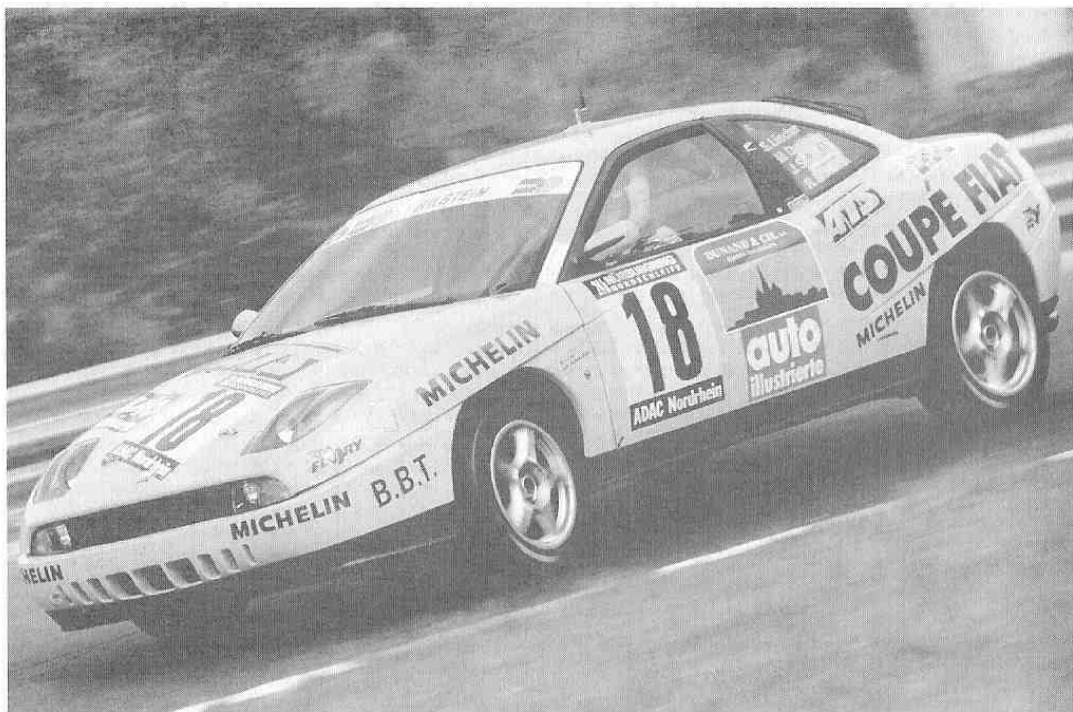


John SALMONA et Régis LAPLANA



La saison 1997 avec le coupé FIAT a commencé pour nous par des essais au Nürburgring, afin de préparer au mieux notre objectif principal, les 24 Heures au mois de juin.

Nous sommes engagés dans le championnat d'Europe groupe N. La première course a lieu sur le circuit de Maggione.

Ce championnat est disputé en majorité par des équipes professionnelles bien structurées avec de grosses BMW pleines de chevaux. A côté, nous faisons un peu touristes avec nos moyens. La première manche va nous faire découvrir des problèmes de frein

sur ce tourniquet très exigeant. John s'en sortira très bien malgré les freins avants fer sur fer. Pour la deuxième manche, comme nous n'avons pas d'autre plaquettes, celles des essais qui étaient au rebut sont d'un seul coup déclarées neuves. Je pars même en pneus de série, car normalement les freins ne dureront pas toute la course. La pluie viendra à mon secours, les freins tiendront et le week-end se soldera par une troisième place inespérée.

Un mois après arrive le rendez-vous des 24 heures du Nürburgring. L'équipe est renforcée par un troisième meutard en la personne de Michel Dunand et

John SALMONA et Régis LAPLANA *suite*

par Stefan Lüscher, rédacteur en chef de l'Auto Illustrierte.

L'équipe d'assistance qui est composée d'une majorité de meutards a été très efficace tout le week-end, chacun tenant son rôle à merveille.

Dans cette course, l'expression tourner comme une montre suisse a été vérifiée malgré deux grains de sable, (problème pour pomper toute l'essence et un écrou de roue grippé), aucun incident mécanique n'est venu troubler notre plan de marche.

Un bon rythme et une bonne expérience du ring, alliés à un bon choix de pneus et une bonne stratégie, le résultat est là: deuxièmes de classe, cinquièmes au général du championnat d'Europe et dix-septièmes au scratch. Les Suisses qui faisaient sourire n'ont plus fait rire grand monde après 24 heures de course, nous avons signé là un excellent résultat.

La suite de la saison a été malheureusement moins faste, les 24 heures de Spa-Francorchamps sont même devenues galère. Nous nous retrouvons, John et moi avec le double champion de France de Supertourisme Eric Cayrolle, qui découvre le groupe N mais pas l'épreuve de Spa.

L'équipe des mécaniciens, amputée cette fois de ses meutards a eu beaucoup, beaucoup de travail. Les ennuis ont commencé aux essais, fuite d'huile de boîte à vitesses, fusible de pompe à essence. Puis en course, les plaquettes de frein qui fondent (au sens propre du terme), fuite radiateur et disque de frein cassé. Puis, je vais jouer un moment dans le bac à sable et pour finir, le pignon de deuxième vitesse explose en faisant un trou dans le carter. Nous franchissons quand même la ligne d'arrivée, mais avec les regrets d'être passés à côté du sujet.

Pour notre dernière course à Dijon Prenois, la motivation est moindre car nous savons que sur ce circuit nous ne serons pas performants. Le scénario va se confirmer aux essais comme en course, nous nous contenterons du cinquième rang dans notre classe.

En conclusion, même si la deuxième moitié de saison est décevante, nous garderons un bon souvenir du Nürburgring.

1998 est encore à l'état de projet, avec toujours en point de mire nos 24 heures fétiches en Allemagne.