ECHAPPEMENT CLASSIC N°32 • AVRIL 2013

L'UNIVERS DU VHC ET DE LA REGULARITE

L'univers du VHC et de la régularité

echappement classic

N°32 avril 2013 mensuel



Souvenirs

PIERRE-FRANÇOIS ROUSSELOT
Un « Frenchie » chez les Anglais



Au volant
FIAT 124 Spider Abarth Groupe 4

Legend Boucles de Spa
- Avec Mathieu Arzeno



- L'album-photos

Interview



François Chatriot

Visite



3S DÉVELOPPEMENT
Au royaume des R5 Turbo

Et aussi *Paul Châteaux, Tecno F3 ex-Jaussaud, Simca Abarth 1150 Corsa, présentations Tour Auto et HistoRacing Festival de Dijon…*

Belg. : 6,50 € / Suisse : 11,00 CHF / Esp. : 7,00 € / Italie : 7,00 € / Lux. : 7,30 €
Port. : 7,00 € / Aut. : 7,00 € / Dom : 7,50 € / Tom : 1050 XPF / Maroc : 66 MAD

echappement classic
Hoummell

M 03306 - 32 - F: 6,50 €



Quarante-cinq ans plus tard, T00210 se devait de renouer avec la livrée de son exploit monégasque de 1968.

Tecno F3 « T00210 » (1re GP Monaco 1968)

Hervé Delaunay

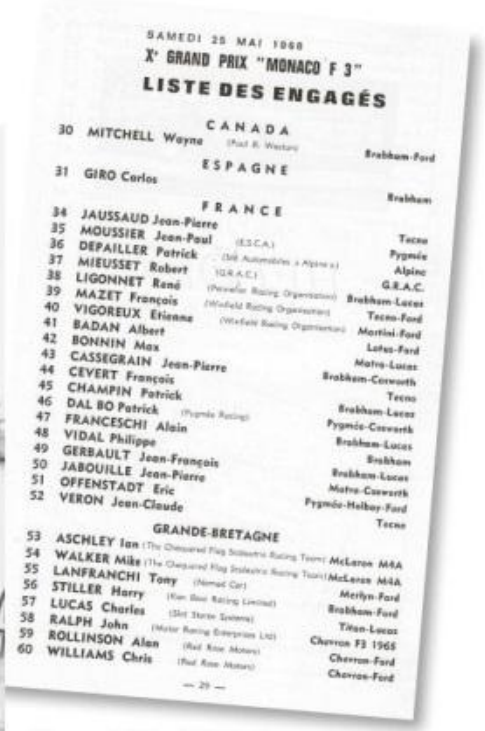
Sortie d'un long

Le châssis F3 Tecno n° T00210 aurait pu se satisfaire d'un destin quelconque, s'il n'avait été impliqué, de 1968 à 1970, dans les folles aventures de Marcel Arnold et de son team. Une période, auréolée d'une retentissante victoire au GP de Monaco, durant laquelle Jean-Pierre Jaussaud, Jean-Pierre Jarier, Etienne Vigoureux et Jean-Claude Guénard se succédèrent à son bord. Remisée « dans son jus » pendant plus de 40 ans, elle vient de bénéficier d'une méticuleuse restauration et attend de renouer avec l'univers de la course.

Texte Jacques Furet



Archives Thierry Gallo



SAMEDI 25 MAI 1968

X^e GRAND PRIX "MONACO F 3"

LISTE DES ENGAGÉS

CANADA

30 MITCHELL Wayne — Brabham-Ford

ESPAGNE

31 GIRO Carlos — Brabham

FRANCE

34 JAUSSAUD Jean-Pierre — Tecno
35 MOUSSIER Jean-Paul (E.S.C.A.) — Pygmée
36 DEPAILLER Patrick — Alpine
37 MIEUSSET Robert — G.R.A.C.
38 LIGONNET René — Brabham-Lucas
39 MAZET François — Tecno-Ford
40 VIGOREUX Etienne — Martini-Ford
41 BADAN Albert — Lotus-Ford
42 BONNIN Max — Matra-Lucas
43 CASSEGRAIN Jean-Pierre — Brabham-Cosworth
44 CEVERT François — Tecno
45 CHAMPIN Patrick — Brabham-Lucas
46 DAL BO Patrick (Pygmée Racing) — Pygmée-Cosworth
47 FRANCESCHI Alain — Brabham-Lucas
48 VIDAL Philippe — Brabham
49 GERBAULT Jean-François — Brabham-Lucas
50 JABOUILLE Jean-Pierre — Matra-Cosworth
51 OFFENSTADT Eric — Pygmée-Holbay-Ford
52 VERON Jean-Claude — Tecno

GRANDE-BRETAGNE

53 ASCHLEY Ian (The Chequered Flag Stalwarts Racing Team) — McLaren M4A
54 WALKER Mike (The Chequered Flag Stalwarts Racing Team) — McLaren M4A
55 LANFRANCHI Tony (Nomad Car) — Merlyn-Ford
56 STILLER Harry (Ken Bass Racing Limited) — Brabham-Ford
57 LUCAS Charles (Dirt Starter Systems) — Titan-Lucas
58 RALPH John (Motor Racing Enterprises Ltd) — Chevron F3 1968
59 ROLLINSON Alan (Red Rose Motors) — Chevron-Ford
60 WILLIAMS Chris (Red Rose Motors) — Chevron-Ford

— 29 —

Monaco, le 25 mai 1968 : l'heure de gloire pour Jean-Pierre Jaussaud, le team Arnold et la Tecno n° T00210, associés dans la victoire sur la plus huppée des courses de F3 de l'époque.

sommeil

Redevenue pimpante et prête à retrouver le bitume des circuits européens sous son meilleur jour, la Tecno F3 T00210 est une miraculée. Quand vous découvrirez ces lignes, après avoir bénéficié des soins d'orfèvre d'Hervé Delaunay durant une pleine année de restauration, elle sera à la veille de prendre part à sa première course historique sur le tracé d'Imola. Là, où l'attend une flopée d'autres F3 1 000 cm³ de sa génération. Toujours aux mains de son nouveau propriétaire, Thierry Gallo, suivront ensuite d'autres retrouvailles, à Charade, Brands Hatch et Dijon.

D'ici peu, une nouvelle existence s'amorcera ainsi pour celle que l'on condamnait à l'oubli. Depuis ce soir d'octobre 1970, où à l'issue d'une ultime apparition en course, et de trois saisons de loyaux services sous les couleurs du team des meubles Arnold, son sort semblait avoir été scellé. Trois ans d'un bref parcours indissociable de l'histoire de son propriétaire : l'Alsacien Marcel Arnold, un marchand de meubles à l'âme de mécène qui l'avait acquise en vue de la saison de Formule 3 1968, à l'heure où il amorçait une épopée hors du commun qui se poursuivra au plus haut niveau, jusqu'à épauler Jean-Pierre Jarier en Formule 1.

« Redécouverte » il y a deux ans

A vrai dire, il y a encore peu, personne ne savait vraiment ce qu'était devenue notre fameuse T00210. Certes, depuis plus de 40 ans il y avait bien une Tecno F3 à l'abandon au fond d'un local de la famille Arnold. En l'occurrence, le croyait-on, une des deux autres Tecno acquises ensuite par le team alsacien : celle confiée à Jarier en 1970.

Le patriarche disparu, c'est son fils Jean-Claude qui est aujourd'hui en mesure de témoigner de l'aventure familiale. Et, entre autres souvenirs, de raconter comment la T00210 se dissimulait depuis si longtemps sous l'apparence d'une autre. « *A l'issue de notre dernière année de présence en F3, cette auto est longtemps restée dans notre magasin de Phalsbourg, exposée en vitrine. On la déplaçait aussi sur des opérations commerciales, mais sans jamais la faire rouler. On lui regonflait de temps en temps les pneus, rien de plus*, se souvient l'héritier. *Puis, mon père m'en a fait cadeau. Comme c'était l'époque où je commençais à laisser tomber le karting* (Jean-Claude Arnold en fut un excellent pilote, ndla), *j'ai imaginé un moment la retaper pour courir en historique, sans trop savoir à qui m'adresser pour la restaurer. Alors, le projet en est resté là et elle a fini stockée au fond d'un garage pendant plus de trente ans. A l'endroit exact où Thierry Gallo et Hervé Delaunay sont venus la chercher en février 2011...* »

A ce stade, l'histoire prend une autre tournure, car c'est à l'occasion de cette transaction que la vérité va surgir. Le nouveau propriétaire n'est pas prêt d'en oublier les circonstances... « *Quand j'ai décidé Jean-Claude Arnold de me la vendre, il a soumis son accord à deux conditions : qu'elle roule à nouveau en course et surtout, qu'elle conserve ses couleurs de l'époque. On pensait donc la remettre dans sa parfaite livrée de 1970, sauf qu'en grattant le châssis, sérieusement oxydé, Hervé a rapidement fait une découverte : ce n'était pas la T00506 que Jarier pilotait cette année-là, mais la T00210. Soit la voiture avec laquelle Jaussaud avait remporté le Grand Prix de Monaco F3 deux ans plus tôt, avant de revenir au même Jarier en 1969, puis au duo Vigoureux, Guénard en 1970 !* »

Après toutes ces années, la confusion s'était installée sur le sort des Tecno F3 ayant appartenu à l'équipe, y compris et surtout dans l'esprit de Jean-Claude Arnold. Sans doute en grande partie du fait de la déco similaire, blanche à parements rouges, que les T00506 et T00210 partageaient à l'occasion de leur dernière année d'exercice. Ainsi, contre toute attente, la monoplace délaissée, qui croupissait dans l'ombre de ce garage, était bien l'héroïne de Monaco !


Hervé Delaunay


Hervé Delaunay

On ne passe pas plus de 40 ans au rebut sans en conserver quelques stigmates. « Mais l'auto était absolument complète, c'était une grande chance pour moi », *commente son restaurateur.*

20 février 2011 : Hervé Delaunay hisse la Tecno sur sa remorque et repart de Phalsbourg avec elle. La restauration va pouvoir débuter dans son atelier de Normandie.

Un acte de naissance de juin 1967

Au sujet de notre précieuse T00210, une autre énigme risque, elle, de ne jamais trouver de réponse. Celle de sa première apparition en course. Homologuée par la fédération italienne le 3 juin 1967, tout porte à croire qu'elle a été utilisée épisodiquement par « l'usine » cette année-là, vraisemblablement par Clay Regazzoni. A Jarama lors de la fameuse première grande victoire d'une Tecno F3 (lire par ailleurs) ? C'est une hypothèse.

Les circonstances de son arrivée dans l'équipe Arnold, à l'entame de la saison suivante, sont plus limpides. Jean-Pierre Jaussaud, dont Marcel Arnold (bien conseillé par son fils) s'était juré de sauver la carrière après sa subite éviction de chez Matra, est le premier à en prendre les commandes le 7 avril 1968 à Monza, une semaine après avoir entamé sa collaboration avec le team à Barcelone sur une tout

JEAN-PIERRE JAUSSAUD « JE NE DOUTAIS DE RIEN ! »

Quarante-cinq ans ont beau s'être écoulés, Jean-Pierre Jaussaud conserve de son séjour monégasque de 1968 un souvenir parfaitement intact. De sa victoire en Formule 3, naturellement, mais aussi de ses « à-côtés »…

« J'étais là pour gagner la course de F3 et tellement sûr de mon fait, que je m'étais mis en tête qu'il serait peut-être possible de disputer le Grand Prix de F1 dans la foulée. C'est dire si je ne doutais de rien ! s'en amuse t-il avec le recul. *Faisant le tour des équipes dès mon arrivée, je me suis naturellement fait jeter de partout, sauf de chez BRM où, à cause des « évènements », personne ne parvenait à joindre Richard Attwood au téléphone. Cela tombait plutôt bien. " S'il n'est pas là demain, tu le remplaces ! ", m'avait alors promis Tony Rudd. Hélas, le lendemain, Attwood était bien là. »* A défaut, l'ami Jaussaud démontre dans le Grand Prix de F3, alors considéré comme le véritable championnat du monde de la catégorie, combien sa confiance était justifiée. Déjà dominateur aux essais et dans sa manche qualificative, il y déploie en finale l'insolente supériorité qu'il espérait. *« Je suis parti en tête, comme cela est indispensable à Monaco, puis mon avance n'a cessé d'augmenter jusqu'à atteindre 45 secondes à deux tours de l'arrivée,* se souvient-il avec précision. *C'est à cet instant que le moteur s'est subitement mis à fonctionner sur trois cylindres. J'ai tout de suite compris qu'un fil de bougie était débranché, mais que fallait-il décider ? S'arrêter brièvement aux stands ou finir comme ça, sur trois pattes ? En optant pour cette seconde solution, et j'ai eu raison, puisque mes poursuivants ne me reprirent qu'une vingtaine de secondes. Il y avait pourtant du beau monde lancé à mes trousses ! »* (En l'occurrence, Peter Gethin, Ronnie Peterson et François Cevert, ndla.) Le soir de son échappée victorieuse, une autre bonne surprise attendait Jean-


Archives Thierry Gelot

Pierre Jaussaud… *« Un émissaire de la Scuderia Ferrari est venu me voir à l'hôtel pour me demander si cela m'intéressait de rouler pour eux en F2. Comme je m'étais déjà avancé avec les frères Pederzani pour en faire autant avec leur Tecno, j'ai refusé l'offre. Dire non à Ferrari, il fallait tout de même être c… ! »*

Le volant de la fameuse F2 Dino Ferrari revient à Derek Bell qui, un mois plus tard à Monza, s'élance de la pole avec elle dans une course finalement marquée par un énorme carambolage à la sortie de la Parabolique. Touché dans sa chair après une impressionnante cabriole, Jean-Pierre en sera quitte pour une longue convalescence : *« 1968 devait être mon année et cet accident a tout gâché. Il a même foutu ma carrière en l'air… »*, continue t-il aujourd'hui de déplorer.



Hervé Delaunay

La carrosserie est l'un des rares éléments reconstruits à neufs avec les barres de poussée arrière et divers accessoires. Pour remettre la Tecno dans sa configuration de 1968, Hervé Delaunay a dû en passer par là. Malgré cela, 80% de l'auto est garanti d'époque.



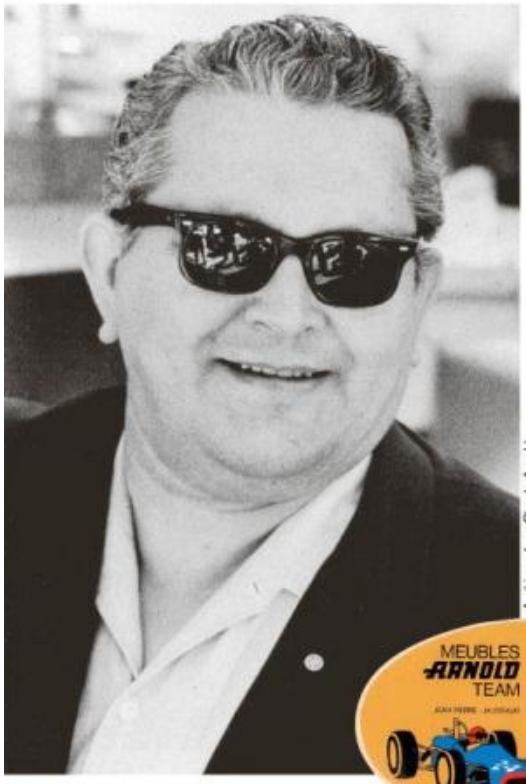
T00210 a reçu sa fiche d'homologation de la fédération italienne le 3 juin 1967. On en a la preuve !

autre monoplace. Une Tecno au châssis rallongé pour accueillir une transmission automatique Daf Variomatic, dont les performances s'avèrent si peu convaincantes qu'elle fut aussitôt troquée contre une version plus conventionnelle : notre T00210.

A son bord, Jean-Pierre Jaussaud va immédiatement briller de mille feux en remportant cette course de Monza au nez et à la barbe de Clay Regazzoni, le pilote officiel des frères Pederzani, puis celle de Nogaro le dimanche suivant. Marcel Arnold pouvait se réjouir d'avoir misé sur le bon cheval ! Aux petits soins de son protégé, il avait poussé le raffinement jusqu'à peindre sa Tecno aux couleurs de la Matra qu'il pilotait l'année précédente : bleue avec un museau rouge. Un pied de nez à cette firme de Vélizy qui n'avait pas su retenir un champion de la trempe de Jaussaud…

Ces deux premiers succès, Jean-Claude Arnold les a encore en mémoire. « *Hélas, je n'ai pu assister au premier. Ce week-end précis, mon père nous avait tous emmenés voir une course de F2 à Hockenheim, où nous avons été témoins de la mort de Jim Clark. Si bien qu'à notre retour, quand Johnny Rives nous a téléphoné pour nous annoncer la victoire de Jean-Pierre à Monza, la tristesse du moment a brutalement laissé place à une grande joie. Nous nous sommes alors empressés de l'accompagner à Nogaro le week-end suivant. Il n'était pas question de rater ça une deuxième fois !* »

Les prestations suivantes s'avèrent un tantinet moins brillantes. A la 5e place de Pau et à la victoire ratée de peu à Vallelunga succèdent des sorties gâchées par la mécanique à Magny-Cours et à Dijon, avant que l'autodrome de Monza ne redevienne d'actualité pour une course folle, gravée à jamais dans la mémoire de Jean-Pierre Jaussaud. « *Dans le dernier tour, les pilotes*



Archives Jean-Claude Arnold

Marcel Arnold s'était juré de sauver la carrière de Jaussaud après sa subite éviction de chez Matra







La toute première sortie de Jaussaud (ici en discussion avec Jo Schlesser) à bord d'une Tecno de l'équipe Arnold se fait à Barcelone en mars 68. Mais, contrairement aux apparences, la T00210 n'entre en scène que le week-end suivant à Monza.



La saison de Jarier à bord de T00210 (1969) est une année d'apprentissage, jalonnée de la découverte de certains circuits. Comme, ici, celui de Brands Hatch.



Photos archives Jean-Claude Arnold

Avec des ambitions à la hausse en vue de la saison 1970, l'équipe de Marcel Arnold a fière allure lors de sa présentation officielle dans les locaux de l'entreprise, à Phalsbourg. Désormais, trois Tecno, respectivement pilotées par Jaussaud, Jarier et Vigoureux, en défendent les intérêts dans les pelotons de F3. T00210 est au troisième plan, aux côtés de son nouveau pilote.



Hervé Delaunay

italiens m'ont tellement poussé vers le rail que je me suis retrouvé à entrer dans la voie des stands à 200 km/h, en rigole-t-il encore. *J'ai passé la ligne d'arrivée ainsi. C'était ça ou finir coupé en deux !* »

Après ça, il y aura, bien sûr, cette fameuse victoire à Monaco, que son auteur vous relate par ailleurs. L'événement qui demeurera à jamais « le » fait d'armes de la T00210. Puis un mois de juin marqué par une nouvelle victoire à Monza et deux courtes défaites à La Châtre et à Jarama face à François Cevert, son challenger le plus direct au championnat de France de F3, qui venait à son tour de s'équiper d'une Tecno. A ce stade de la saison, Jean-Pierre Jaussaud pouvait toutefois voir venir, tant son avance était importante.

Pourtant, dès le dimanche suivant, l'accident dont il est victime au Grand Prix de la Loterie F2 à Monza modifie la donne. Le temps de sa convalescence, notre T00210 attend sagement son retour à Phalsbourg, mais à l'heure où il peut en reprendre les commandes, en septembre, les ambitions doivent être sérieusement revues à la baisse. Sans doute insuffisamment rétabli, il ne parvient jamais plus à se hisser sur le podium au cours de ses cinq dernières apparitions. François Cevert n'en demandait pas tant pour le priver de ce titre de champion de France tant convoité.

Jarier succède à Jaussaud

Nullement découragé à l'orée de la saison 1969, Marcel Arnold va non seulement renouveler sa confiance à Jean-Pierre Jaussaud en lui offrant une Tecno neuve, mais redoubler d'efforts en se mettant en quête d'un second pilote pour T00210. « *Au départ, on pensait la conserver en voiture de réserve pour Jean-Pierre, de manière à pouvoir la cannibaliser si besoin est,* se souvient son fils. *Puis, à la réflexion, on a fini par admettre qu'il serait plus intéressant de continuer à la faire courir.* » Restait à décider aux mains de qui. Solidarité alsacienne aidant, Bob Wollek sera un moment pressenti, avant que Jean-Pierre Beltoise n'oriente le choix du père Arnold vers Jean-Pierre Jarier.

FICHE TECHNIQUE*

Moteur

Moteur Ford Cosworth 4 cylindres en ligne (préparation Tecno en 1968, puis Novamotor par la suite) position longitudinale. Bloc et culasse en fonte. Arbre à cames latéral.
Cylindrée 997 cm³ (80,1 x 48,4 mm).
Alimentation un carburateur Weber de 46.
Puissance 115 à 120 ch (1969) à 10000 tr/mn.

Transmission

Boîte Hewland à 4 rapports.

Châssis

Châssis tubulaire, carrosserie en matière synthétique.
Suspensions roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs réglables Koni ou Armstrong.
Freins disques AV et AR. Etriers Girling alu double pistons.
Direction à crémaillère.
Roues 8 ou 10" de large à l'AR, 10 ou 12" à l'AR. Pneus Dunlop, GoodYear ou Firestone.

Dimensions

Empattement 209 cm.
Voies Av/Ar 141/143 cm.
Poids 400 kg (poids mini, atteint avec un lest).

** (Caractéristiques de 1968)*



Thierry Gallo pilotait jusqu'alors cette très belle Merlyn de Formule Ford.

THIERRY GALLO (SON NOUVEAU PILOTE) « LA RAMENER À MONACO EN 2014 »

Pour accompagner au mieux son retour à la vie sportive, notre petite Tecno F3 ne pouvait rêver plus respectueux et talentueux partenaire. De fait, Thierry Gallo, un entrepreneur marseillais épris de nobles mécaniques, l'a choisi par pure passion.

« *En grand adorateur des monoplaces anciennes, je rêvais depuis longtemps de posséder une F3 1 000 cm³. C'est, à mes yeux, l'auto vraiment significative de cette fin des années soixante* », confirme son nouveau propriétaire, dont le coup de volant n'a rien à envier au soin qu'il met dans le choix de ses montures. Ses adversaires et amis du challenge Formule Ford Historic peuvent en témoigner.

Dans ces courses qui lui ont permis d'entamer une carrière de pilote sur le tard, il y a une dizaine d'années, Thierry Gallo n'a jamais eu pour habitude de « faire semblant ». Ni là, ni en F3 Classic lors de ses quelques tentatives sur une Argo (en 2009 et 2010). Deux fois couronné en Formule Ford, en 2005 et 2006, il s'y est encore montré à son avantage l'an passé, dans la catégorie d'âge dévolue à sa très belle Merlyn Mk20 A de 1971. Autant dire que les habitués de l'Historic F3 1 000 cc European Trophy, qu'il s'apprête à rejoindre, on tout intérêt à l'avoir à l'œil ! « *Au-delà de cette première saison avec la Tecno, le véritable objectif est de pouvoir l'aligner au Grand Prix de Monaco historique 2014, l'année où la F3 1 000 cm³ fêtera son cinquantième anniversaire,* programme t-il d'ores et déjà. *Et si Jean-Pierre Jaussaud et Jean-Claude Arnold peuvent être à mes côtés ce jour-là, la boucle sera bouclée !* »

Un Parisien de 22 ans qui, pour tout palmarès, avait fait preuve d'un tempérament certain sur l'une de ses Elina de Formule France l'année précédente.

Si la décision allait s'avérer payante à plus long terme, en cette saison 1969, la jeune recrue est encore loin d u champion de F1 qu'il deviendra pourtant très vite. Pour l'heure, son incroyable témérité ne suffit pas à compenser une inexpérience quelque peu teintée de dilettantisme. Et comme les efforts du team se concentrent, logiquement, sur l'autre Tecno de Jean-Pierre Jaussaud, notre valeureuse T00210, restée fidèle à ses couleurs bleue et rouge, doit sérieusement revoir ses performances à la baisse au cours de sa « saison 2 ».

Entre de multiples casses mécaniques, il y a malgré tout quelques éclaircies, comme cette domination en série à Reims, de nature à se transformer en victoire lors de la finale si le petit Ford Novamotor n'y avait fait des siennes. Aussi, ce début de course de Monza effectué dans le sillage de Ronnie Peterson, alors grand dominateur de la discipline, ou encore cette 5e place à Magny-Cours, dont il faut finalement se satisfaire comme meilleur résultat de l'année.

Mais le potentiel est là. Et malgré des rapports humains parfois houleux, Marcel Arnold se décide à placer la barre encore plus haut en 1970, en offrant du matériel neuf à son jeune poulain. Et cette fois, sur le conseil insistant du même Jarier, c'est à Claude Vigoureux que revient la mission de piloter la vieillissante T00210, désormais repeinte aux nouvelles couleurs de l'équipe ; blanche et rouge. L'entrepreneur alsacien avait néanmoins pensé un moment la confier à Max Jean. Aguerri à la F3, où il pilotait déjà une Brabham en 1969, la dernière recrue du team Arnold accumule pourtant les contre-performances, perdant confiance en son pilotage jusqu'à décidé en cours d'année de tourner définitivement le dos à la compétition ! Marcel Arnold n'eut pas alors à chercher loin l'homme capable de le suppléer pour les dernières courses. Ce sera Jean-Claude Guénard, un pilote brillant doublé d'un fin mécanicien, qu'il avait déjà commencé à soutenir en cours d'année. T00210 achève ainsi sa première vie en sa compagnie. Et de belle manière : par un podium à Albi, quelques heures avant qu'elle ne se glisse dans un sommeil de plus de 40 ans… ■

En grattant le châssis, Hervé Delaunay a découvert qu'il s'agissait bien de la T00210, victorieuse du GP de Monaco F3 !



En 1970, Marcel Arnold (assis à g.) commence à voir les choses en grand. En témoigne l'acquisition de ce magnifique Saviem dévolu au transport des Tecno de Jarier et Vigoureux ! Deux F3 décorées aux mêmes couleurs, d'où la confusion qui s'installe sur l'origine des châssis bien des années plus tard.



Pour avoir étrenné la première Martini en 1968, puis piloté une Brabham du Jolly Club l'année suivante, Etienne Vigoureux possédait déjà une bonne expérience de la F3 en héritant du volant de T00210. Mais l'aventure tournera court.





Malgré le poids des ans, la boîte Hewland à 4 rapports, équipée d'un couple 8x35, était restée dans un excellent état.

Le châssis a fait l'objet d'un traitement de restauration classique : contrôle des soudures, sablage et peinture Epoxy.



Photos Hervé Delaunay



Photos archives Jean-Claude Arnold

C'est au talentueux Jean-Claude Guénard que revient le soin d'assurer la fin de la courte carrière « moderne » de T00210. Ici à Nogaro, où une 2e place constitue la meilleure performance de l'année, quelques appendices aérodynamiques en ont sérieusement modifié la silhouette.