cette chance... l'Italie pleure son champion, il n'avait pas 30 ans ! "



Policar KIT01 312PB kit carrosserie

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile ANDY WALLACE



Par Gilles

“ Running Man ”

Il n'est pas le premier dont on se remémore le palmarès. Il a pourtant couru pour bon nombre de marques, certaines parmi les plus prestigieuses, d'autres plus artisanales, connues des initiés, souvent avec réussite et assurément toujours avec talent !

Il était tout d'abord promis à la monoplace après son titre britannique de Formule 3 et sa victoire à Macau, mais il ne céda pas aux sirènes de la F1 qui l'aurait peut être cantonné, comme de nombreux talents, en fond de grille. Naturellement, il s'orienta vers l'endurance et s'y spécialisa. Il ne vient pas immédiatement à l'esprit car avec une victoire aux 24 heures du Mans, même lors de sa 1ère participation, et au Petit Le Mans, comme deux aux 12 heures de Sebring et même trois aux 24 heures de Daytona, il n'est pas recordman de ces épreuves



Slot.it CA13e Jaguar XJR12 n.61 1st Daytona 1990

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile ANDY WALLACE



Par Gilles

" Running Man "



Slot.it CA12c Audi R8C n.10 24h Le Mans race 1999

Il est pourtant l'un des seuls avec Marco Werner, lui aussi peu valorisé, à avoir vaincu ces 4 grandes classiques! Courant de part et d'autre de l'Atlantique, en championnat du monde, en IMSA, en Grand Am, il peut s'enorgueillir de près de 30 victoires au général. 16 victoires de classe, 90 podiums, 30 pôles et de splendides performances s'y ajoutent, parfois sur du matériel modeste. Présent au plus haut niveau dès les années 80, on le verra sur les grilles de l'endurance jusqu'à début des années 2010! On le vit également en tourisme, avec moins de succès, dans différents championnats. Au fil des ans, il aura, entre autres, fait le bonheur de Jaguar, Zytek, Audi, Toyota, McLaren, Riley and Scott, Bentley et Panoz mais également du public par sa combativité.

Curieusement, seule la monoplace, où il s'était révélé, s'est finalement refusée à lui au plus haut niveau ... Sans doute pour le meilleur !

Andy Wallace soufflera ce 19 février ses 62 bougies. Joyeux anniversaire !



Scalextric C4026 McLaren F1 GTR LeMans 1995 Harrods

Par Gilles

“ Le Baron Orange ”

Sa discrétion a sans doute fait en sorte qu'il ne soit pas mis en avant une fois sa carrière terminée. Il était pourtant l'un des plus en vue aux 24h du Mans... Et pas seulement.

Baron, Gijs van Lennep, ne cachait ni n'affichait ses origines aristocratiques. Sportif accompli, il commença à piloter, accompagné de son frère et rapidement sous la protection de Ben Pon. Les premiers vrais résultats arrivent en 1966, notamment à la Coupe du Danube, où il réalise la pôle position et le meilleur tour, et devance à l'arrivée, Jochen Rindt et Gerhard Mitter, tous 3 sur Porsche 906.

Déjà très orienté sur l'endurance, on le verra pourtant se révéler plutôt en monoplace et en tourisme à la fin des années 60. Alors encore jeune, on le verra à la lutte pour le titre en tourisme européen division 3 et celui du championnat de Hollande face à des Dieter Quester ou Toine Hezemans avec lequel il s'imposera aux 6h du Nurburgring. Lors de

quelques piges en championnat F3 Suédoise, on le verra battre Ronnie Peterson sur ses terres



Par Gilles

" Le Baron Orange "



1970 marque son empreinte sur l'endurance avec son engagement sur Porsche 917. Brillant en Intersérie il s'impose 2 fois et monte 5 fois sur le podium en 5 courses. Ses résultats le propulseront en tête de la toute nouvelle coupe Porsche. L'an suivant, il s'imposera aux 24h du Mans, pour sa deuxième participation, en compagnie d'Helmut Marko. Leur record de la distance perdurera pratiquement 30 ans ! Pigiste également chez John Wyer, Il montrera là aussi toutes ses capacités en glanant des podiums avec Jo Siffert ou Derek Bell.

Dans le même temps, on le verra également performant en monoplace. Il s'imposera en championnat d'Europe de formule 5000 en 1972 et marquera son premier Grand Prix F1 d'une probante 8eme place sur une modeste ISO. En 9 grands prix sporadiques, il marquera 2 points, l'un sur ISO, l'autre sur Ensign !



BRM PORSCHE 917K n.22 - Team Martini Racing International
- WINNER 24 H Le Mans 1971 "FINISH LINE" Edition

Par Gilles

“ Le Baron Orange ”



Slot.it CA11g Alfa Romeo T33/3 – 2nd Targa Florio 1971

Il n'aura pour autant pas réellement sa chance. Après une escapade chez mirage, il reviendra chez Porsche en endurance, formant un équipage redoutable avec le Suisse Herbert Muller. Tous 2 s'imposent à la Targa Florio et se montrent ailleurs redoutables derrière les intouchables Matra, enchaînant les victoires de classe. Ils étaient bien près du hold up du siècle au 24h du Mans 1974, manquant de ravir la victoire à Matra, si Porsche n'avait pas eu la correction de fournir à la marque française les éléments de sa boîte de vitesse défaillante.

1976 marquera son retour à la lutte pour la victoire au classement général dans la Sarthe. Ce fut un nouveau coup de maître, cette fois-ci au côté de Jacky Ickx. En 7 participations, il s'est imposé 2 fois au général, assorties de 2 victoires de classe, d'un podium et d'une 4ème et 5ème place ! A l'image de Hans Herrmann, il raccrocha son casque à l'issue de la course, alors trentenaire, sans doute marqué par la disparition de proches en compétition.

Ce 16 mars, il fêtera ses 81 ans !



Flyslot 036105 Porsche 911RSR 4 H. Le Mans 1973

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

ROLF STOMMELEN



Par Gilles

“ Le dompteur”

Comme Bob Wollek, il aurait bien troqué l'une de ses victoires aux 24 heures de Daytona au profit d'une au Mans. Mais plus que celle d'un pilote alternativement heureux ou non dans chacune de ces classiques, Rolf Stommelen laissera, outre ses lunettes visibles à travers son casque, l'image d'un dompteur, capable de l'illustrer au volant de machines les plus improbables!

Peu après ses débuts, au milieu des années 60, il s'imposera à la Targa Florio pour Porsche en 1967, accompagné de Paul Hawkins. L'année suivante, il épingle les 24 heures de Daytona. Rapidement, il est devenu l'une des références de chez Porsche aux côtés de Hans Herrmann, Vic Elford ou Jo Siffert par exemple. Il est le jeune fougueux qui ne recule devant rien ! Sur de son talent et de sa bravoure, La firme de Stuttgart l'implique dans le développement de la nouvelle et redoutable 917! Lors des premiers essais des 24 heures du Mans, il aura la tâche de prouver à une certaine



besoin d'aileron mobile pour assurer la sécurité à son bord. La mission sera menée avec brio ... On le soupçonnera toujours d'en avoir ajouté ! Une pole et un départ d'anthropologie, malheureusement mal récompensés par des soucis mécaniques par la suite.



FLY E2027 Porsche 908/2 Targa Florio 1969

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

ROLF STOMMELEN



Par Gilles



Néanmoins, sa grande confiance en lui se révélera également une entrave, celle ci le menant parfois à l'arrogance... Et lui coûtera, en grande partie, son éviction de chez Porsche malgré ses capacités ! Rolf ne profitera pas du courageux développement mené sur une 917, devenue plus stable au fil du temps. Il fera les beaux jours d'Alfa Roméo, souvent placé derrière les Porsche puis ensuite les Ferrari et Matra toutes plus efficaces. Mais les temps changent et les tensions s'atténuent. Dès le milieu des 70's il réintègrera le giron de Porsche, pour l'usine comme les privés. On le verra chez Gelo, Kremer et Joest. Pour l'équipe officielle, il formera un équipage redoutable avec Manfred Schurti. On leur confiera un engin stupéfiant, la 935 Moby Dick! Ils seront étincelants à son bord au Mans, même si le résultat ne récompensera pas totalement leur talent. Rolf passera finalement bien près de la victoire dans la Sarthe l'an suivant, au côtés du propriétaire d'une 935 plus conventionnelle, Dick Barbour et de l'acteur Paul Newman ! Ils devront se contenter de la victoire de classe assortie de la place du dauphin au général !



LE MANS miniatures Porsche 935 n°40 4th Le Mans 1976

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

ROLF STOMMELEN



Par Gilles

Sa capacité à mener des machines improbables verra jour aussi en F1. Après avoir signé un podium dès l'année de ses débuts, on le verra à bord de monoplaces exotiques telle l'Eifelland. Il sera même en tête du GP d'Espagne 1975, chez Hill, devant la Brabham de Carlos Pacé, avant que son aileron se brise provoquant un terrible accident. Très éclectique, il s'illustrera des 2 cotés de l'Atlantique. En Amérique du nord, engagé en IMSA et même en quelques occasions en NASCAR, ou il fut l'un des rares européens glanant des points, il compte 4 victoires aux 24 heures de Daytona. En Europe, il s'engagera avec succès en tourisme, en championnat de la montagne et en DRM où il sera sacré chez Gelo devant Bob Wollek, avec 5 pôles et victoires et 9 podiums en 9 épreuves ! En interserie également avec 4 victoires et 3 pôles et meilleurs tours en 4 participations ! Pele mêle, parmi les véhicules atypiques avec lesquels il prit la piste on peut citer Surtees, la Kremer CK5 (aux côtés de Stefan Bellof) ou Toj ...

Il approche la quarantaine quand il s'engage sur sa 935 à Riverside ce 24 avril 1983 aux côtés de Derek Bell. En course, une nouvelle fois l'aileron se détache, la chance lui fait également défaut; il n'en reviendra pas. Il ne s'engagera pas comme c'était prévu avec Lancia aux 24 h du Mans. Mais au delà, très lié à Joest, il avait marqué des points lors de sa première épreuve sur la 956 Joest peu avant. Sans doute aurait il été sollicité l'année suivante par l'écurie qui allait s'y imposer deux années de suite...

En ce 24 avril, Reinhold Joest n'aurait sans doute jamais souhaité fêter son anniversaire.



Flyslot 062104 Brabham BT 44B German Grand Prix 1976 Rolf Stommelen

LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Hurley HAYWOOD



Par Gilles

” Prophète en son pays !”

Multiple vainqueur des 24 h du Mans et des 12 h de Sebring, Hurley Haywood scelle sa notoriété en étant également le recordman de victoires aux 24 h de Daytona. Être prophète en son pays n'est pas si courant...

A la fin des 60's, à peine âgé d'une vingtaine d'années, Hurley Haywood rencontre Peter Gregg lors d'une course sans grand enjeu. Peter Gregg avait alors déjà repris les rênes de Brumos Racing. L'amitié s'instaure rapidement entre les deux hommes. Sur des Porsche ornés du numéro 59 et faisant preuve de grand talent, les 2 pilotes deviennent rapidement le fer de lance de l'écurie. Numéro qu'il conservera autant que possible ! Les premiers succès arrivent dès le début des seventies. Dès 1973, ils s'imposent ensemble aux 12 h de Sebring et aux 24 h de Daytona. À la fois une amitié, une rivalité et des résultats suivront tout au cours de la décennie. Ils disputeront même les 24 h du Mans ensemble, sur une



Porsche 936 officielle, associés à Reinhold Joest, terminant sur la 3e marche du podium. Hurley était déjà venu une fois, 2 ans auparavant, s'imposant dès sa première tentative.



LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Hurley HAYWOOD



Par Gilles

" Prophète en son pays !"

Sideways SW61 Porsche 935/77A BRUMOS Racing 1978 IMSA Champion



Haywood prend en main le futur de Brumos



La disparition de Peter Gregg en 1980 verra Hurley Haywood reprendre les rênes du Brumos Racing. En parallèle, Il s'imposera 2 fois en championnat IMSA GT, encore 2 fois au Mans et une fois à Sebring ! Il s'alignera aussi sur d'autres marques que Porsche, notamment Jaguar ou Audi, pour qui il gagnera le championnat Trans Am. Bien plus présent dans son pays que sur le vieux continent, on le verra s'imposer en tout et pour tout 5 fois aux 24 h de Daytona, record qui ne sera égalé que bien plus tard pas Scott Pruett. Il s'alignera même une fois aux 500 miles d'Indianapolis, sans grand succès.

Fort de 5 succès à Daytona, de 2 à Sebring et de 3 au Mans, Il est celui qui a le plus beau palmarès sur ces 3 épreuves conjuguées.. Il s'est forgé par ailleurs l'un des plus beaux palmarès de l'endurance : 119 podiums dont 39 victoires, 14 pôles positions et 17 victoires de classe ! De retour une dernière fois au Mans en 1994, Il termine comme il avait commencé par une victoire au général.

Si son palmarès n'est pas extrêmement valorisé en Europe, il est pourtant l'un des piliers de l'endurance américaine, avec Peter Gregg et Al Holbert. Toujours jeune et proche du public, à l'américaine, Il a fêté ce 4 mai son 75e anniversaire. Il compte toujours moins de bougies que de podiums ...



LE MANS miniatures Dauer n°36 Winner Le Mans 1994

Par Gilles

“ Carrières parallèles ”

Il ne fut jamais au bon endroit au bon moment. Même s'il fut champion du Monde d'endurance, son absence de la moindre victoire en F1 reste presque incompréhensible. Il s'annonçait pourtant comme le challenger de Stefan Bellof et Ayrton Senna !

Martin Brundle se révèle en tourisme britannique à la fin des 70's sur Toyota puis Audi. Dès 1983 des carrières parallèles se dessinent sur son parcours. Fort de son expérience en tourisme il intègre Jaguar en championnat du monde. Il se montre dans le coup d'embrée de jeu et glane rapidement ses premières victoires même s'il est malchanceux au 24 heures de Spa . En monoplace, fort de deux victoires lors de sa 1ere saison, il poursuit en F3 britannique. Le résultat sera pour le moins convaincant : il va vaincre à 5 fois, occupera 3 fois la pôle position, inscrira 5 meilleurs tours et montera 17 fois sur le podium en 19 courses ! Il menacera Ayrton Senna tout au long de la saison, battu seulement de 10 points. Il participera également à deux courses du championnat européen de F3: deux pôles deux victoires !



Par Gilles

“ Carrières parallèles ”

Dès l'année suivante, comme Ayrton Senna, il intègre la Formule 1. Poussé par son rapide coéquipier Stefan Bellof chez Tyrrell, il s'inscrit souvent dans leur lutte tant que le Brésilien fut chez le Toleman. Il sera même deuxième au Grand prix de Detroit dans les roues de Nelson Piquet ! Mais il se brisera les jambes lors de l'épreuve de Dallas. Par ailleurs Tyrrell sera déclassé pour l'affaire des billes de plomb. Cela n'enlève pourtant rien à la performance des 2 pilotes de l'écurie. Certes la monoplace était moins lourde mais, seule atmosphérique, elle rendait 200 chevaux à toutes les autres du plateau !

1985 sera une année difficile. Elle marque son arrivée en endurance chez Jaguar. En F1 Tyrrell est toujours en grande difficulté. Comme un dernier signe de lien entre ses carrières en monoplace et en Sports, Stefan Bellof meurt en course sous ses yeux à Francorchamps. Même s'il poursuit peu en endurance notamment à la demande de Ken Tyrrell, il y obtient sa première victoire.

On le verra alors plutôt tour à tour entre les deux championnats. Il se consacre d'abord à la formule 1 chez Tyrrell puis Zakspeed et Brabham sans grand résultat, en raison de la monture... En 1988 il se consacra à la catégorie sport, toujours avec Jaguar. En championnat du Monde avec 5 victoires il sera sacré. Il abandonne toutefois aux 24 heures du Mans. En IMSA, il gagne les 24h de Daytona et la course de Del Mar. Il montera 9 fois supplémentaires sur le podium des deux côtés de l'Atlantique ! Il récidivera à Daytona 2 ans plus tard et vaincra également au Mans , avec John Nielsen et Price Cobb, tout en montrant sa grande rapidité sur les épreuves de sprint.

Il décroche enfin un bon volant en F1, chez Benetton en 1992 ! Il est aux côtés de Schumacher, surprotégé par Briatore. Il ne sera pourtant pas ridicule, 6eme du championnat, glanant 5 podiums, il n'est devancé au championnat que de 15 points par Schumacher. Il ne sera pas conservé... Il trouvera refuge chez Ligier. Les années difficiles ressurgissent il sera chez McLaren au plus mauvais moment lors de la motorisation Peugeot. Il fut néanmoins deux fois 7e du championnat du monde. Il repartira chez Ligier, Jordan, Arrows, la page est tournée, la F1 ne lui aura jamais beaucoup souri.



17

Par Gilles

“ Carrières parallèles ”



Slot.it CA05f Nissan R390 GT1 n.21 Test Le Mans 1997

À la jonction des millénaires, il montrera au Mans que sa pointe de vitesse ne l'a pas abandonné même s'il n'est pas à l'arrivée. Il inscrira pour Toyota un meilleur tour et une pôle position et fera également le bonheur de Bentley. Et en 2011 on le verra de nouveau grimper sur le podium des 24 h de Daytona sur Riley and Scott. Toujours habile il fera le bonheur des VLN à la fin des années 2010.

Fêtant ses 64 ans ce 1er juin il fait dorénavant la joie des téléspectateurs britanniques en commentant les sports mécaniques. Joyeux anniversaire !

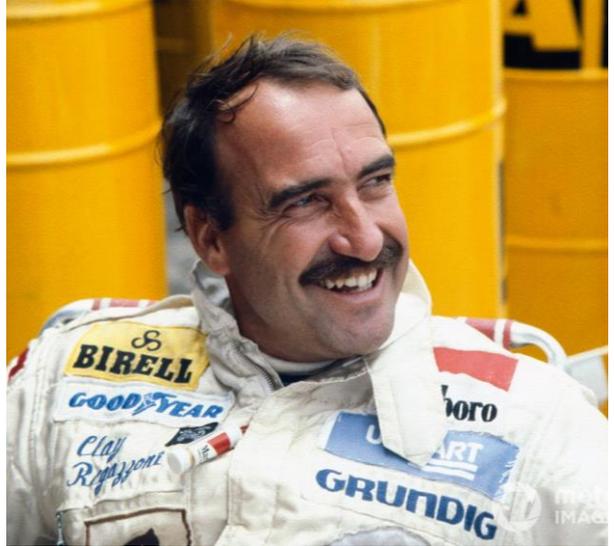


RevoSlot RS0053 Toyota GT-One - 24h Le Mans 1998 n.28

“ Chemin de Croix ”

Difficile de débiter en sport automobile, à près de 25 ans, dans un pays où la course sur circuit est interdite ! Ce fut pourtant le chemin pris par Gianclaudio Regazzoni. Mais sa carrière ne fut pas un long fleuve tranquille ...

L'interdiction de course sur circuit fut décidée en Suisse suite à la tragédie des 24 heures du Mans 1955. Elle tua sans doute dans l'oeuf la motivation d'une génération helvétique. Néanmoins la fin des 60's voit éclore, sur la scène internationale, de grands talents nationaux tels Sylvio Moser, Herbert Muller ou Jo Siffert. Clay les rejoindra bientôt.



Les débuts en Formule 3 sont plutôt laborieux et il acquiert même la réputation d'un pilote âpre, opiniâtre mais aussi dangereux. Moins rugueux par la suite, il conservera son style offensif et spectaculaire durant toute sa carrière. Les résultats commençant à venir, il deviendra pilote officiel Tecno. Il motivera d'ailleurs la firme d'intégrer la Formule 2. Ces résultats à la fin des années 60 sont de plus en plus probants et c'est en 1970 qu'il se révélera pleinement.

En F2 il s'impose à trois reprises dans un championnat comprenant 8 courses. Il conquiert le titre devant Derek Bell, Emerson Fittipaldi, Dieter Quester, Ronnie Peterson et François Cevert. Henri Pescarolo, Tim Schenken, Carlos Reutemann et Jean-Pierre Jabouille participaient entre autres à ce championnat. Parallèlement Ferrari l'engage dans le programme de Formule 1. Partageant son baquet avec Ignacio Giunti, il ne participe qu'à 8 épreuves sur 13. À l'image d'Emerson Fittipaldi qui remplace le malheureux Jochen Rindt chez Lotus, ses débuts sont tonitruants. Si le Brésilien s'impose dès son 4e Grand Prix le Suisse le fera dès le 5e, à Monza. 3e du championnat il termine à 7 points de son coéquipier Jacky Ickx, engagé à toutes les courses et demeurait en fin de saison en lice pour l'acquisition du titre !





L'année suivante commence pour le mieux : un podium dans la course d'ouverture du championnat de Formule 1 en Afrique du Sud, une victoire hors championnat à la course des Champions et un podium également en endurance aux 1000 km de Brands Hatch. La suite de ce double programme ne sera malheureusement que quelques podiums au milieu d'une kyrielle d'abandon en endurance comme en F1. 1972 ne sera pas meilleure malgré une victoire en 1000 km de monza en compagnie de Jacky Ickx, toujours sur la 312 PB. La disparition de ses compatriotes et amis Jo Siffert et Silvio Moser ne l'ont sûrement pas beaucoup aidé. Ferrari ne le conserve pas, il trouvera refuge chez BRM, en plein déclin. Il y effectuera néanmoins de belles prestations tout comme son nouvel équipier Niki Lauda. Il s'éloigne progressivement de l'endurance.

En pleine restructuration Ferrari le rappelle à nouveau en 1974. Il les convainc à son tour d'engager son jeune et brillant équipier Niki Lauda. Moins incisif que l'Autrichien, il est néanmoins plus régulier. Si, ne s'imposant qu'une seule fois au cours de la saison, il accuse un déficit de victoire face à son coéquipier autrichien mais également face à Jody Scheckter, Carlos Reutemann, Ronnie Peterson et son principal rival de la saison Emerson Fittipaldi, il se présente lors de la dernière épreuve à Watkins Glen à égalité de points avec le Brésilien. Les deux hommes se présentent à l'épreuve avec une voiture pas au mieux de sa forme. En outre Clay c'est foulé une cheville. Sur la grille de départ Emmo et Clay sont respectivement 8e et 9e. Si la course du Brésilien est loin d'être exceptionnelle et le voit terminer 4e, celle du Suisse est catastrophique. Extrêmement malchanceux il terminera 11e à quatre tours du vainqueur Carlos Reutemann après avoir rencontré des problèmes de sous-virage, de suspension et de pneumatiques. Le titre lui échappe de trois points.



LES AMIS DU CLUB | Histoire du sport automobile

Clay REGAZZONI



Même s'il s'impose au cours d'une épreuve en 1975 (Monza encore...) et en 1976 et qu'il se place par deux fois parmi les cinq premiers au championnat du monde, il subit la domination de Niki Lauda. Néanmoins toujours solide, sur et spectaculaire il est approché notamment par Brabham et McLaren mais refuse le volant persuadé qu'il sera conservé par Ferrari. Ce ne sera pas le cas. Il trouvera refuge chez Ensign où il fera la prouesse de marquer 5 points retrouvant comme coéquipier Jacky Ickx. Il partira ensuite chez Shadow, alors sur la pente descendante, où Hans Joachim Stuck dit qu'il fut son meilleur coéquipier en Formule 1. En 1979, Williams fait appel à lui au côté d'Alan Jones. Si l'équipe n'a d'yeux que pour l'Australien c'est pourtant le Suisse qui remportera la première victoire de l'équipe. Toujours malicieux, il dira sur le podium qu'il a pensé au commanditaire (qui l'avait répudié il y a un peu plus de 2 ans...) et s'était excusé auprès de Franck Williams d'avoir conquis la première victoire à la place d'Alan Jones ! 5e du championnat du monde, il devra néanmoins comme chez Ferrari, céder sa place à Carlos Reutemann. Il retournera chez Ensign, malheureusement uniquement pour quatre grands prix, victime d'un grave accident à Long beach, le laissant tétraplégique.



Gardant son éternel joie de vivre on le reverra très souvent sur son fauteuil dans les paddocks et même au volant de véhicules à la conduite adaptée. On le reverra en rallye raid notamment au Paris-Dakar et également en endurance dans des participations sporadiques. L'histoire se terminera malheureusement sur une autoroute italienne peu avant Noël 2006, suite à un accident au cours duquel on pense qu'il a succombé à un malaise. Si sa carrière ne fut pas des plus facile, Clay Regazzoni a laissé, par sa sympathie et son talent, une trace indélébile dans le sport automobile. Il aurait fêté ce 5 septembre ses 84 ans.

Ciao Rega !



" Seppi"

L'image des 2 Porsche 917 du suisse et du mexicain, flan contre flan à Francorchamps à l'abord de l'eau rouge est iconique ! Jo Siffert était à de nombreux égards l'alter ego de Pedro Rodriguez.

Tous 2 étaient des stars de l'endurance. Tous 2 devenus pilotes Porsche chez John Wyer. Tous 2 batailleurs tout en étant habiles et droits. Tous 2 doués sous la pluie. Tous 2 capables d'exploits avec n'importe quel type de matériel. Et tous 2 jouissaient d'une grande notoriété, d'un grand respect et d'une grande affection de la part du public et de leurs pairs



Tous 2 coéquipiers chez BRM, lors de leur dernière saison, raflant chacun une victoire. Et tous 2 malheureusement décédés en course en cette même terrible année 1971 (le 24 octobre pour Jo).

Pourtant, les personnalités étaient différentes et la rivalité énorme mais teintée d'un grand respect. Jo, détenteur du record du nombre de victoires en championnat du Monde d'endurance à l'époque, en aurait bien troqué une au profit des 24 heures du Mans... Mais il a brillé partout, quelques soient les circonstances, les conditions de piste et le matériel. Il fut intimement lié à Porsche dont il fut également distributeur. Pilote émérite et communicant avisé, il fut le premier à arborer un sponsor extra automobile sur sa combinaison, à placer la couronne de victoire afin que ses commanditaires restent apparents. Il fut également le 1er à faire jaillir le Champagne sur le podium ! Sans le sou à ses débuts, il avait tiré le diable par la queue pour assouvir sa passion au point d'être singe en side car à une époque où c'était encore bien plus impressionnant qu'aujourd'hui. Il connaissait la valeur de l'argent, la difficulté de boucler un budget et savait se montrer heureux et reconnaissant.



LE MANS miniatures Figurine Jo Siffert



Carrera DIGITAL 132 30736 Porsche 917K Martini International "No.2", Kyalami 9h 1970

" Seppi"



NSR 0205SW Porsche 908/3 Gulf Edition Nurburgring 1971 n.1

Vif et téméraire depuis toujours, il avait trouvé en Pedro son "meilleur ennemi" dorénavant en F1 comme en endurance. Il ne fut évidemment pas insensible à sa perte dans une course de second rang au Norisring. Quelques mois plus tard, il allait le rejoindre lui aussi dans une course hors championnat, disputée par amitié pour Jackie Stewart. Plus que l'accident lui-même, c'est la sécurité qui fut une nouvelle fois en cause. Les secours n'arrivant pas à temps suite au retournement de sa monoplace, il fut asphyxié par ses gaz d'échappement. Il fut relevé, sans vie, avec une simple fracture de la cheville !

Simple et populaire, "Seppi", le plus tardif des freineurs tardifs, et sa Porsche 917, ont rassemblés plus de 50 000 personnes à Fribourg pour un dernier hommage, lors de ses funérailles. Roger Moore l'adorait et eu l'idée de le faire apparaître au nom de Lord Brett Sinclair dans le générique d' Amicalement vôtre (The Persuaders)... James Bond est un homme de goût !"



Policar CAR08a BRM P160 n.4 1st Spielberg GP 1971

” Ordre et progrès ?”

En toute logique il aurait dû être le premier à égaler sinon surpasser le record de 5 titres mondiaux en F1 de Juan Manuel Fangio et ainsi faire perdurer l'aventure sud-américaine. Et cela dans un contexte bien plus concurrentiel que Schumacher, Hamilton et consorts ! Et c'est l'attachement aux valeurs familiales qui l'en éloigna...

Il s'était bien vite illustré au Brésil sur Renault, Volkswagen et Fitti Porsche de conception familiale alors qu'il était très jeune. Mais c'est en arrivant en Grande-Bretagne qu'Emerson Fittipaldi se mit rapidement en évidence. Un impressionnant passage rapide en formule Ford en 1969, le propulsa la même année



en F3. Arrivé en cours de saison il prend rapidement la mesure de ses concurrents. Sur 7 courses il obtient 5 victoires, un podium complémentaire, 4 meilleurs tours et s'octroie le titre! Il impressionne alors notamment Colin Chapman qui le suit lors de son ascension en formule 2 l'année suivante. Il y signe trois podiums jusqu'à l'été. En septembre, Jochen Rindt, leader du championnat du monde de formule 1 chez Lotus, décède en essais à Monza.

Colin Chapman l'intègre à sa place et il devient presque directement leader de l'écurie. En effet, outre le décès de l'Autrichien, John Miles, son coéquipier, peu confiant en la voiture jette l'éponge. Si son équipier suédois Reine Wisell, monte sur le podium à Watkins Glen, il l'éclipse en montant sur la marche la plus haute. C'est seulement son 5e Grand prix !



Policar CAR02c Lotus 72 n.8 Emerson Fittipaldi - Monaco GP 1972



NSR 0329IL Formula 86/89 - Fittipaldi Copersucar n.16

Il aide grandement Jochen Rindt à être titré à titre posthume. 10e du championnat, il en est la grande révélation avec le Suisse Clay Regazzoni. En 1971 la disparition de l'Autrichien a laissé des traces et l'écurie éprouve des difficultés. Il est victime également d'un grave accident de la route. Au terme d'une saison en demi-teinte, le Brésilien sera 6e du championnat. Mais l'année suivante, fort de 5 victoires, assorties de plusieurs hors championnat, il devient le plus jeune champion du monde à l'âge de 25 ans. Emerson permet également, à lui seul, à Lotus d'obtenir le titre constructeur ! Son coéquipier australien, David Walker, ne marque aucun point au cours de la saison ! Le score vierge d'un équipier du champion du monde en formule 1 reste un cas unique à ce jour. La saison suivante il s'impose trois fois lors des quatre premières courses. L'année s'annonce encore triomphale. Malheureusement un nouvel accident et une malchance chronique viendront compromettre cette nouvelle conquête de titre. De plus l'ambiance est mauvaise avec son nouveau coéquipier Ronnie Peterson, au sein d'une écurie qui ne vise que le championnat constructeur. Emerson quitte alors Lotus pour McLaren où il sera couronné dès sa première saison, son principal concurrent est de nouveau Clay Regazzoni. La saison suivante sera plus difficile même s'il termine vice-champion du monde pour la deuxième fois. Un peu lassé de la rétive McLaren, il succombera aux sirènes de l'écurie familiale montée par son frère Wilson.

Sur le papier l'aventure a fière allure. Des notoriétés du sport automobile sont partie prenante du projet et y donnent du crédit. La coopérative agricole brésilienne Copersucar finance et donne son nom à celui-ci. Emerson intègre le projet, comme pilote, dès 1976 jusqu'à l'aube des années 80. Il sera le seul à monter sur le podium, par trois fois, pour cette écurie. Très courtisé au cours de cette période, on peut supposer qu'il aurait pu connaître les meilleurs baquets et qu'il se serait révélé comme le principal adversaire de Niki Lauda et les pilotes les plus en vue. Après être devenu team manager de l'écurie, il tente un nouveau come-back en F1 en testant la Spirit Hart. À juste titre il qualifie le moteur Hart de : "tout juste bon à propulser un vélo".



*Policar CAR02a Lotus 72 n.2 Jochen Rindt
- Germany GP 1970*



NSR 0186SW Porsche 917/10K - Uniroyal Fittipaldi 1973 n.11

Cela ne l'aidera pas beaucoup à se réinsérer... il se tournera alors, de l'autre côté de l'Atlantique, vers le championnat Cart. Bien lui en prit ! Après un apprentissage timide, il trouve vite ses marques même s'il est un peu irrégulier. A l'aise sur les routiers, il s'adapte vite également à l'ovale. Le résultat sera finalement des plus probants, il s'imposera 22 fois en course, soit plus qu'en formule 1, dont deux fois aux 500 miles d'Indianapolis. Il sera une fois champion et deux fois vice-champion de la discipline et se montrera redoutable jusqu'à l'aube de la cinquantaine, stoppé par un accident d'ULM. Fort de quelques prestations solides en endurance, il avait également envisagé de s'aligner au 24 heures du Mans en vue d'une triple couronne.

Nous ne le verrons malheureusement jamais. Mais fort d'une éclosion incroyable en F1 et d'une fin de carrière tout aussi impressionnante en Cart, on ne peut pas s'empêcher de penser que son palmarès aurait pu être encore bien plus prodigieux, sans ce trou d'air au plus fort de sa carrière ! Heureux de celle-ci et toujours enjoué, il soufflera 77 bougies ce 12 décembre. Joyeux anniversaire Emmo !



Slotwings W036-03 Porsche 911
International Race of Champions 1973

POUR COMMANDER LA VERSION IMPRIMEE DE NOS ANCIENS NUMEROS, RIEN DE PLUS FACILE:

Rendez-vous sur www.slotcar-union.com puis cherchez 'DRS MAGAZINE' dans le moteur de recherche :

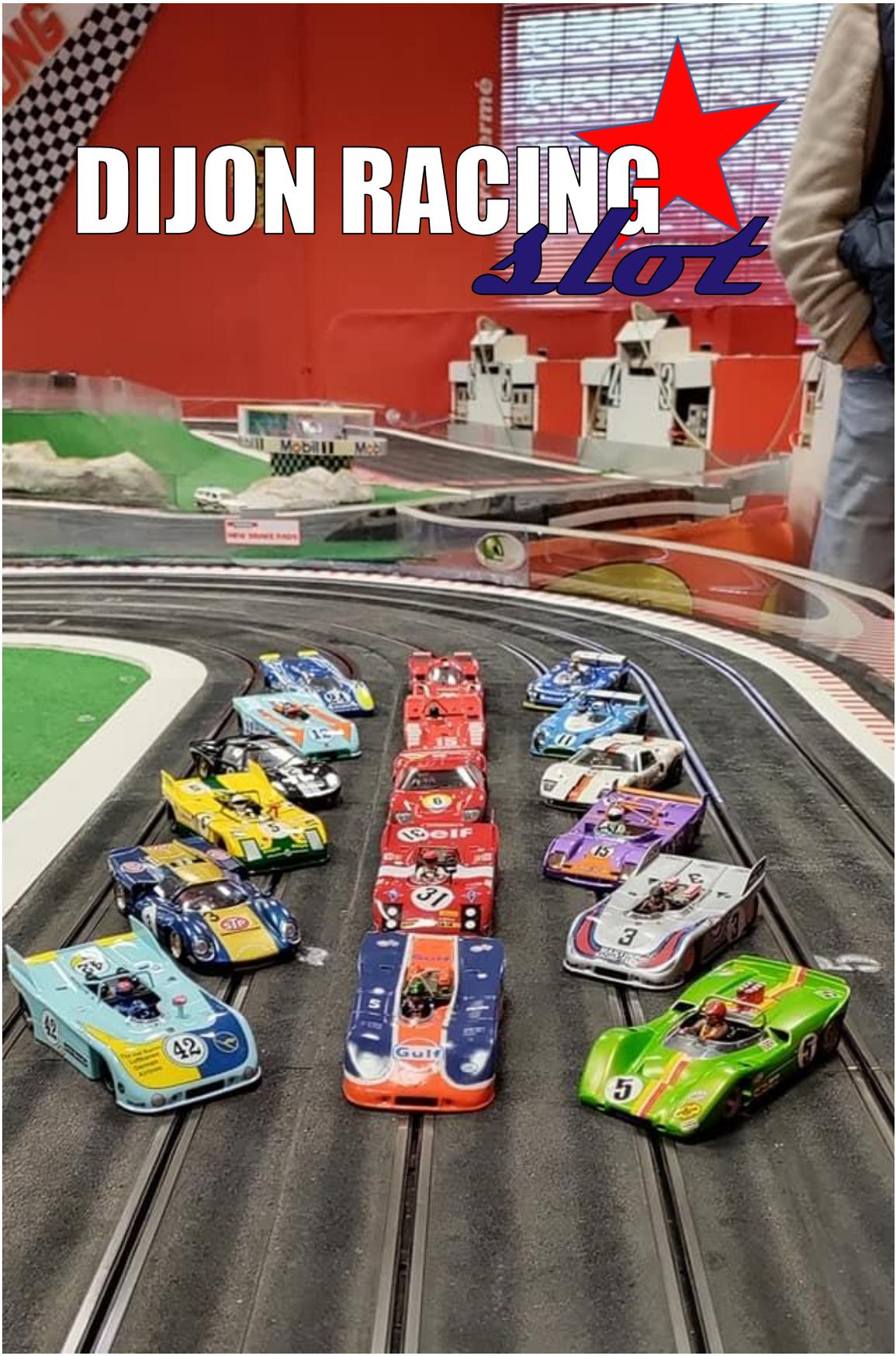


En un clic, votre magazine qualité imprimerie est dans votre panier!



DIJON RACING

slot



Amis Sloteurs,

Si vous souhaitez participer au **DRS MAGAZINE**, n'hésitez pas à nous envoyer vos articles à l'adresse ci-dessous, sur l'activité de votre club, ou tout simplement sur vos réalisations.



DIJON RACING

slot



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

Contact Club: contact@dijon-racing-slot.com

<https://www.dijon-racing-slot.com>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ-MOI!

