

## **Du soleil, s'il vous plaît !**

le 14.08.2009 04h00

L'édition 2008 de la course de côte de Laussonne restera certainement dans les mémoires.

Et ceux qui y étaient en parleront sans doute entre eux ce dimanche, en espérant que cette fois, la météo se montrera moins capricieuse !

Souvenez-vous : la course avait été noyée l'an dernier sous des trombes d'eau et de grêle, perturbant largement son déroulement.

Deux montées, au lieu de trois, disputées de surcroît sur une piste détremée et un vainqueur « surprise » en la personne de Frédéric Assenault donc la Simca 1000 avait été imbattable dans ces conditions dantesques.

Quel symbole, en plus : alors que le Groupe FC était menacé de disparaître (la FFSA a, depuis, prolongé les homologations), les voitures emblématiques de ce dernier, de la Rallye 2 à la R5 Turbo en passant par le CG, trustaient les cinq marches de l'original podium de Laussonne !

L'équipe de Marc Habouzit espère donc un ciel plus clément cette année.

Et sans doute pour le pilote-organisateur des résultats plus conformes à la logique.

Déplacée de cinq semaines au cœur de l'été, Laussonne n'est plus en concurrence avec le Pilat...

Mais avec, entre autres, Chateauneuf-de-Galaure, dans la Drôme, qui jouit aussi d'un beau succès d'estime.

Du coup, le plateau devrait plafonner aux quelques quatre-vingts engagés recensés cette fin de semaine, soit nettement moins que l'an dernier où près de cent vingt pilotes étaient présents, dont beaucoup de propriétaires de Groupe F auxquels l'engagement était offert...

Quatre-vingts, ce n'est déjà pas si mal pour en découdre sur un parcours et un revêtement strictement identiques à ceux des éditions précédentes.

Dernière précision : l'entrée est gratuite pour le public.

Delphine Magaud

## **Laussonne digest**

La course est organisée par l'ASA Velay Auvergne, le Team MH Sport et la municipalité de Laussonne.

Départ sur RD 275, sortie Laussonne (BK 4) ; arrivée sur RD 275, 10 m avant le croisement « L'Echassier ».

Longueur : 1500 m.

Dénivellation : 4 %.

Vérifications: demain de 14h à 18h15 et dimanche 16 août de 7h à 9h à Laussonne (Ambulances M. Habouzit, route du Puy).

Essais: dimanche de 9h à 12h.

Course à partir de 14h (trois montées prévues).

Entrée gratuite.

L'édition 2008 de la course de côte de Laussonne restera certainement dans les mémoires.

Et ceux qui y étaient en parleront sans doute entre eux ce dimanche, en espérant que cette fois, la météo se montrera moins capricieuse !

Souvenez-vous : la course avait été noyée l'an dernier sous des trombes d'eau et de grêle, perturbant largement son déroulement.

Deux montées, au lieu de trois, disputées de surcroît sur une piste détremée et un vainqueur « surprise » en la personne de Frédéric Assenault donc la Simca 1000 avait été imbattable dans ces conditions dantesques.

Quel symbole, en plus : alors que le Groupe FC était menacé de disparaître (la FFSA a, depuis, prolongé les homologations), les voitures emblématiques de ce dernier, de la Rallye 2 à la R5 Turbo en passant par le CG, trustaient les cinq marches de l'original podium de Laussonne !

L'équipe de Marc Habouzit espère donc un ciel plus clément cette année.

Et sans doute pour le pilote-organisateur des résultats plus conformes à la logique.

Déplacée de cinq semaines au cœur de l'été, Laussonne n'est plus en concurrence avec le Pilat...

Mais avec, entre autres, Chateauneuf-de-Galaure, dans la Drôme, qui jouit aussi d'un beau succès d'estime.

Du coup, le plateau devrait plafonner aux quelques quatre-vingts engagés recensés cette fin de semaine, soit nettement moins que l'an dernier où près de cent vingt pilotes étaient présents, dont beaucoup de propriétaires de Groupe F auxquels l'engagement était offert...

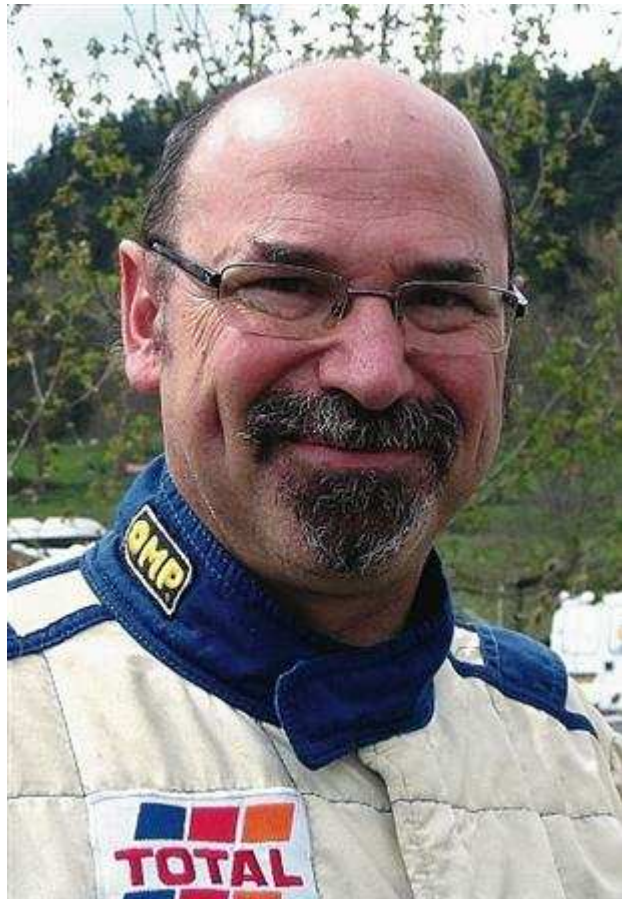
Quatre-vingts, ce n'est déjà pas si mal pour en découdre sur un parcours et un revêtement strictement identiques à ceux des éditions précédentes.

Dernière précision : l'entrée est gratuite pour le public.

Delphine Magaud

## Monsieur « Jema »

le 15.08.2009 04h00



Jean-Marie Autuche pilote le Proto Jema qu'il a imaginé et construit

Le Proto Jema que l'on connaît aujourd'hui est le résultat d'une longue histoire qui a commencé dans les années 80. Jean-Marie Autuche, alors pilote peu fortuné, se lance dans la construction de son châssis de monoplace pour limiter les frais. Il va même initier dès 1989 la mode des moteurs de moto en course de côte et équiper ses bolides du changement de vitesses au volant bien avant que ce soit courant en F1 ! En 1996, la réglementation impose à ces moteurs une marche arrière mécanique : c'est l'occasion pour Jean-Marie d'exercer ses talents mécaniques et de mettre au point un système boîte/transmission équipé d'un différentiel auto bloquant conforme à la nouvelle réglementation.

« Un constructeur de châssis, GFA, a adopté ce système, explique Jean-Marie. Lorsqu'il a connu des soucis, nous avons pris la suite et le proto Jema est né. »

Fabriqués entre Issoire et Brioude, à Charbonnier-les-Mines, les Jema appartiennent au Groupe CM. Sur un châssis tubulaire, la carrosserie en fibre polyester abrite un moteur de 1 000 cm<sup>3</sup> développant 190 CV en tournant à 14 000 tr/mn (!). « Pour un poids total de 470 kg, ce n'est pas mal. La boîte séquentielle à six rapports possède le gros avantage de pouvoir être entièrement reconfigurée en une vingtaine de minutes : en course, c'est un gros atout. » Avec plusieurs pièces issues de la série, dont les freins (étriers à quatre pistons et disques ventilés), le Jema convient aux petits budgets. Moins de 40 000 euros pour une auto complète, c'est un bon compromis, « d'autant que l'entretien est vraiment peu onéreux. Sur la voiture que je partage avec Samuel, mon fils, le moteur a déjà fait plus d'une saison... Autre atout à mon sens non négligeable, l'auto est homologuée bien sûr en côte mais aussi en slalom et même en circuit. Il y a juste à changer les roues dont les dimensions diffèrent selon la discipline... » Et la famille Autuche ne se prive pas de varier les plaisirs puisque si Jean-Marie sera à Laussonne ce dimanche, Samuel, avec la même auto, défendra les couleurs de Jema sur le circuit d'Albi.

Delphine Magaud

## Coquet, comme prévu

le 17.08.2009 04h00



Daniel Coquet s'est de nouveau imposé à Laussonne, sans parvenir toutefois à tomber le record

Malgré un ciel parfois menaçant, laissant même échapper une averse à l'heure du déjeuner, la 28e course de côte de Laussonne s'est déroulée sur une piste sèche pour l'ensemble des trois montées, menées tambour battant par l'équipe de Marc Habouzit, organisateur heureux dimanche soir : « Nous n'avons pas eu de pluie en course et c'est déjà une bonne chose. Les trois montées se sont parfaitement déroulées cet après-midi, sans casse et sans retard. Nous aurions vraiment souhaité pouvoir faire passer trois montées d'essai ce matin mais il y avait trop de double-monte (une dizaine, ndlr) pour respecter le timing. Vraiment, c'était une belle journée. »

Voilà pour l'organisateur ; le pilote, lui, s'avouait moins satisfait malgré une troisième place au final : « J'ai mal roulé, j'ai essayé de me forcer mais je me rendais compte que je freinais bien trop tôt. L'auto est top, elle ne bouge pas d'un pouce : c'est moi qui n'y suis pas... » De fait, il subissait la loi de Coquet et de Debeaux, dans cet ordre depuis la première montée. Ex æquo au centième avec Jean-Marie Autuche (1er proto avec la Jema), le patron de l'ASA Velay Auvergne ne sauvait sa troisième place qu'au bénéfice de son temps de la première ascension.

Daniel Coquet, qui a retrouvé avec bonheur la F2, signait donc à Laussonne une nouvelle victoire, la quatrième cette année, et s'approchait à un dixième du record de la piste sans toutefois parvenir à se l'approprier : « J'ai battu mon propre record et je crois que l'on n'est pas nombreux ici à être descendu sous les 49"... Je n'ai pas investi cette année et je roule avec des pneus plus tout jeunes. Mais l'auto tourne bien même si je sens que derrière, ça commence à se rapprocher sérieusement : je roule plus vite que les années précédentes et les F3 sont tout près... » Bref, le Lyonnais se promet un hiver studieux et s'il avoue avoir plein de projets, il préfère pour l'instant les garder pour lui... En attendant, il se prépare - c'est une première ! - à disputer la finale de la Coupe de France, fin septembre en Bourgogne.

Laurent Debeaux sera lui aussi au rendez-vous bourguignon : sa deuxième place à Laussonne, et sa victoire en F3 devraient lui assurer sa qualification. Avec sa Dallara d'une autre génération que celle de ses petits camarades, il a préféré conserver sa bride de 24 mm : « C'est un choix dicté par le porte-monnaie... Comme l'auto a un vrai fond plat, si je prends la bride de 26 mm, je devrais la modifier pour rouler. Pour l'instant, j'ai opté pour la solution la plus économique. Ceci dit, je suis plutôt satisfait de mes performances depuis le début de la saison : il faut s'en occuper quand même, mais les résultats sont corrects. »

Deuxième scratch à une bonne demi-seconde de Coquet, record des F3 en primes : c'est effectivement correct !

Delphine Magaud



Vainqueur l'an dernier, Fred Assenault a décidément « un truc » à Laussonne : en signant lors de la deuxième montée un 53"09, il assommait la concurrence pour emporter une nouvelle victoire de groupe.

Le Sudiste Dominique Carifi, après une escapade dans les bottes de pailles lors de la première montée, passait lui aussi sous la barre des 54" dans l'ultime ascension, ce qui permettait à son CG de devancer la R5 Turbo de la famille Deniset, Guillaume devant Didier, par ailleurs vainqueurs de la grande classe devant le magnifique proto Chartier du Nordiste Vermersch.

Laurent Lafosse (CG), plus chanceux qu'en 2008, talonnait les Deniset et remportait la classe 3 alors que Sébastien Pic était tranquille en classe 1.

Le Sudiste Sanchez (306) s'emparait d'entrée de jeu du F2000 devant Cammarota qui, trahit par la boîte de la 306 ne pouvait défendre ses chances. S

uspense en classe 2 où Barbier (106) et Gres (106) terminaient finalement dans cet ordre. Bien fournie, la petite classe revenait finalement à Delphine Coursoux (Rallye 2) grâce à une dernière montée d'enfer où elle réglait le sort de l'autre Simca 1000 de Michel Bernard et de Fabien Crouzet, premier leader avec l'Alpine.

Pascal Guiot (Escort) était intraitable en Groupe N malgré les efforts de Mazabrard (BMW). Rémi Bernard (Clio) n'était guère inquiété en classe 3. Les petites catégories, en revanche, étaient plus disputées : en 1600, Croze (Civic) coiffait Peyroche (106) dans l'ultime ascension ; même scénario en 1300 où Fezay, premier leader avec la 106 s'inclinait lui aussi dans la dernière montée face à l'autre 106 de Bost.

Le Groupe A revenait logiquement à l'Escort d'Echaubard. De plus en plus à l'aise sur la Clio Cup, Philippe Bernard, deuxième du Groupe et vainqueur en A3, prenait le meilleur sur la C2R2 remontée de Stéphane Abrial (1er A2). Malgré un bon rush final, Pomaret (Clio Cup) restait derrière, parvenant seulement à déloger Zoldan (condamné à rester au paddock, boîte cassée), de la deuxième place de la classe 3.

Didier Dancette (AX) s'imposait facilement dans la petite classe devant la Lada de Gilbert qui avait raison de l'AX de Nicolas Roudil dans l'ultime ascension.

Delphine Magaud