

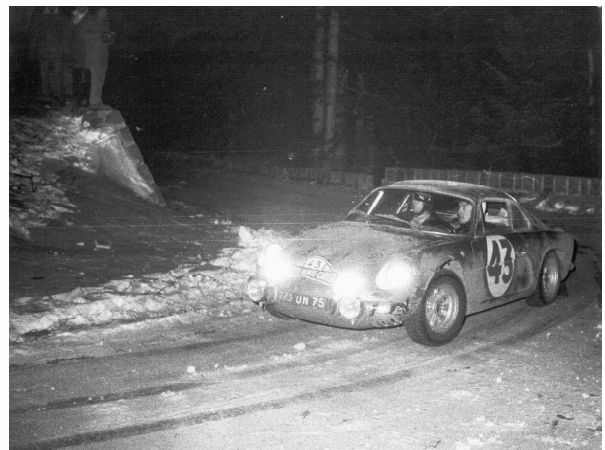
Tour de France :

Histoire de réussite de Gérard Larrousse

Gérard Larrousse vient d'une région de France qui a engendré et qui engendre encore des experts dans des domaines aussi divers que la grande cuisine et le commerce de la soie. Mais apparemment, cette région n'en a pas encore épuisé ces professions: une série de pilotes de course et de rallye français de renom viennent de Lyon et des environs, d'une certaine façon, ce sont les Bocuse du volant, et Gérard Larrousse était l'un des meilleurs au cours de sa carrière. Sa vie se résume en une carrière brillante tout d'abord comme pilote de course et de rallye, puis comme directeur de course et finalement comme chef d'équipe de sa propre écurie F1- alors que son père n'avait même pas son permis de conduire. Papa Larrousse s'attendait bien naturellement à ce que les intérêts professionnels de son fils né en 1940 se portent vers le commerce de la soie. A cette fin, on envoya Gérard en 1962 à l'Ecole Supérieure de Commerce de Paris, la fameuse SUP de CO. Il y suivit avec assiduité ses cours de commerce pendant trois ans, mais c'est tout aussi assidûment qu'il apparaissait sur les circuits de rallye du pays, la plupart du temps avec une petite Dauphine 1093 et différents co-pilotes et qu'il y remporta dès le début des victoires dans sa catégorie et de bons classements. Même son service militaire, effectué ensuite dans le 3ème R.P .I.M.A. à Carcassonne, ne pu anéantir sa passion des rallyes. Malgré des loisirs réduits, il remporta cette année là encore des succès respectables. Il n'est donc pas surprenant qu'après une nouvelle saison de succès en tant que pilote officiel de l'écurie CEIDA-NSU, il ait été engagé dans l'équipe d'usine Renault pour 1967 et 1968. Au volant de l'Alpine, il courut pour la Régie française presque tous les grands rallyes et d'importantes courses de circuit, ce qui lui permit d'allonger la liste de ses succès. C'est ainsi qu'il attira évidemment l'attention du département des courses de Porsche, le Rallye de Monte Carlo de 1968 jouant un rôle particulièrement important. Gérard y aurait presque joué un sale tour à son futur employeur en rapportant en France la victoire au classement général pour Renault Alpine dans ce rallye au fort impact publicitaire. Après le rallye dans la métropole méditerranéenne, suivit le grand circuit fermé de

Monaco Vals-les-Bains au cours duquel, à la surprise générale, trois des petits bolides bleus dominèrent d'abord la grille internationale. Puis les Français reçurent deux coups durs: le pilote de tête Piot emballa son moteur et Andruet atterrit peu après dans un fossé. Il ne restait plus que l'équipage Larrousse/Callewaert, qui avait accumulé 14 secondes d'avance jusqu'à Monte Carlo sur Elfort/Stone. Lorsque le jeudi soir, le départ fut donné aux 60 plus rapides au cours de cette nuit décisive, la chance n'avait encore avantaagé aucune équipe. Une Alpine Renault, deux Porsche, une BMC et une Lancia avaient de réelles chances de gagner.

Les premiers temps aux essais revinrent à Toivonen (Porsche), la première traversée du Turini à Vinatier (Alpine). A Cayolle, Elford dominait dans sa Porsche et chaque fois, Larrousse talonnait le premier. Puis vint le deuxième passage du Turini, et avec lui la catastrophe nationale, qui passionna la France à longueur de journée beaucoup plus que la politique et qui devait encore avoir des suites judiciaires un an plus tard. Peu de gens savaient qu'à cet instant, Elford était déjà en tête lorsque pour le malheur de Larrousse, des spectateurs assoiffés de sensations laissèrent glisser une plaque de neige sur la piste. L'Alpine rapide fut projetée contre le parapet d'un pont et du abandonner. Rien ne va plus dehors, c'est fini. Vic Elford et Pauli Toivonen, après une course passionnante, remportèrent une double victoire Porsche durement obtenue.



Malgré tout, ce méchant incident devait permettre que la participation de Gérard ne reste pas inaperçu à Zuffenhausen. Lors du Rallye de Monte Carlo en 1969, Larrousse courrait au volant d'une 911 S à injection et, avec son coéquipier Perramond, il remporta la deuxième place derrière Waldegaard/Helmer rapportant ainsi à Porsche une deuxième double victoire dans cette classique des rallyes. L'année suivante, ils arrivèrent dans le Port de Monte Carlo avec la même équipe et dans le même ordre, cette fois-ci toutefois avec la Porsche 911 S 2,2 litres -grâce à Toivonen, Waldegaard et Larrousse, Porsche était la première marque à réaliser un coup d'éclat avec des doubles victoires au rallye de Monte Carlo.

«Je repense volontiers aux trois années passées dans l'équipe d'usine Porsche. C'était l'époque où l'usine de Stuttgart faisait en très peu de temps des pas de géants dans le domaine du développement, et sur tous les fronts en sport automobile. Il y eut les différents types de 911, par exemple la 911 R, cet engin de rallye amaigri de 830 kg, et la 911 S presque imbattable lors des courses de GT. Vinrent s'ajouter les prototypes 3 litres de la série 908 et finalement ce légendaire type 917, qui courut pour la première fois au Mans en 1969. J'ai suivi de très près le développement de ces constructions intéressantes et suis fier aujourd'hui encore de les avoir toutes conduites sur les circuits du monde entier.» Sur le plan du challenge, il se sentait plus attiré par les rallyes que par les courses d'endurance. En rallye, on doit s'adapter à toute vitesse à de nouvelles situations inattendues, réagit d'un instant à l'autre à de nouvelles conditions atmosphériques ou routières. «Chaque rallye signifiait une nouvelle aventure et une nouvelle épreuve de force, mais au fond, je n'étais pas prêt à 100 pour-cent physiquement pour les efforts demandés par le sport de rallye», dit le chef d'équipe Gérard Larrousse de 1988 en repensant au sportif automobile Gérard Larrousse de 1969. «11^{me} manquait la force d'un Pauli Toivonen ou d'un Bjorn Waldegaard et d'un autre côté je n'ai jamais eu l'en traînement d'acier d'un Vic Elford» ajoute-t-il en passant en revue ses collègues de rallye de l'époque. «Les courses de circuit que j'ai effectuées pour Ford m'ont aussi passablement lessivé; chez Porsche, elles me coûtaient toutefois beaucoup moins d'efforts.» Vue sous cet angle, la victoire du sympathique Français au XVI^{ème} Tour de Corse, cette orgie de virages à travers la Corse, passionnante de bout en bout et dramatique à la fois, revêt une importance toute particulière. Présentant elle-

même une 911 R d'usine, l'équipe Larrousse/Gelin livra un merveilleux combat aux véritables équipes d'usine d'Alpine de Ford et de Lancia. Des problèmes techniques, des crevaisons et la malchance des concurrents aidèrent à briser la suprématie de longue date de l'Alpine Renault, sur l'île même de Napoléon alors qu'on fêtait son 200^{ème} anniversaire. C'est grâce à ce triomphe que Larrousse s'est inscrit sur la liste des tout grands du sport international de rallye. Seuls les connaisseurs du sport automobile savaient et savent que le «Tour de France» ne cache pas seulement le célèbre événement cycliste, mais aussi un challenge du sport automobile tout particulier, un «rallye de course» en quelque sorte, qui exigeait de ses vainqueurs et de ceux qui auraient aimé gagner, une condition physique, un courage, une intuition tactique et technique extrêmes mais aussi des qualités de sprinter. Ce «tour de France de l'automobile» faisait partie des très rares manifestations du calendrier international des courses, au cours desquelles seul un pilote de formation complète doté de capacités exceptionnelles dans toutes les spécialités pouvait réussir. Pas étonnant que les as du sport automobile de tous les temps, de Stirling Moss à Willy Mairesse, du Marquis de Portago à Jean Behra, et même de jeunes pilotes comme Vic Elford et Gérard Larrousse aient voulu relever le défi. En 1969, Gérard voulait remporter ce «tour» au volant d'une 911 R. Contre une concurrence massive aux effectifs souvent gigantesques, Larrousse ne prit le départ à Nice qu'à titre semi-officiel avec, finalement, le soutien de deux monteuses du département réparations de Porsche, sous la direction de Jürgen Barth. A la première étape de Nancy, on colla déjà sur sa Porsche l'autocollant jaune du pilote de tête au classement général et un autocollant bleu du meilleur prototype sur le capot avant, et ces bandes ornèrent la Porsche jusqu'à l'arrivée à Biarritz



Courses de côte, courses de circuit à Reims, Spa ou Clermont-Ferrand, Larrousse qui, entre-temps, conduit sait à vitesse modérée dans le trafic normal, contrôlait visiblement sans peine la concurrence, bien que les voitures de celle-ci soient en général de puissance supérieure. Cette victoire spectaculaire au «Tour de France» de 1969 prouva non seulement les qualités particulières de Gérard Larrousse en tant que pilote polyvalent, mais aussi celles de sa 911 R que Pauli Toivonen avait déjà poussée dans ses retranchements en début d'année sur le circuit de la Targa Florio. Porsche embaucha de plus en plus Monsieur Pokerface -c'est ainsi que de nombreux collègues appelaient Larrousse car il gardait toujours un air imperturbable, également pour les courses d'endurance que pour le championnat du monde des marques.

On n'a pas oublié la finale au poteau au Mans en 1969 lorsque l'équipage Herrmann/Larrousse avec sa 908 Coupé manqua la première victoire au classement général à 120 mètres près, à la suite d'une course acharnée de 24 heures et plus de 5000 kilomètres! Toutefois, les succès de Gérard au volant des prototypes Porsche suffirent à lui assurer le titre de champion de France des circuits. Pour l'essentiel des points obtenus, le bilan de 1970 est équivalent à celui de sa première année Porsche: au début avec la 911 S 2,2 litres, avec la 908-2 ou avec la 917. Victoires, deuxième et troisième places en série, de nouveau un titre de champion de France des circuits et une nouvelle 2ème place dans la plus importante de toutes les courses de voitures de sport et de prototypes, les 24 Heures du Mans. Finalement, Porsche y remporte avec Herrmann/Attwood la victoire au classement général sur 917. Larrousse/Kauhsen dans la Martini 917 aux couleurs pop et Lins/Marko dans la 908 complétèrent le triomphe. Même chose en 1971. Gérard est à nouveau champion de France des circuits et réitère sa victoire au Tour de France (autorisé par Porsche à prendre le départ pour Matra). Avec la victoire au classement général aux:1000 km du Nürburgring et aux 12 Heures de Sebring, l'équipe Elford/Larrousse a contribué à ce que Porsche remporte à nouveau le titre de champion du monde des marques. Mais cette année apporte encore une nouvelle expérience: en compagnie du Finlandais Leo Kinnunen, Gérard remporte la deuxième place aux «1000 km de Paris», cette fois-ci au volant d'une 917 CanAm, le premier pas vers la percée du turbo qui, les années suivantes, devait avec des développements constants, dominer aux USA et au Canada, les courses CanAm financièrement

très lourdes. Porsche se retire toutefois fin 1971 des courses de voitures de sport et du championnat du monde des marques -on a gagné tout ce qu'il y avait à gagner. Courir des courses contre soi-même ne contribue que peu au développement technique, ne donne que peu de plaisir et n'est pas très efficace sur le plan publicitaire. C'est ainsi que la plupart des pilotes reçoivent leur lettre de licenciement. Larrousse courra les années suivantes pour l'Ecurie Bonnier, pour Ford Cologne et pour Matra-Simca en tant que pilote sous contrat -et remportera entretemps une nouvelle deuxième place au Rallye de Monte Carlo en 1972, au volant d'une Porsche privée 911 2,4 litres.



Des nombreuses victoires qui suivront encore, nous ne mentionneront ici que les deux victoires au classement général au Mans en 1973 et en 1974, la victoire au classement général aux 1000 km de Zeltweg et le triomphe lors de la Targa Florio de 1974. Elles sont représentatives d'une liste de succès presque sans fin, et qui finalement montre encore d'excellentes places en Formule II (en 1975). Puis, c'en est fini de la carrière active. On lui propose le poste de directeur sportif chez Renault. Des hauts et des bas, des victoires brillantes en Formule 1 et d'amères déceptions. Il aura tout vu chez Renault. Renault fut la première équipe à gagner avec un moteur turbo en Grand Prix. Et elle perdit pourtant le titre de champion du monde des pilotes au moment décisif en raison de problèmes techniques. Le passage chez Ligier se révéla pour Larrousse un intermède encore moins réjouissant. Les douches écossaises forgent toutefois plus un caractère ambitieux qu'elles ne le brisent et c'est ainsi que Gérard Larrousse se décida à risquer un pas gigantesque. Avec le soutien de son ami Didier Calmels, il voulait utiliser dans sa propre écurie l'expérience acquise en tant que directeur des courses chez Renault et Ligier. Dès l'hiver 86/87, l'Ecurie Larrousse-Calmels naquit de l'amitié entre Gérard et Didier. Leur voiture de course comprenait un châssis Lola fabriqué en Angleterre et un moteur Cosworth. Ce que la

première saison avait promis ne se réalisa toutefois pas la deuxième année -en 1988. Personne n'en voulut toutefois à la jeune équipe de Formule 1, des sponsors à l'esprit national continuent à assurer un appui financier suffisant. Les choses devraient aller beaucoup mieux en 1989. Le pacte avec Chrysler-Lamborghini était bien sauvegardé. «Certes, je n'ai pas rejoint l'industrie de la soie où je serais sans doute aujourd'hui directeur commercial de quelque entreprise mais, plus d'une fois, mon avenir n'a tenu qu'à un fil de soie», ainsi Gérard Larrousse résume-t-il en souriant sa carrière à ce jour pas le moins du monde Pokerface pendant un instant. Nous souhaitons à Gérard qui eut tant de succès avec Porsche que le fil tienne toujours bon à l'avenir.



Par Thora Homung, photos: archives G Larrousse
Christophorus N°221 dec 1989