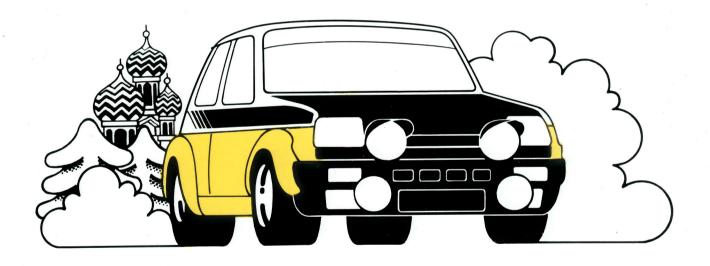
# RENAULT

## La Compétition à l'Est





# IL ÉTAIT UNE FOIS... ...DANS L'EST

En ce temps là, un certain Gérard Larrousse commençait à avoir une sérieuse réputation de pilote de rallye et était sur le point d'entrer dans l'équipe Alpine-Renault ...

1966. A la suite d'une mission faite par Alain Ducharne, la Direction Commerciale Exportation propose de créer dans les pays de l'Europe de l'Est des équipes de rallye locales.

Faute de pouvoir utiliser d'autres moyens de promotion alors inconnus à l'Est, la compétition automobile apparaissait comme un moyen privilégié pour accompagner efficacement le mouvement d'expansion commerciale et industrielle entrepris sur ces pays.

Cette initiative trouvait un terrain favorable dans des pays ayant, d'une part, conservé une forte tradition en sport mécanique et, d'autre part, étant régulièrement traversés par des épreuves prestigieuses d'alors : Liège-Sofia-Liège, Munich-Vienne-Budapest, le rallye de Monte Carlo ...

Tout se prêtait donc, y compris l'existence d'une voiture compétitive, à l'époque la Renault 8 Gordini, au succès d'un programme qui est maintenant dans sa quinzième année.

Patrick Landon



## L'AUTOMOBILE A L'EST

## A produit prestigieux...

Alors qu'en Europe Occidentale, en dépit de la crise de l'énergie, l'automobile s'est démocratisée au point de devenir un objet de consommation presque banal, il n'en est pas encore ainsi dans les pays de l'Est. Les priorités des pays de l'Est ne concernant pas les produits de luxe individuels, le taux de motorisation moyen y reste bas : 25 pour mille. Pourtant, ayant encore un prix à peu près équivalent à celui d'un appartement, l'automobile y a une image en pleine évolution : du luxe elle passe au prestige. Désormais plus accessible, chacun en rêve pour tout ce qu'elle peut apporter comme la liberté de voyage. Un rêve qui devient peu à peu réalité.

## ... promotion prestigieuse

Certes, malgré son fort développement actuel, l'automobile n'est pas près de connaître à l'Est le niveau qu'elle a atteint en Occident. Elle y restera encore longtemps un objet de prestige. Aussi, les acheteurs potentiels n'accepteront jamais des modèles uniques et l'absence de choix. Une certaine concurrence est donc inévitable entre les firmes présentes, constructeurs locaux ou importateurs. Ce qui explique que peu d'entre elles se permettent d'être à l'écart de la compétition, terrain prestigieux de promotion. D'autant qu'avec les foires industrielles il est à l'Est un moyen plus efficace que la publicité.

#### Légendes :

A l'Est, les Renault font figure de Ferrari ...

La compétition permet une promotion, notamment par voie de presse.





## **RENAULT A L'EST**

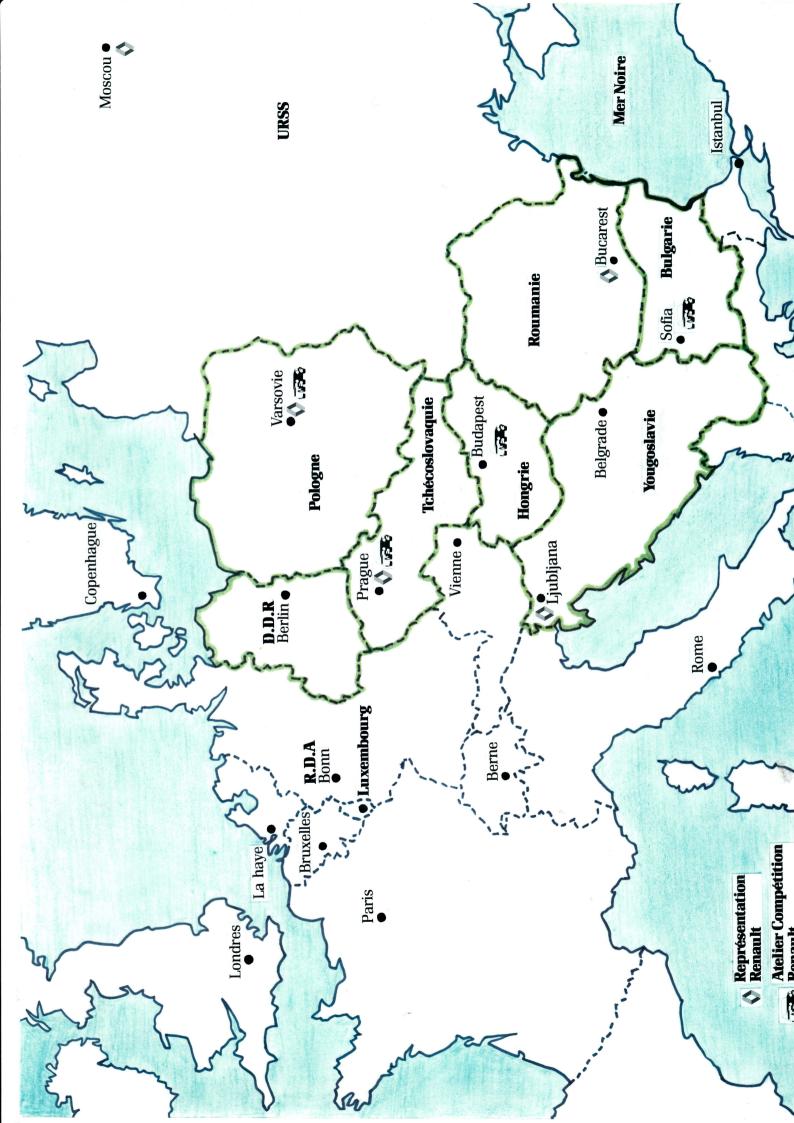
Renault à l'Est, c'est une présence et une coopération qui datent des années 55-60, années pendant lesquelles RENAULT a commencé à vendre des voitures montées et des biens d'équipement.

Que ce soit au moyen de contrats de coopération, d'accords commerciaux ou industriels, RENAULT n'a jamais cessé, depuis ces premières années, de maintenir et développer une présence dans ces pays.

Aujourd'hui, RENAULT est présent dans presque tous les pays d'Europe de l'Est et participe, sous des formes diverses, au développement de l'industrie automobile de chacun de ces pays, ou étudie avec eux les meilleures formes de participation au développement de leur industrie automobile:

- Par la vente de véhicules montés dans tous les pays, mais, en particulier, en Bulgarie, Pologne, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.
- Par la vente de pièces destinées à la fabrication locale de voitures dans le cadre de coopération industrielle très étroite, en Roumanie, en Yougoslavie.
- Par la vente de biens d'équipements et d'enginerie, en particulier, en Roumanie, URSS, Yougoslavie.
- Par d'autres activités multiples du Groupe RENAULT dans des domaines aussi variés que la machine outil, le véhicule industriel, etc ...

Si face à la concurrence automobile, RENAULT a su offrir des produits qui répondent bien aux cahiers des charges de ces pays, et afficher une image de grand constructeur automobile, la compétition en a été, et en reste, un des reflets importants.



## **TÉMOIGNAGE**

### Courir à l'Est

Du sport automobile dans les pays de l'Est!... Dans notre entourage, quand nous en parlions, cela provoquait l'étonnement général. Puis la surprise se transformait vite en curiosité tant il est vrai qu'il est aujourd'hui moins commun de voyager dans les pays de l'Est voisins que dans la lointaine Thaīlande ... Avec Jean Ragnotti, aux côtés de qui je devais participer à ce Rallye de Pologne, l'une des plus importantes épreuves du Championnat d'Europe, nous étions bien sûr les premiers curieux!

Un voyage de deux jours, avec de trop longues formalités douanières et une fastidieuse traversée de l'Allemagne de l'Est sur une sorte d'autoroute-corridor, nous a donc amené en Pologne, en Juillet dernier. Curieusement, notre première surprise fut justement de ne pas être trop dépaysé. Les paysages, pourtant bien typiques de l'Europe Centrale, nous rappelaient bien souvent les campagnes françaises. Dans les villages traversés, nous retrouvions l'animation du marché, de la sortie de l'église et des terrains de foot improvisés par les enfants. Certes, le niveau de vie nous apparut aussitôt plus bas que chez nous. Une circulation peu dense et en bonne partie composée de voitures à chevaux, sur des routes assez dégradées, nous faisait notamment remonter dans le temps jusqu'à notre enfance. Mais nous avons bien vite réalisé que si l'avance de nos sociétés capitalistes est réelle sur le plan matériel, il n'en est rien au niveau des hommes. La meilleure preuve en est la chaleur de l'accueil qu'ils réservent aux étrangers et que nous pouvons leur envier. Pour nous, le contact s'établissait d'autant plus facilement que notre voiture, une Renault 5 Alpine d'entraînement, attirait les enfants des villages bientôt suivis par les adultes. "Renolte...", disaient-ils admiratifs mais sans jamais laisser apparaître de la jalousie, uniquement de la sympathie. Seul le barrage de la langue mettait malheureusement un frein à leur curiosité de l'automobile et de tout ce qui vient de France.

Certes, dans les villes nous passions plus inaperçus. Car la circulation commence à y être assez dense, sauf dans les quartiers historiques que les Polonais ont su protéger de l'envahissement automobile. L'histoire de leur pays, notamment pendant la dernière guerre, a été trop douloureuse pour ne pas en respecter aujourd'hui les sites.

"Malgré une circulation assez dense dans les villes, les Polonais ont su protéger les quartiers historiques de l' envahissement automobile"

"Notre Renault 5 Alpine attirait les enfants des villages bientôt suivis par les adultes"





C'est ce que nous expliqua Krupa, le pilote polonais de Renault, qui nous fit visiter Varsovie. Comme nous nous déplaçions dans sa Renault 18, nous avons vu qu'elle était autant appréciée qu'une BMW chez nous. Les résultats en comptétition expliquent en grande partie cette image de Renault dans les pays de l'Est.

Cela nous ramène au rallye. Car nous n'avons pas fait que du tourisme... D'ailleurs, nos reconnaissances du parcours du rallye furent une véritable partie de plaisir, en compagnie de Krupa et de son équipier Mystkowski qui forment probablement le meilleur équipage Polonais. Ils écartèrent pour nous toutes les difficultés souvent énormes pour l'Occidental peu habitué à un mode de vie assez différent du nôtre; mais ils nous firent aussi découvrir combien nous étions proches des gens, par leur culture et leur ouverture. Leurs amis devenaient nos propres amis. Parmi eux, les autres pilotes. Ceux des équipes d'usine (Polonez, Lada, Waz, Skoda...) : tous les constructeurs à l'Est possèdent des services compétition remarquablement structurés et équipés. J'eus même l'occasion de faire quelques kilomètres en passager dans une Polonez et une Skoda préparées pour le rallye : c'est aussi impressionnant, croyez-moi, que nos voitures de course! Mais à côté de ces véritables professionnels, nous avons aussi rencontré de purs indépendants qui formaient la majorité du plateau de l'épreuve (60 voitures engagées!), beaucoup courant sur de minuscules mais amusantes Fiat-Polski 126 pour lesquelles ils font d'énormes sacrifices.

Nous faisions toutes ces découvertes dans le magnifique décor montagneux de la Haute-Masurie et parmi une population toujours accueillante. En France, les rallymen sont trop souvent rejetés pour des raisons de nuisances ou de risques en général injustifiés. Là-bas, c'était le contraire : plus nous étions en travers sur leurs routes et chemins et plus les villageois étaient heureux! Les enfants ne rataient jamais une occasion pour nous faire remplir leurs carnets d'autographes... Et ce n'étaient que les reconnaissances ...

La course, elle, nous a laissé un souvenir inoubliable. Pourtant, ce fut une épreuve très difficile notamment en raison d'un temps excécrable qui rendait les routes incroyablement glissantes. Les "tuyaux" de Krupa qui nous avait prévenu de tous les pièges du rallye nous aidèrent bien à terminer seconds derrière la Porsche de Zanini. Ainsi que les encouragements des spectateurs pour notre petite "Renolte 5". Les organisateurs avaient eu la bonne idée de faire une épreuve chronométrée dans les rues mêmes d'une ville : toute la population y assistait, enthousiaste!

L'enthousiasme, c'est bien le meilleur mot pour définir cette passion des Polonais pour le sport automobile. Un enthousiasme que l'on a du mal  $\tilde{a}$  retrouver chez nous. Courir  $\tilde{a}$  l'Est!... Cela me pince aujourd'hui le coeur, rien qu'en y pensant.







"Nous faisions toutes ces découvertes dans le magnifique décor montagneux de la Haute-Masurie"

"Les organisateurs avaient eu la bonne idée de faire une épreuve chronométrée dans les rues mêmes d'une ville : toute sa population y assistait, enthousiaste..."

## **L'ÉQUIPE 1980**

## Des machines...

Renault comme Fiat, a réalisé très tôt l'impact d'une participation en compétition à l'Est. Commencée avec la fameuse R8 Gordini, elle s'est poursuivie grâce à la série des 12 et 17. C'est cette continuité qui a permis de progresser. L'arrivée de la 5, et notamment sa version Alpine développée en groupe 2, a donné une nouvelle impulsion.

Bien que moins puissante, la Renault 5 a pu s'imposer grace à son agilité et sa fiabilité, qualités déterminantes sur les terrains difficiles des compétitions à l'Est, où le rallye reste la discipline sportive la plus développée, étant la plus proche des hommes et de leur optique de l'automobile.

### ... et des hommes

Renault a sans doute la plus belle équipe de pilotes sur l'ensemble des pays de l'Est. Certes, on peut regretter l'absence momentanée d'une représentation sportive de Renault en Yougoslavie et Roumanie pour des raisons techniques, ainsi qu'en DDR et URSS, là pour des raisons législatives.

Mais les programmes élaborés en collaboration avec les automobile-clubs des autres pays permettent de couvrir bon nombre des championnats nationaux et la plupart des grandes épreuves internationales. Pour ces objectifs, l'aide de Renault est avant tout technique : livraison de matériel préparé en France grace à l'expérience de Renault Sport, et assistance sur le terrain, le tout étant supervisé par Gérard Dorangeon. Mais l'effort le plus important est réalisé bien sûr par les équipes locales. On va voir que chacune à ses particularités.





## **BULGARIE**

# Le socialisme appliqué à la compétition

De toutes les équipes Renault des pays de l'Est, celle implantée en Bulgarie est certainement la plus structurée. Qu'on en juge : cinq mécaniciens, des ateliers bien équipés installés à Sofia même, deux voitures de course, plus deux d'entraînement.

La Fédération Bulgare qui dépend de l'Union des Automobilistes Bulgares ne fait pas les choses à moitié. Ils font aussi courir des Skoda, Lada et Fiat mais ont pleine confiance dans le matériel Renault. La preuve, ils lui adjugent deux des meilleurs pilotes Bulgares : Tchoubrikov qui, à 44 ans, est une véritable figure du sport automobile , et Kolev, un sportif accompli puisqu'ancien champion cycliste qui s'est révélé à 36 ans, comme le probable successeur de son glorieux équipier.

Le Championnat National étant réservé aux voitures construites à l'Est, ces pilotes participent au Championnat Balkanique qui se dispute en Grèce, Turquie, Yougoslavie, Roumanie et bien sûr Bulgarie. Une fois de plus, Tchoubri-kov y a imposé une Renault malgré la présence d'une Fiat 131 Abarth spécialement affutée en Italie. Kolev a confirmé les espoirs placés en lui en se classant troisième.

#### Légende :

Imposante équipe bulgare, avec Tchoubrikov (en haut) et Kolev (en bas) ce dernier ici en action au rallye de Pologne.











## HONGRIE

## Un homme fort... dans un club puissant

Voilà plus de dix ans qu'Attila Ferjancz et Renault se font mutuellement confiance. Résultat : dix titres nationaux conquis ! Un succès auquel il ne faut pas oublier d'associer le Volan Sport Club de de Budapest. Car ce club sportif de la société d'état des transports routiers a réuni une équipe remarquable.

Comme en Bulgarie le Volan Club fait aussi courir des Skoda et Lada, mais Ferjancz a su s'entourer de deux mécaniciens très compétents, travaillant en permanence sur les deux Renault 5 Alpine groupe 2, auxquels viennent s'adjoindre deux autres hommes en assistance sur le terrain. Avec son coéquipier Tandari, avocat, Ferjancz prépare ses rallyes de manière aussi professionnelle que les équipages occidentaux.

C'est en partie le sérieux de Ferjancz et du Volan Sport Club qui a incité le SEITA à l'aider en lui faisant porter les couleurs des cigarettes Gitanes. Aussi, en plus du Championnat National, son programme 1980 s'étendait à de grandes épreuves internationales. A 35 ans, Ferjancz a plus que jamais des ambitions à l'image de sa carrure...

Légende :

Même en panne, Attila Ferjancz peut toujours s'en sortir ...







## **POLOGNE**

## Petite équipe... mais grosses ambitions

De même que pour la Pologne où les stuctures socialistes laissent plus de facilités que dans les autres pays de l'Est, l'équipe Renault y est implantée différemment. En effet, même s'il est directement appuyé par l'Automobile Clus Stomil et PZ. Mot, Blazej Krupa est organisé pratiquement comme un "privé". Il est notamment chargé de l'entretien de la Renault 5 Alpine mise à sa disposition, dans son atelier de carrosserie à Varsovie, où deux mécaniciens sont plus particulièrement attachés à ce travail. Autant dire que Krupa et son fidèle coéquipier Piotr Mystkowski, ne choment pas pour s'occuper de l'organisation de cette petite équipe.

Petite mais qui ne manque pas d'ambitions. Car après avoir tout prouvé sur le plan national, étant à 34 ans considéré comme le meilleur pilote Polonais depuis la retraite de ses amis Zasada et Komornici, Krupa a préféré choisir la difficulté en s'attaquant aux épreuves des pays de l'Est comptant pour le Championnat d'Europe, avec l'accord de Renault et de son Automobile Club et l'aide de la Compagnie Aérienne Polonaise Lot.

Avec de nombreuses places d'honneur face à une concurrence très relevée, Krupa a réalisé l'objectif 80 : terminer premier pilote de l'Est et dans les dix premiers de ce Championnat.

#### Légende :

Krupa (à droite) et son équipier Mystkowski sont très populaires auprès du public Polonais.







## **TCHÉCOSLOVAQUIE**

## Un concurrent historique: Skoda

De tous les pays de l'Est, la Tchécoslovaquie est probablement celui ou la technique de l'automobile est la plus évoluée. Notamment grâce à Skoda dont les voitures de compétition ont déjà fait largement leurs preuves dans les plus grands rallyes internationaux comme le Monte Carlo. Aussi, la victoire de Pavlik dans le Championnat National face à ces redoutables Skoda est l'un des plus beaux titres de Renault à l'Est.

L'année dernière, ce titre lui avait échappé pour un seul point. C'est dire si la revanche avait bon goût pour Léo Pavlik qui, pour la petite histoire, était un pilote de Skoda, il y a seulement deux ans ...

Cet ancien membre de l'équipe nationale de ski est, à 33 ans, un grand espoir du sport automobile. Renault ne regrette pas de lui avoir fait confiance, ainsi qu'à son club : l'Agro Team. Il s'agit du club de J.Z.D Slusovice, la plus grosse exploitation agricole d'état basée à Gottwaldov, à 350 km à l'Est de Prague, qui démontre par son soutien combien le sport automobile est apprécié à l'Est. L'Agro Team confie la préparation de ses deux 5 Alpine au garage Renault de Prague.

Légende :

Impressionnantes (1300 cm3,135 cv, 750 kg) ces Skoda d'usine ... Pavlik (à droite) et son équipier Motl avaient bien besoin de la force d'Agro Team pour les battre.







## Palmarès Renault de 1967 à 1980

### Coupe d'Europe des Pays de l'Est "Paix et Amitiés"

1973 -	A. Toplodolski (BL)	Renault 12 Gordini
	B. Krupa (PL)	Renault 17 Gordini
1976 -	ex-aequo - I. Tchoubrikov (BG)	Renault 17 Gordini
	B. Krupa (PL)	Renault 17 Gordini

### Championnat des Pays des Balkans

1977 -	I. Tchoubrikov (BG)	Renault 5 Alpine
1978 -	I. Tchoubrikov (BG)	Renault 5 Alpine
1979 -	S. Kolev (BG)	Renault 5 Alpine
1980 -	I. Tchoubrikov (BG)	Renault 5 Alpine

Yougoslavie

Cham	pionnats Nationaux de 1967 à	1980	
	Hongrie Tchécoslovaquie	A. Ferjancz V. Hubacek	Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini
1968 -	Bulgarie Pologne Tchécoslovaquie	I. Tchoubrikov K. Komornici A. Kerc	Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini
1969 -	Bulgarie Hongrie Pologne Roumanie Tchécoslovaquie Yougoslavie	I. Tchoubrikov A. Ferjancz Novicki Puiu V. Hubacek J. Novakovic	Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 10 Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini
1970-	Bulgarie Hongrie Pologne Roumanie  Course de côte Tchécoslovaquie Yougoslavie Rallye Circuit Course de côte	I. Tchoubrikov A. Ferjancz K. Komornici Puiu I. Cristea V. Hubacek J. Palikovic J. Palikovic J. Palikovic	Bulgar. Alpine 1300 S Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Dacia 1300 S Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini
1971 -	Bulgarie Hongrie Roumanie Rallye Course de côte Tchécoslovaquie Yougoslavie Rallye Circuit Course de côte	I. Tchoubrikov A. Ferjancz Puiu I. Cristea V. Hubacek J. Palikovic J. Palikovic J. Palikovic	Bulgar. Alpine 1300 S Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 12 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini Renault 8 Gordini
1972 -	Bulgarie Hongrie Roumanie Tchécoslovaquie	I. Tchoubrikov A. Ferjancz I. Cristea V. Hubacek	Renault 8 Gordini Renault 12 Gordini Renault 12 Gordini Renault Alpine 1600 S

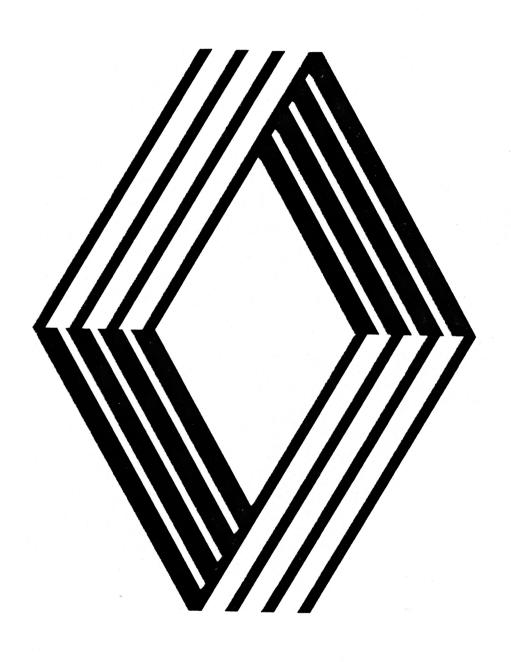
I. Palikovic

Renault 12 Gordini

1973 -	Bulgarie	I. Tchoubrikov	Renault 12 Gordini
	Hongrie	A. Ferjancz	Renault 12 Gordini
	Roumanie	I. Cristea	Renault 12 Gordini
	Tchécoslovaquie	V. Hubacek	Renault Alpine 1600 S
	Yougoslavie	J. Palikovic	Renault 12 Gordini
1974-	Hongrie Pologne Rallye Circuit Tchécoslovaquie Yougoslavie	A. Ferjancz B. Krupa B. Krupa V. Hubacek A. Pusnik	Renault 12 Gordini Renault 12 Gordini Renault 12 Gordini Renault Alpine 1600 S Renault 12 Gordini
1975 -	Hongrie	A. Ferjancz	Renault Alpine 1800
	Pologne	B. Krupa	Renault 12 Gordini
	Tchécoslovaquie	V. Hubacek	Renault Alpine 1600 S
	Yougoslavie	A. Pusnik	Renault 12 Gordini
1976 -	Hongrie	A. Ferjancz	Renault 17 Gordini
	Pologne	B. Krupa	Renault 17 Gordini
	Tchécoslovaquie	V. Hubacek	Renault Alpine 1600 S
	Yougoslavie	A. Pusnik	Renault 5 Alpine
1977 -	Hongrie Rallye Course de côte Pologne Circuit Yougoslavie	A. Ferjancz D. Kiss Kiljanczyk A. Pusnik	Renault 17 Gordini Renault Alpine 1800 Renault 12 Gordini Renault 5 Alpine
1978 -	Hongrie	A. Ferjancz	Renault 5 Alpine
	Pologne	B. Krupa	Renault 5 Alpine
1979 -	Hongrie	A. Ferjancz	Renault 5 Alpine
	Pologne	B. Krupa	Renault 5 Alpine
1980 -	Hongrie Pologne Rallye	A. Ferjancz 1 <sup>er</sup> Stawowiak 2 <sup>e</sup> Koper	Renault 5 Alpine Polonez 2000 Abarth Renault 5 Alpine
	Course de côte	V. Polak	Renault 12 Gordini
	Tchécoslovaquie	L. Pavlik	Renault 5 Alpine

## et 1981...





Toute reproduction, même partielle, de cette revue est interdite, sans autorisation de la Régie Nationale des Usines Renault, Direction des Affaires Internationales service 02.30.