TEAM CHARDONNET
LE RALLYE EN HÉRITAGE !

WILLIAMS FW07B-7
CHAMPIONNE DU MONDE

Vintage Racers

LE MAG' DE GASTONHEADS

#19

Ford GT40

EX-STEVE MCQUEEN !

FORD CAPRI

LOW COST

404

RECORD

MINI

150 CH !

1275 GT

TEXTE THIBAUT AMANT. PHOTOS THOMAS JAMET

DANS LES TRACES DE STASYS

Lada 1600 R Gr.2

Quand on est passionné de Lada de compétition – si, si, ça existe ! -, au-delà de la VFTS de Groupe B, le graal reste une 1600 R de la fin des années 70. Les vrais exemplaires sont extrêmement rares, mais avec un peu génie et vingt ans de recherches on peut se faire la réplique parfaite !

LADA-1600 R
POWERPLUS
LADA
guy moerenhout

CETTE BELLE RÉPLIQUE A ÉTÉ RÉALISÉE AVEC D'AUTHENTIQUES PIÈCES D'ÉPOQUE. PEUT-ON ALORS PARLER DE RECONSTRUCTION ?

Si on vous parle de Lada de compétition, vous allez commencer par sourire, puis vous activerez votre mémoire : sans aller chercher trop loin, il y a déjà l'implication actuelle en WTCC. En remontant aux années 80/90, vous tomberez forcément sur une image du Paris-Dakar, avec des Niva souvent affûtées, engagées par l'importateur français de l'époque, Jacques Poch. Et puis ? C'est tout ? Allez, les plus érudits et fans de rallyes se souviendront de la fameuse VFTS du Groupe B ! Mais encore avant ? On était dans les années 70, vaguement en fin de Guerre Froide – d'ailleurs est-elle vraiment finie ? – avec un bloc russe fermé comme une huître, et qui occupait un vaste territoire composé d'une multitude pays. L'Europe de l'Est, quoi. Qui vivait les mêmes passions cependant, et celle du sport automobile n'y échappait pas. Certes, avec moins de moyens, des enjeux nationaux différents, mais avec un vrai Championnat… Et des passerelles vers l'autre monde, dans un sens comme dans l'autre. Ainsi, Renault ou Fiat feront des incursions épisodiques en rallye pour séduire les instances dirigeantes locales. Mais revenons à nos Lada, ou plutôt AvtoVAZ comme ça s'appelle en Russie : fondée à Togliatti en 1966, cette marque d'état est le fruit d'un accord avec Fiat, pour une construction sous licence de la berline 124, devenant la VAZ-2101 Jigouli. Une très bonne auto, équilibrée, solide, moderne, qui va permettre à certains de s'engager en rallyes…

LADA MOTORSPORT

Ce sera le cas de l'ingénieur lituanien Stasys Brundza. Né en 1947, Stasys est passionné d'automobiles et de sport automobile. Il travaille dans ce secteur à Vilnius, tout en s'adonnant à la compétition en amateur, mais avec un sérieux coup de volant, entre 1971 et 1974 (d'abord sur une Volga M21 puis une Moskvitch). Là, il doit partir travailler en Russie en 1975 quelques temps (où il travaille en partie pour AvtoVAZ), avant de revenir à Vilnius en 1976 pour occuper un poste à responsabilité dans la Fabrique de Vilnius de Moyens de Transport (VFTS, cqfd…) : rapidement, il décide ses employeurs à créer un team de course, et mieux, un département motorsport ! Tout commence cependant très modestement, dans un tout petit garage de la rue Plitines à Vilnius, où l'on accorde à Stasys quelques crédits et un peu de temps pour préparer des Lada Groupe 2. Bien évidemment, notre homme entend en prendre les commandes et parvient même à s'inscrire au rallye de l'Acropole 1976 : un pari audacieux qui va le faire s'affronter avec les pointures (hommes comme machines) de l'Europe de l'Ouest. Stasys sera loin d'être ridicule puisqu'il se classe 6e scratch avec sa Lada de 150 ch ! Il s'agit alors d'une VAZ-2103 dotée non pas d'un 1300 comme à l'origine, mais avec un 1500 … Cette Lada de course spéciale va évoluer avec un 1,6 l et prendra le nom occidental de 1600 R et local de VAZ-21011. Les succès locaux s'enchaînent ensuite et une demande de plus en plus importante se fait sentir : pour fournir des 1600 R et bien travailler, Stasys doit déménager. Avec les encouragements de VFTS, il occupe alors un nouvel atelier de 400 m2 avec du matériel de haute précision pour fabriquer

Ci-contre et ci-dessous, si la Lada 1600 R a aussi connu des évolutions circuit, c'est surtout en rallyes et notamment à l'Acropole qu'on l'a remarquée !

soupapes, arbres à cames, volants moteur allégés… Un team est créé avec des ingénieurs pointus : le motoriste Zginiev Kivertas, les mécaniciens Salious Zalanskas et Henrikas Chilinis, les ingénieurs Vitolas Silevitchus et Romas Luknialianvichus et les designers Vigandas Ulitskas et Arunas Volungiavichus. Les Jigouli arriveront montées de Russie directement avec le 1600, ce qui n'empêchera pas l'équipe de les démonter intégralement pour les préparer. Des autos efficaces qui, au-delà de leur origine, pouvaient séduire jusqu'en Europe Occidentale : ainsi, des 1600 R seront vendues en Grèce, en Belgique, Finlande…

VINGT ANS POUR DES AILES

C'est comme ça qu'à l'époque, Guy Moerenhout découvre cette auto. Guy est le bien connu collectionneur belge d'Abarth

2 DÉTAILS À LA LOUPE

STICKERS D'ÉPOQUE

AvtoExport USSR : les 1600 R envoyées en Europe Occidentale arborait cette décoration, ici fidèlement reproduite.

BRITISH ?

Le tableau de bord en formica d'origine donne un côté chic désuet à la cette Lada de course. Et une touche anglaise avec un peu d'imagination…

Les performances ne sont guère impressionnantes, mais la sensation de robustesse permet de rouler pied à la planche sans frémir...

+ D'INFOS

- **www.abarth-gmr.be :** vous trouverez tout l'univers de Guy Moerenhout et même les autos à vendre... Ou pas !
- **www.powerplus.net :** sponsor de Guy, une marque d'outillage à prix serrés !

historiques, mais aussi de Fiat, Lancia et voitures des Pays de l'Est et de compétition (si vous êtes un lecteur fidèle vous le connaissez par cœur !). Mécanicien de talent, patron de garages depuis la nuit des temps et surtout fin pilote, Guy court depuis qu'il en a l'âge : et si dans les années 70 il ne roule pas qu'en Lada, au moins travaille-t-il en coopération avec cette marque aussi bien en Belgique qu'en Allemagne ou dans le nord de l'Europe. Guy avait donc un intérêt particulier à intégrer dans sa magnifique et monumentale collection une 1600 R. Cependant, ça ne se trouve pas sous les sabots d'un cheval : impossible de connaître le nombre d'exemplaires produits (à l'époque, Brundza déclarait dans une interview en construite environ une douzaine par an, sur environ cinq ou six années...), mais il y en aura quelques dizaines... Beaucoup détruites, ou d'autres servant encore localement dans des démonstrations historiques. L'exemplaire mythique de Brundza de l'Acropole 1978 a été retrouvé en Grèce, modifié progressivement au bout de plusieurs années de compétition, puis a été restauré à l'identique depuis. On en trouve encore, pour une poignée d'euros (on vient de regarder sur le web, un Russe en vend une dans un état d'usage fatigué – il faut voir les photos, l'homme ne ménage pas la bête en rallye... - pour 2 000 €...), mais encore faut-il aller les chercher en Russie, et surtout les ramener... C'était plus simple pour Guy d'en réaliser une parfaite réplique. On peut même parler de reconstruction, puisque les 1600 R n'avaient pas de numéros particuliers et étaient simplement préparées avec des recettes simples et connues. Mais pour Guy, l'approximation n'existe pas : il fallait faire la réplique parfaite. Il se met alors en contact avec Stasys Brundza, récupère le maximum d'informations. Et se met en quête notamment d'une pièce particulièrement rare : les extensions d'ailes Groupe 2 très spécifiques permettant d'augmenter la monte pneumatique. « J'ai passé des annonces partout, en Russie, en Grèce, en Finlande où elle a beaucoup couru à l'époque... J'ai mis vingt ans à en dénicher des vraies ! » déclare Guy, qui a eu moins de mal à mettre la mécanique en conformité. Avec deux Weber 45, le 1600 sort désormais 165 ch relayés par une boîte 5 à crabots comme à l'époque. Et on peut vous le dire : une Lada, ça peut marcher très fort !

LES MODIFS

MOTEUR
4 cylindres en ligne, 1 569 cm3, 165 ch, deux carburateurs Weber 45 DCOE. Boîte 5 vitesses à crabots.

CARROSSERIE/CHÂSSIS
Coque autoporteuse acier, extensions d'ailes, spoiler avant. Attaches-capot. Jantes Cromodora Fiat, actuellement pneus 205/60R13. Phares additionnels. Suspension Bilstein, pneus Pirelli ou Goodyear. 960 kg.

HABITACLE
Volant trois branches, baquets. Harnais. Tableau de bord d'origine.

PERFORMANCES
Vitesse maximale environ 170 km/h.