

1976

« Je comprends l'incrédulité des gens quant à l'état de préparation de la Kadett m'ayant permis de remporter la victoire aux 1.000 Pistes en 1976. Et pourtant elle était strictement de série.

Il faut savoir que Guy Vimont-Vicary, le patron du Team OPEL BP Marseille, avait une aversion pour les courses sur terre et n'a pratiquement jamais engagé d'autos sur ce type de terrain, car il estimait qu'elles n'étaient pas faites pour ça. Il n'a consenti à participer à cette épreuve (lui ayant personnellement mis la pression avec Marc Cerneau, patron du service compétition de BP) qu'à la condition que l'opération ne coûte qu'un minimum.

Il m'a donc confié un véhicule de démonstration, dont la seule préparation était un protège carter, des amortisseurs durs, du liquide de frein haute température, des plaquettes de frein (Férod DS11 pour les puristes), les éléments obligatoires de sécurité (harnais, arceau) et bien sûr la déco : peinture jaune et verte, stickers etc. Le moteur a d'ailleurs rendu l'âme lors du passage du gué dans le tour de reconnaissance du samedi, et j'ai dû l'échanger avec celui de ma voiture de tous les jours. La Kadett a effectivement souffert sur les pistes, car je ne l'ai pas ménagée, mais seulement au niveau des accessoires (amortisseurs, flexible de frein fendu, crémaillère de direction baladeuse), par contre la coque a tenu le coup.

Après l'épreuve, mon auto perso étant sans moteur, j'ai donc utilisé l'auto de course pour rentrer à Marseille. La direction d'OPEL France, première surprise par ce résultat, l'a alors exploité à bon compte.

L'année suivante, ils ont voulu rééditer l'opération avec une auto préparée cette fois. Résultat : abandon après quelques kilomètres (filtre à huile dévissé et toute l'huile moteur sur la piste !!). »

(Jean-Louis Clarr 23 02 2006)



Petite anecdote concernant Claude Haumant et son coéquipier de l'époque Denis Derepas (Opel Ascona 1.9 SR n° 94) : lors du passage dans un borbier, la boue fait éclater le soufflet en caoutchouc du levier de vitesses et remplit l'habitacle !

« En 1976, effectuant mon service militaire à Canjuers, je me suis fait sucrer une permission pour rester sur place. J'ai fait le radio sécurité durant le week-end et j'ai pu discuter avec le vainqueur Jean-Louis Clarr, qui venait de battre mon idole Jean-Claude Andruet ».

(speedy du 13)

1977

Arrivés mais non classés au Général :

n°44 **Abran / Kiene** (Alpine A110)

n°64 **Clement / Barin** (Peugeot 504)

n°120 **Gertosio / Rochebrun** (Opel Ascona)

(Gilles Valerian)

1980

Les amateurs ont tous disparu,..... tous sauf un, Francis Ulmann (Citroën CX) 15^e au général et 6^e du Groupe 2.

(Xmbreak)

1981

Le premier proto Citroën des 1000 pistes en 1981 était une propulsion avec moteur central arrière "reflex" 2 litres en long, préparé par Danielson, "200 cv", boîte hewland. Abandon sur problème de tringlerie de boîte.

1982

La Visa Lotus était bien présente lors de l'édition 1982, mais n'a pas participé à la course. Elle était exposée au "Plan de Lagne". La voiture était impressionnante à regarder, mais il semblait évident qu'elle n'était pas du tout adaptée pour affronter les rudes pistes du camp de Canjuers.



Photo Revue Auto-Hebdo

Les trophées débarquent

Chez Citroën on vient poursuivre les tests engagés pour finaliser les choix techniques qui seront retenus pour la Visa 1000 pistes.

Philippe Wambergue dispose d'une Visa voies élargies préparée par Strakit et dotée d'une mécanique de CX 2.4L, développant environ 200 cv, pour un poids total sur la bascule frôlant la tonne. **Christian Rio** d'une Visa construite à Trappes, mais améliorée par messieurs Odinet et Tapie, motorisée par un petit 1275 cm³ équipé d'un compresseur et délivrant environ 140 cv. **Maurice Chomat** apparaît le moins bien loti avec une simple deux roues motrices très allégée (630kg) et d'un 1440 cm³, qui développe quand même 140 cv. Ce n'est pas encore une Visa 1000 pistes, mais c'est ce qui lui ressemble le plus.

(Xmbreak)

Sur les 27 Visa Trophée au départ, seules 7 iront au bout : Tabatoni 11^e, Raous 15^e, Cavasino 17^e, Romanet 22^e, Marteil 23^e, Antoine 36^e et Bernez 62^e.

Equipage Peuplier-Sauce n° 72

« Pour ce 1000 Pistes il nous est tout arrivé. Dans une spéciale, problème de filtre à essence, mais il est dans le coffre et comme cette caisse a un vrai coffre je m'y installe, oui, oui, on vire le filtre et je relie les durites afin de faire passer l'essence, et je ferme le capot. Arrivés au point stop, devant des commissaires qui cherche le copilote, Nard descend ouvre le coffre et hop j'apparais ! On me prend pour un fou, mais j'ai toujours eu une sainte horreur de l'abandon. Tant qu'il y a une solution.....y'a de l'espoir. D'ailleurs j'ai fini dans le moteur capot levé, Nard tête à la portière et moi avec un réservoir de lave glace plein d'essence pour pouvoir terminer, dans les derniers.... mais qu'importe ».

(geg27-2008)

« Venant du Nord-Est de la France, nous avons voulu profiter le samedi soir des plages méditerranéennes (pas très loin du camp de Canjuers par rapport à la distance déjà parcourue). Lorsque nous sommes revenus un peu tard dans la nuit, le planton de service ne voulait plus nous laisser entrer. Après quelques longues minutes d'explication, il s'est quand même résolu à nous faire passer ! »

(MBRallye)

Pour les non-initiés le classement de l'édition 1982 est un vrai casse-tête puisque cohabitent les voitures des Groupes 2 et 4 au standard de 1981, les nouveaux Groupes instaurés en 1982 (A, B, N) + des voitures « hors normes » dans un groupe dit « expérimental ».

1983

« Bruno Saby-Francoise Sappey avec la R5 Turbo "Tour de Corse" Gr.B finissent 2ème derrière la Manta 400 de Guy Fréquelin-Jean-François Fauchille, Mon père, Jean-Luc Thérier, menait la course jusqu'à une crevaison. Occupant la 2ème place, il pointe volontairement en retard au dernier CH pour permettre à Bruno Saby de terminer 2ème et de marquer ainsi plus de points au championnat de France, qu'il disputait justement face à Guy et son Opel ».



Jean-Luc Thérier / Vial (R5 Turbo)

Armada Citroën

Citroën avait engagée 5 protos 4 roues motrices : 1 BX et 4 Visa. Chacune de ces voitures était repérée par une lettre qui faisait référence à son concepteur.

La BX « **P** » élaborée par la société Politecnic était propulsée par un moteur ROC de 325 cv, placé en position transversale AV, qui affichait 1050 Kg sur la balance. Guy Verrier avait confié cette auto à Maurice **Chomat**.

Du côté des Visa : la « **B** » (préparée par Brozzi, carrosserie polyester, 2 moteurs de 1434 cc - 130 cv placés en position transversale AV et Arrière - 900 Kg) pilotée par Marc **Lacaze** ; la « **K** » (préparée par Mockricky, moteur de 210 cv placé transversalement en position centrale, suspensions hydropneumatique, 900 Kg) confiée à Christian **Rio** ; Philippe **Wambergue** se retrouvait au volant de la « **M** » (préparation Mathiot, moteur transversal AV de 1434 cc - 145 cv - 780 Kg) et Pierre **Pagani** à celui de la « **S** » (préparation Strakit, moteur de 2365 cc - 210 cv, placé longitudinalement en position centrale - 935 Kg).



Christain Rio (Citorèn Visa K 4x4) – Photo Ymerpa

Jean Viazzi (commissaire technique)

« Un vrai "Nissart", grand ami de Paul Condriker célèbre préparateur Niçois. Je me rappelle de sa fameuse bombe de peinture fluo avec laquelle il marquait les cloches d'amortisseurs pour éviter qu'on ne change de caisse en cours d'épreuve et il laissait penser que sa peinture était spéciale et radio-active ! ».

(AnimR-2008)



Jean Viazzi (à gauche sur la photo) – Archive Ged27de