MINI 1275 GT
RALLYES & CIRCUITS

BAGHEERA GR.4
RALLYES TERRE

Septembre/octobre 2018

Vintage Racers

LE MAG' DES PISTONHEADS

#25

Mustang Boss 302

4CV 1093 !

204 COUPÉ

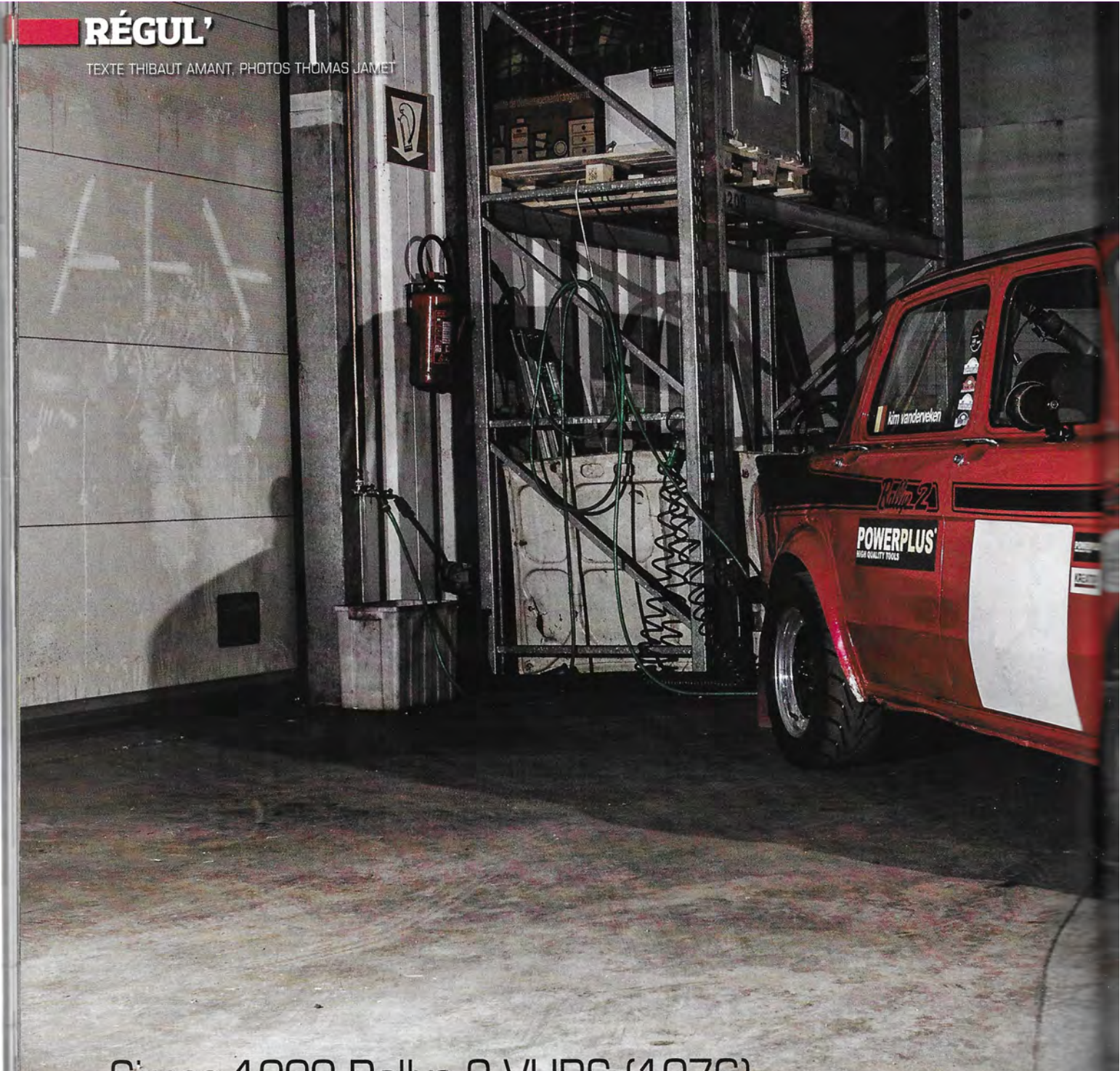
Réplique WM

1000 R2 Régul'

Track RAVO

RMA VintageRacer bimestriel n°25 • France METRO :

TEXTE THIBAUT AMANT, PHOTOS THOMAS JAMET



Simca 1000 Rallye 2 VHRS (1976)

NE ME QU

Eric Van Bourgonie a toujours eu la Simca 1000 Rallye dans la peau, depuis ses premiers rallyes dans les années 70... Difficile de se séparer de la petite brique ! Et afin de se relancer dans des valses à mille temps en VHRS, notre gentleman driver belge est allé jusqu'en Italie pour retrouver une autre Simca...

JETTE PAS

ON NE VOIT PAS ASSEZ DE SIMCA 1000 RALLYE EN VHC : À L'ÉPOQUE, C'ÉTAIT POURTANT LA FAVORITE DES AMATEURS ! EN TÉMOIGNE CET EXEMPLAIRE...

ERIC VAN BOURGONIE

Le grand blond avec une (boîte à) chaussure rouge

Eric a mis en plein dans le mille en achetant cette voiture quasiment prête à courir : *« Elle était préparée, mais avec beaucoup de petits ou des grands défauts que nous avons dû corriger. »* Mais Eric tenait absolument à revenir en course avec une Simca 1000 : *« J'ai fait de la compétition automobile avec une Rallye 2 (rallyes, circuits, Coupe SRT de Belgique) dans les années 1973-1976. Après des longues années, la nostalgie m'a pris et j'ai cherché une Rallye 2 pour faire de la Régularité Historique. Aujourd'hui nous courons en rallyes belges, aux moyennes de 49,90 et de 60 km/h. La première moyenne ne pose pas de problème, mais je vous assure qu'avec une moyenne de 60, il faut foncer avec la Simca ! »*

Ah, le plat pays ! On l'oublie souvent, mais quand il ne perd pas en demie finale de la Coupe du Monde de foot face à l'Equipe de France, il demeure un haut lieu du sport… automobile. Comme chez nous, la Belgique cultive une grande histoire d'amour avec les sports mécaniques depuis toujours : des circuits mythiques, des pilotes à la renommée internationale, tout cela concourt aujourd'hui à entretenir un vivier fort et passionné, y compris et surtout en VHC. Mal connues chez nous, les épreuves historiques sont pourtant courantes au pays du Grand Jacques, notamment des rallyes, qu'ils soient sur asphalte ou sur terre, voire dans la neige ou sous la pluie, forcément ! La régularité sportive connaît là-bas aussi de grandes heures. De quoi raviver une certaine nostalgie chez des gentlemen drivers qui peuvent retrouver ainsi le sel des compétitions de l'époque. C'est le cas d'Eric Van Bourgonie…

OÙ SONT LES GROUPE F ?

Si dans les années 70, Simca avait fédéré tout un monde d'amateurs talentueux autour du Simca Racing Team, l'idée de courir en Simca 1000 Rallye dépassait largement les frontières hexagonales : un peu partout en Europe, la petite brique de Poissy dans sa variante sportive avait de quoi séduire. Performante, fiable, voire puissante dès le stade de la Rallye 2, elle permettait de courir de manière « économique » en rajoutant bien souvent un simple arceau ! Ou parfois avec des préparations plus poussées, mais toujours dans des couleurs particulièrement pétillantes… La Simca 1000 Rallye a d'ailleurs mis longtemps à raccrocher son casque : elle est devenue chez nous dans les années 80/90 le symbole même du fameux Groupe F, ce réservoir à voitures totalement modifiées, sans pratiquement aucune limite. De véritables prototypes réalisés par des amateurs de génie, qui iront très en profondeur remettant non seulement la mécanique ne question, mais aussi la structure même des autos. Ainsi a-t-on vu des Simca 1000 avec des blocs 1600 de Talbot Horizon ou 1510 et des trains roulants de Formule 3 ! On se demande d'ailleurs ce que sont devenues ces Simca, qui hantaient par dizaines les slaloms et courses de côte il y a encore quelques années… Détruites ? Démontées ? Remisées ? La plupart étaient tellement modifiées qu'une remise en état d'origine est impossible. Alors ? Si vous en connaissez, si vous en possédez, n'hésitez pas à nous en parler avec une petite photo à l'appui : on adore ça.

Facile !

Mais revenons à l'auto qui nous intéresse ici. Il s'agit d'une Rallye 2 de 1976, donc avec le face

RÉGUL'

SIMCA 1000 RALLYE 2 VHRS (1976)

lift à fausse calandre plastique noire et phares rectangulaires. Elle appartient donc à Eric qui l'a acquise par nostalgie du modèle (voir encadré) et dans l'idée de reprendre le chemin des rallyes, historiques cette fois. Pas de délire mécanique donc, mais une préparation classique visant à apporter plus de puissance mais sans excès, avec une utilisation routière adaptée, ménageant une certaine souplesse et facilité d'usage. Dans le plus pur esprit du SRT d'époque donc (le fameux dragon Simca trône d'ailleurs en bonne place sur le capot, noir satiné comme il se doit), avec évidemment quelques éléments techniques modernes adaptés à la régularité et la sécurité comme le trip (un Belmog Classic 303) pour la navigatrice d'Eric, Kim VanderVeken. Singularité de cet exemplaire qui saute aux yeux uniquement lorsqu'on se met au volant: il provient d'Italie où il a d'ailleurs été préparé par son précédent propriétaire (Eric a dû faire appel à son ami mécanicien Eric VanderVeken et son conseiller technique Guy Moerenhout pour remettre tout à niveau !), d'où toutes les commandes énumérées dans la langue d'Ascari : ventila, pompa, fusibili… On s'en sort quand même ! Pour l'anecdote, elle a reçu un passeport technique italien délivré par l'ACI-CSAI en 2010, pour courir dans les compétitions historiques…

Le 1300 mythique répond à la première sollicitation dans un bruit déjà rageur. On gave les carbus par petites pressions sur l'accélérateur, le temps d'une mise en chauffe précautionneuse, permettant d'établir enfin un semblant de ralenti stable. C'est une voiture de course, tout de même. Une fois lancée, cette Simca est quasi parfaite pour une auto de régularité sportive : facile de partout, aucune commande rétive (boîte de vitesses, embrayage, direction, freins… Tout répond bien et sans effort), elle se révèle nerveuse et prompte à monter vite dans les tours. Elle marche fort s'il le faut, avec un rapport poids/puissance plus que favorable ! N'en déplaise sûrement à beaucoup de lecteurs affranchis au Losange, elle se comporte mieux et plus efficacement qu'une R8 Gordini ! Bref, on n'est pas loin de l'arme idéale et on comprend pourquoi Eric tenait absolument à retrouver la monture de sa première vie de

PERFORMANTE, SUFFISAMMENT PUISSANTE, LÉGÈRE, CETTE SIMCA SE PILOTE ASSEZ FACILEMENT, AVEC UN AGRÉMENT INDÉNIABLE... ON EN REDEMANDE !

+ D'INFOS

www.facebook.com/Simca-Racing-Team-107865945997972

le FB du Simca Racing Team en activité !

www.simca.rallye.free.fr

tout savoir sur la Simca 1000 en compétition.

www.simca-competition.com

Le forum des Simca en compétition ! A ce propos, s'ils nous lisent : on ferait bien un sujet sur la 1000 Rallye bleue et blanche sa 1100 break d'assistance…

www.rancemil.free.fr

un autre site historique sur la Simca 1000 au SRT.

Préparation classique et suffisante pour la mécanique, tandis que l'habitacle reprend les ingrédients habituels, jusqu'à un très bel arceau cage...

PASSEPORT TECHNIQUE

MOTEUR

Bloc 1 294 cm3, 115 ch DIN à 6 500 t/mn, régime maxi 7 000 tr/mn, pistons spéciaux Colombo (Italie), arbre à cames spécial, deux Weber 40 DCOE double corps, collecteur échappement « spaghetti » type compétition. Radiateur d'huile supplémentaire. Boîte 4 vitesses d'origine, pont demi-long 9/37.

CARROSSERIE/CHÂSSIS

Amortisseurs réglables Koni avant, ressorts renforcés à l'arrière. Freins à disque d'origine, plaquettes compétition. Kit Coupe SRT 77 (ailes larges en polyester). Caisse renforcée (train avant). 850 kg environ. Jantes Amil en 5x13 ou Gotti 6x13. Pneus Toyo R888 185/60x13 (sec/mouillé) ou Gislaved 185/75x13 (terre/neige). Deux Cibié Super Oscar longue portée, deux Cibié Oscar.

HABITACLE

Arceau de sécurité intégral. Deux baquets avec repose tête d'origine. Harnais.