

L'équipe V.E.C.

Notre équipe semble quelque peu stagner. Hans MATTI, après deux saisons européennes raccrochait sa combinaison et se contentait de participer à la rétrospective de Lausanne avec sa Bugatti.

G. Pouponnot n'est sorti qu'une fois pour aller courir à Montlhéry où il termina à une belle quatrième place derrière deux très rapides Lotus 23 et une Lister Jaguar. Malheureusement un choc avec un autre concurrent qui le poussait proprement au freinage allait compromettre la fin de sa saison car les dégâts à la Terrier étaient assez importants.

Jean-Louis Klein fit deux sorties en coupe d'Europe avec son Alfa-Roméo, courant en G.T. spécial avec une voiture quasiment de série, il ne pouvait pas espérer faire mieux que de la figuration, spécialement dans la classe 1600 où il se retrouvait avec une armada de très rapides "tubolare" ou Lotus Elan. En fin de saison, Jean-Louis a fait les premiers tours de roues avec la Lotus 22 qu'il vient de restaurer. Je suis sûr qu'il aura beaucoup de plaisir à conduire une monoplace l'an prochain et j'espère qu'il aura la possibilité de faire plus de courses qu'en 1983.

William HOFER jouait la carte suisse en s'inscrivant au challenge G.H.S. qui est en fait le "championnat suisse" de la spécialité. Avec sa "deux pattes", DB Panhard disposant de seulement 850 cc. Il lui était impossible de se battre contre les Alfa-Roméo 1300. Cette phrase résume la saison de William qui se fit néanmoins bien plaisir et a décidé de remettre ça en 1984 avec l'Alfa-Roméo rachetée à Jean-Louis Klein.

L'équipe V.E.C. a reçu un renfort bienvenu avec l'arrivée de Rodolphe Von Fellenberg, amateur de grandes voitures américaines, Rodolphe participait à quelques épreuves du challenge G.H.S. avec une Chevrolet Corvette. Débuter en compétition avec un tel véhicule n'est pas chose facile et Rodolphe s'en tirait fort bien malgré des ennuis de freins à Dijon, où Rodolphe s'était fait accompagner par Jacques JONNERET qui suivit la course avec beaucoup d'intérêt.



Rudolph
Von FELLEBERG

De mon côté, j'entamais ma sixième saison en Lotus 7. Comme William, je m'inscrivais au challenge G.H.B. ce qui me donnait un peu l'occasion de courir en Suisse où malheureusement les organisateurs nous considèrent quelquefois comme des parents pauvres. J'ai eu beaucoup de plaisir à courir en circuit où le comportement de ma Seven m'étonne toujours. En championnat d'Europe, le nombre de participants stagne en sport et en monoplaces. Par contre, en G.T. spécial, la participation devient impressionnante et la course à l'armement bat son plein. A Montlhéry par exemple la classe GTS 1600 était si nombreuse qu'il a fallu organiser une course spéciale pour elle. L'usine Alfa Roméo en soutenant officiellement la Scuderia del Portello a franchi un pas important et sera peut-être imitée dans sa démarche par d'autres constructeurs. Ceci accentuerait la course à l'armement mais amènerait sans doute de très belles voitures sur les lignes de départ.



Je terminerais par un souhait, celui de voir la course V.E.C. ne pas trop se prendre au sérieux, ceci veut aussi dire que les autorités qui régissent notre sport émettent une réglementation simple et limitent les paperasseries.

L'équipe des R 8 G de la Meute n'a malheureusement fait qu'une sortie à Lignières où J.P.Grenier dominait assez nettement le lot de voitures bleues.

En 1984 la Meute organisera à nouveau les 12 et 13 mai, l'épreuve V.E.C de Lignières qui est la seule course de Suisse exclusivement réservée aux voitures anciennes. En plus, la Meute se chargera de l'organisation technique de la Retrospective de Vernier du 26 au 29 avril 1984. Que de pain sur la planche....

E. Perrin