

Gérard Larrousse chez Porsche

Il est le seul pilote français à avoir vécu de l'intérieur la grande époque Porsche de la fin des années 60, début des années 70. Les souvenirs de Gérard Larrousse concernant cette période faste sont encore nombreux. Rallyes en 911, circuits en 908 et 917, l'heure est venue d'ouvrir avec lui cette fabuleuse page d'histoire!

W.G : Bonjour Monsieur Larrousse, comment allez-vous ?

G.L : Je vais plutôt bien! Je ne me plains pas car j'ai gardé un bon physique qui me permet encore de pratiquer beaucoup d'activités sportives et de piloter dès que j'en ai l'opportunité.



W.G : Pour nous, lecteurs du magazine Flat6, c'est surtout votre carrière chez Porsche qui nous intéresse le plus, bien sur, mais d'où vient votre passion pour le sport automobile ?

G.L : Cette passion a démarré très tôt avant même que j'ai eu mon permis de conduire. Tout ce qui

avait un moteur me branchait, depuis ma mobylette jusqu'à la voiture de ma mère que je conduisais en cachette. A seize ans ma mère a décidé que je n'aurais pas de motos car trop dangereuses. Nous avons fini par m'acheter une Inter, petite voiture à trois roues construite à Lyon, puis un Messerschmidt, mon premier contact avec les voitures allemandes. En vacances près d' Aix en Provence, je regardais passer mes premiers rallyes sur les routes du Var et j'ai commencé à m'entraîner à d raper avec ma Vespa 400 d s mes dix huit ans. Enfin le détonateur a été à l' cole, lorsque, avec des copains, j'ai décidé de participer à mon premier rallye à Paris, le rallye des Lions en 1961, sur la Simca P60 de ma mère. C'était vraiment un début, car pas de Karting et pas d' cole de pilotage! ! ! Puis ce fut un long apprentissage qui durera huit ans, Dauphine 1093, R8 Gordini, NSU 1000TT; Alpine, et enfin Porsche en 1969.



W.G : Est-ce que vous vous souvenez encore de votre première participation au volant d'une Porsche ?

G.L : Engagé pour une saison de rallyes, ma première épreuve fut le Monte-Carlo 1969. C'est grâce à Vic Eltord que je suis entré chez Porsche où il m'avait recommandé après notre fameuse bagarre au Monte-Carlo 1968. Je me souviens que j'avais été très d cu par la puissance de mon mulot de reconnaissance, sortant d'une Alpine 1600 au temp rument très rageur. La Porsche me paraissait presque une voiture de p p re. Mais la suite m'a tait changé de jugement!

W.G : Sur vos Porsche d'époque, on remarquait parfois des autocollants de produits de coiffure, vous étiez dans ce métier? '

G.L : Non, pas vraiment, mais Magic-fix, qui était un fixateur pour mes cheveux, Il a été mon premier sponsor personnel et m'a accompagné quelques années dans la course automobile. La photo publicitaire a beaucoup fait rire mes copains ...

W.G : En 1969, vous avez gagné le Tour de France et Le Tour de Corse avec la fameuse Porsche 911 R dont Vic Elford disait que c'était une vraie bombe. Quelle est votre opinion?

G.L : Elle était avant tout légère et donc plus agile que la 911S en rallye. J'ai conduit deux modèles: avec le moteur double arbres qui était plus puissant mais beaucoup plus pointu, il prenait allègrement 9000t/m. Le moteur double allumage simple arbre était beaucoup plus souple et adapté au rallye ;Il m'a permis de remporter le Tour de Corse alors que personne n'aurait misé sur nous devant l'armada des berlinettes Alpine.



W.G : La 911 R fut remplacée par la 911 ST, quelles étaient les différences entre les deux?

G.L : Il s'agit de la voiture du Monte-carlo 1970. Plus puissante en 2,21, la voiture était aussi plus lourde. En reconnaissances, j'avais hérité d'un moteur spécial avec des nouvelles chemises qui consommait autant d'huile que d'essence. Pour la course le problème fut réglé de justesse par l'usine. La fiabilité de la 911 était telle que nous partions par la route de Stuttgart pour prendre le départ à Varsovie. Les routes Polonaises enneigées nous menaient au Nord jusqu'à Gdansk pour redescendre ensuite jusqu'à Monte-carlo où nous trouvions notre première assistance après environ 3000km

W.G : Après la 911 ST, il y eut la 911 RS, est-ce que vous vous souvenez encore du début de cette voiture au Tour de Corse 1972 ?

G.L : Bien sûr, je me souviens surtout de la reconnaissance avec le jeune ingénieur Singer qui avait du mal à nous suivre. A l'époque j'étais très exigeant sur les réglages d'amortisseurs et nous avons beaucoup travaillé pour mettre au point la voiture, difficile à conduire sur les routes corses. Elle était très performante mais la direction était trop lourde et sans assistance. J'avais dû rapprocher ma position de conduite très près du volant, les bras complètement pliés pour essayer de tenir la distance. J'avais aussi fait adapter un baquet spécial qui préfigurait les nouveaux sièges modernes beaucoup plus enveloppants au niveau des épaules. Dommage que les boulons de cardans n'aient pas tenu !

W.G : Porsche, à part le Safari, s'est retiré officiellement du Championnat du Monde des Rallyes au début des années 70. Est-ce que c'était une décision regrettable à votre avis?

G.L : Les rallyes devenaient de plus en plus chers et Porsche a toujours été très prudent dans son approche du sport automobile. L'effort demandé par leur engagement en championnat du monde d'endurance sur circuits pour construire et développer la 917 était une des raisons de leur retrait des rallyes.

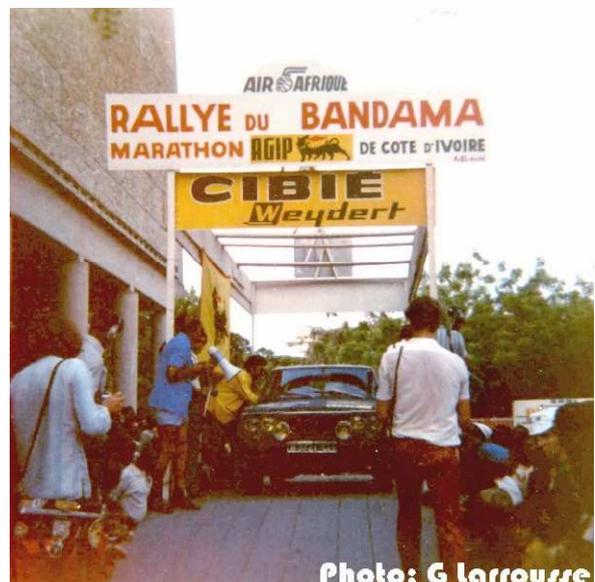


Photo: G Larrousse

W.G : Appéciez-vous les épreuves comme le Safari ?

G.L: J'ai goûté aux courses Africaines plus tard en participant au rallye de Côte d'Ivoire en 1972 et 1973 sur Datsun, et j'ai beaucoup aimé. Je

regrette de ne pas avoir eu l'occasion de participer au Paris Dakar.

W.G : Toujours côté Rallyes, la Porsche 914/6 faisait ses débuts au Monte Carlo 1971. Pourquoi Porsche a abandonné le développement de cette voiture si vite?

G.L: Ce n'était pas le grand amour avec la 914, que je n'aimais pas conduire. Au Monte-carlo 1971, j'ai été obligé de me cacher pour adapter sur ma voiture les réglages qui me convenaient. Il faut dire que chez Porsche, certains ingénieurs étaient un peu lourds... et têtus. Les réglages définis par l'usine étaient les seuls valables et les pilotes devaient s'adapter !!!

W.G : Ses débuts furent cependant très remarquables et prometteurs avec les trois premières places au Marathon de la Route 1970/1 Et la victoire en classe Gt au Mans! Quelle était votre opinion, sur cette voiture?

G.L : Le châssis de la 914 n'était pas très rigide et son succès commercial mitigé...Au marathon ce fut une belle démonstration de la fiabilité et de l'organisation Porsche. Notre équipe a gagné parce qu'avec Claude Haldi et Helmut Marko nous avons décidé de ne pas suivre le tableau de marche imposé par l'usine pendant le tour de lancement et le tour d'arrêt de nos relais. Au bout de trois jours, la différence était faite Les autres pilotes s'en sont rendus compte trop tard.



W.G : En Belgique, et maintenant en France, on roule à nouveau avec la GT3 en Rallyes, est-ce qu'il y a encore un futur pour Porsche en rallyes ou pour les rallyes tout court?

G.L: J'espère qu'il y aura encore des Porsche longtemps en rallye. C'est une voiture formidable et j'ai encore pu l'apprécier en participant au

Monte-Carlo historique au volant d'une magnifique 911 RS 2,7 prêtée par mon ami Yves Saguato. Le moteur n'a pas vieilli ni même la tenue de route. Seuls les freins sont d'une autre époque ...

W.G : Quelle fut votre plus belle victoire au volant d'une Porsche, et quelle est la Porsche la plus spectaculaire que vous ayez conduit?

G. L : Ma plus belle victoire fut sans aucun doute celle obtenue avec Vic Elford aux 1000 km du Nürburgring, de haute lutte devant des pilotes aussi prestigieux que Jo Siffert et Pedro Rodriguez. La voiture préparée par l'usine sous les couleurs Martini était redoutable d'efficacité et nous n'avons fait aucune erreur.. La voiture la plus spectaculaire fut la Porsche 917 Martini des 24h du Mans 1971. La plus rapide en ligne droite avec 380 km/h avait aussi une tenue de route fantastique qui nous permettait de négocier la courbe des Hunaudières et le s avant maison blanche à fond absolu. Les ingénieurs Porsche avaient découvert le principe de l'aspiration de l'air sous la voiture en inversant le sens de la turbine du moteur. Il ne manquait que les jupes, ce que d'autres ont inventé par la suite

W.G : Le Mans 1969 fut sans doute une épreuve inoubliable. Est-ce que Porsche a perdu la victoire à cause d'un Jacky Ickx " malin »?

G.L: C'était ma première grande course avec Porsche. J'étais le plus jeune des pilotes et le moins expérimenté et Hermann le plus âgé, selon la volonté de Rico Steinemann notre directeur de course. Pendant la nuit, il y avait beaucoup de brouillard et Udo Schutz est sorti de la route devant moi au moment où je me rapprochais de lui pour le doubler. Sa voiture a pris feu; il s'en est sorti miraculeusement, mais je ne le savais pas, n'ayant aucun moyen de communication. A la faveur de mon ravitaillement, on m'a rassuré enfin sur la santé d'Udo, mais tout l'état major Porsche, le Docteur Bott, l'ingénieur Flegl, le chef mécanicien Peter Falk ont inspecté ma voiture pour voir si je ne l'avais pas poussée Pour un temps au tour identique, nous disposions avec la 908 d'une vitesse de pointe légèrement supérieure à la Ford GT40 que nous avons rejointe dès cinq heures du matin. Malheureusement en fin de course, nos freins n'étaient pas au mieux et je pense que Jacky s'en était rendu compte: il fallait qu'il passe Mulsanne en tête! Je ne jette pas la pierre à mon coéquipier Hans Hermann qui était aussi un rusé et je ne

sais pas si je m'en serais mieux sorti moi-même. Imaginez que j' ai été dans la voiture dans le dernier relais et que je finisse comme Hermann deuxième, il est probable que j'aurais porté le chapeau de la défaite



W.G : Vous, comme Vic Elford, étiez considéré comme très éclectique. Est-ce que c'était un avantage comme pilote, par exemple à la Targa Florio ou le Nürburgring ?

G.L : Certainement plus à la Targa ou nous devions apprendre 70 km de route par coeur! L'habitude des rallyes m'a beaucoup aidé en reconnaissance. En course mon style de conduite était adapté aux changements d'adhérence avec une entrée plus tardive dans les virages que celle des pistards aux trajectoires plus tendues. J'avais aussi une bonne habitude des conditions climatiques qui pouvaient changer d'un bout à l'autre du circuit et des conditions de faible adhérence. Pour le Nürburgring c'était un peu moins vrai, car les pilotes de circuits le connaissaient aussi par coeur. Il fallait surtout beaucoup d'essais et un gros coeur pour aller vite sur ce tracé et en connaître toutes les finesses. C'est Jean Guichet qui m'a fait faire mes premiers tours du Nürburg, et je m'en souviens encore !

W.G : Vic Elford avait décidé de devenir 'pistard' mais vous avez continué à pratiquer les deux disciplines (rallye et circuit). Pourquoi?

G.L : Par passion et Pour le plaisir. En plus l'école des circuits a beaucoup apporté à ma conduite de rallyman, notamment dans la manière d'aborder les grandes courbes. L'ambiance des rallyes avait quelque chose ce parfum d'aventure et surtout ce contact avec les autres pilotes et avec la population que ce soit en reconnaissances ou pendant l'épreuve. En circuit, les pilotes sont

séparés du public et la communication entre les gens de la course est réduite au minimum.

W.G : Si nous ne nous trompons pas, vous n'avez pas eu d'accidents graves dans votre carrière ? Est-ce que vous vous souvenez d'un moment précaire ?

G.L: En fait j'ai eu beaucoup de chance !! Je ne suis pas mort et je n'ai pas eu de séquelles de mes accidents. Car je me suis cassé à peu près tous les membres mais jamais gravement. En parachute, je me suis cassé les deux jambes en même temps. Et mon accident le plus grave a été quand je suis passé au travers d'une baie vitrée chez Alpine. En Porsche, je me suis fait une grande frayeur avec la 917, quand, à Zeltweg je suis passé en marche arrière à plus de 100 km/h dans la courbe rapide après les stands. Mon pneu AR avait éclaté. Le temps m'a paru très long pendant cette marche arrière avant de me cracher, sans mal pour moi, dans les rails au moins 500m plus loin.

W.G : Avez-vous quelques anecdotes à partager avec nos lecteurs?

G.L: *J'en ai beaucoup* et il faudrait un livre pour toutes les raconter. La Targa-Florio a été pour moi une source de nombreuses anecdotes. Notre arrivée à Palerme avec l'équipe Porsche en 1969 n'est pas passée inaperçue et la 911 S de notre ingénieur, le Docteur Engels, disparut dès la première nuit à Palerme. C'était une Kolossal Katastroph pour cet allemand discipliné Mais c'était mal connaître les Siciliens. Nous étions allés raconter la mésaventure au Président de l'automobile club de Palerme, le comte Pucci, et dès le lendemain matin, la 911 était revenue comme par miracle au grand soulagement e notre ingénieur. En reconnaissance j'ai percuté un pauvre chien qui est retombé sur mes genoux dans le spider 908 et que je ne pouvais plus faire sortir du cockpit, jusqu'à ce que des paysans ne le sortent avec une fourche. L 'horreur! Il y avait du sang partout dans la voiture. En course, vers midi, direction cassée je termine ma course folle dans une propriété en plein mariage! Le parrain prend soin de ma voiture pour qu'elle ne soit pas dépouillée, et me voilà invité à la noce alors que la course continuait jusqu'à six heures du soir, sans possibilité de prévenir mon équipe et ma femme qui m'attendait, follement inquiète. Peu avant, Brian Redman avait eu un grave accident et avait été brûlé au visage dans l'incendie de sa 908-03. J'étais alors en piste et tour après tour, il

n'est plus resté sur la route que le vilebrequin du moteur qui était la seule pièce en acier de la voiture! Tout le reste était en plastique ou en magnésium. Récemment invité à la Targa Florio historique, j'ai passé des bons moments à raconter toutes ces anecdotes avec Vic et Nino Vacarella.

W.G : Si vous aviez le choix d'une Porsche pour participer à une course historique, laquelle serait votre voiture type préférée?

G.L: Je rêverais de reconduire soit la 911 R du tour de France 1969, soit la 911 psychédélique du tour de France 1970. Cette dernière avait été préparée à l'usine et j'avais parié une caisse de champagne aux mécanos s'ils descendaient le poids en dessous des 800kg. Tout avait été allégé avec soin jusqu'aux charnières de portes trouées et Jurgen Barth ne fut pas peu fier de m'annoncer que la voiture pesait 780kg !



W.G : On vous a vu au Tour de France 1996 et aux Spa Classic 6 heures au volant d'une Porsche 911. Est ce qu'il y a une chance de vous revoir dans des autres épreuves ou événements comme Goodwood?

G.L: J'ai remplacé Jürgen pour le tour de France 1996 et c'est ce qui m'a remis dans le bain des courses historiques. En 1999, Thierry Perrier et Jean Paul Richard m'ont donné l'occasion de conduire tour à tour leur 911 2 litres avec laquelle nous participions aux 6h de Jarama et la 911 GT3R flambante neuve avec laquelle nous participions la semaine suivante à la première course du championnat GT FIA à Valencia. Ce fut une belle expérience pour moi et l'occasion de constater le chemin parcouru par la 911 en trente ans.

W.G : Est ce qu'il y a toujours une histoire d'amour avec la marque Porsche?

G.L : Il y a certainement un lien fort puisque je porte tous les jours une chaîne autour du cou avec une 908 03 en or, offerte par Mr Porsche pour notre victoire avec Vic aux 1000km du Nürburgring 1971. En fait il s'agissait de deux boutons de manchette de chemise que nous avons transformés en pendentifs. Mes années chez Porsche m'ont longtemps permis de rouler tous les jours avec. Mais c'était la belle époque sans la limitation de vitesse, et j'estime avoir eu beaucoup de chances d'en profiter. Je pense avoir battu le record de vitesse sur autoroute, entre Paris et Le Mans au volant d'une 928 54 où l'aiguille du compteur est rarement descendue en dessous de 300km/h. Ce record ne sera pas battu.



W.G : Au Nürburgring, nous avons vu Kurt Ahrens avec sa combinaison Porsche de 1969. Est ce que vous avez gardé aussi des souvenirs d'époque comme photos plaques, coupes, etc...?

G.L: Je suis très conservateur et j'ai gardé tous mes anciens blousons et mes plaques de rallye. Entre autres j'ai le blouson Porsche des pilotes officiels de 1969 vert fluo à bande rouge, le blouson de l'équipe Martini Porsche, la plaque de rallye du tour de France 1969 et du tour de Corse, etc...

**Par Wilfried Geerts pour Flat6 Magazine
Photos: Porsche Ag & archives G Larrousse**