

CHAMPIONS

Emmanuel Collard (à droite) en compagnie de Jean-Jacques Malevaut, qui a remporté plusieurs titres nationaux dans les années 80 et 90.

1981 – 2011. La firme Sodikart fête cette année ses trente ans d'existence. L'occasion pour France Auto de profiter de ce fil rouge pour **revenir sur trois décennies de karting français**. Et pour évoquer les temps forts de cette période, rien de mieux que le témoignage d'un Champion du Monde. Ce mois-ci, Emmanuel Collard, titré à Laval en 1988, nous fait le récit des années 80.

PARTIE 1

UNE HISTOIRE DE 30 ANS LES ANNÉES 80

Tandis que sur le circuit de Fenouillet, Pierre-Henri Raphanel, qui fera un bref passage en Formule 1, s'impose dans le Championnat de France Inter face aux références du moment que sont notamment Marc Boulineau, Jacques Saint-Guirons et Gilles Fabre, on s'agit du côté de la Loire-Atlantique. Gildas et Alain Mérian, tous deux pilotes reconnus de la ligue Maine-Bretagne, décident de créer leur commerce de karting et fondent Sodikart. Instituteur le jour, Gildas développe son petit commerce dans le pavillon familial le reste du temps, et devient bientôt importateur de la marque danoise Dino qui va rapidement faire une belle percée, d'abord dans l'ouest, puis peu à peu dans le reste de l'hexagone.

PILOTES DU DIMANCHE

Pendant ce temps, un petit blondinet découvre de son côté les joies du karting en région parisienne. « J'ai débuté en 1982 », se souvient Emmanuel

Collard, « et afin d'apprendre le "métier", mon père m'emmenait tous les week-ends courir à droite et à gauche. A l'époque, il y avait une multitude de courses au calendrier, et notamment beaucoup d'amicales qui ne se déroulaient que le dimanche. La formule était simple mais extrêmement formatrice. Comme il n'y avait pas de séances chrono organisées, un tirage au sort était effectué pour donner l'ordre de départ de la première manche, et cette grille était inversée pour la seconde. Cela obligeait à ne pas s'endormir pour doubler et pour remonter dans le peloton, afin d'avoir un total de points qui te donnait une bonne place au départ de la finale. C'était une super école, car il fallait être vraiment très incisif pour bien se placer. J'ai donc fait une multitude de courses de ce genre, notamment ce que l'on appelait des occasionnelles "bottes de paille", tracées sur des places ou des parkings. J'adorais ce genre de courses où il fallait être précis pour aller vite et savoir se faufiler pour remonter. Il y avait des épreuves majeures comme

le Grand Prix de Chevilly ou celui de Rungis où, en plus, il y avait de super lots à gagner ! ».

La formule d'enseignement est bonne, puisque dès sa première saison, le sociétaire de l'ASK Meudon s'impose au Championnat de France sur son Birel à moteur Peugeot 80cc, directement ici d'un cyclomoteur. « Quand on regarde le palmarès des courses minimales, cadets et junior de ces années-là, tu remarques qu'un grand nombre de pilotes que j'ai côtoyé ont réussi un beau parcours dans l'automobile. Mes concurrents de l'époque se nommaient notamment Laurent Aiello, Jean-Christophe Boullion, Yvan Muller, Franck Lagorce, sans oublier aussi Eric Héлары ou Christophe Bouchut qui étaient un peu plus vieux mais contre qui j'ai aussi couru. On "s'éclatait" en piste, mais aussi en dehors car nous étions copains. Descendus des karts, on jouait au foot, on faisait du vélo ou des courses avec les petites Yamaha PW. A l'époque, un pilote nous impressionnait vraiment, c'était Mike Wilson. Il était attaqué super fort et





«Manu» en compagnie de Jean-Marie Balestre et Ernest Buser à la remise des prix de la FIA 1988.

Valence, champion du Monde Formule K 1989.

semblait avoir pris un ascendant psychologique sur ses adversaires. Il avait aussi l'habitude de «cisailler» beaucoup au volant ce qui rendait son pilotage très spectaculaire ».

MICHELIN ENFLAMME LE MANS

Déjà double Champion du Monde, le pilote italo-anglais est présent sur le sol français en ce mois de septembre 1983. Le Championnat du Monde est organisé au Mans sur cette piste de Maison Blanche qui ne porte pas encore le nom d'Alain Prost. Tous les champions sont au rendez-vous avec des pilotes d'expérience comme Terry Fullerton, Peter de Bruyn ou Lars Forsman. Côté hexagonal, la France rêve d'un podium pour Marc Boulineau. La guerre des pneus fait rage, et les modèles spéciaux distribués sous le manteau par Dunlop et Bridgestone sont plus recherchés que l'or dans le Colorado. Même récupérés usagés dans les poubelles derrière les stands des stars du moment, ces gommages s'avèrent en effet plus performantes que des enveloppes neuves de série !

Dans ce concert japonais, un camion banalisé passe inaperçu. Pourtant, il emporte à son bord un contenu sous haute surveillance. Soucieux de tester ses produits radiaux à travers les contraintes d'un kart de compétition, Michelin a produit pour l'occasion une série de pneus prototypes mis à disposition de Patrick Dias. Pilote de haut

“ Un grand nombre de pilotes que j'ai côtoyé ont réussi un beau parcours dans l'automobile.

Emmanuel Collard

niveau en kart, Dias est essayeur chez Michelin au quotidien. Malgré le handicap d'un moteur DAP qui n'est qu'un 100cc réalésé à 127cc face aux vrais 135cc Komet qui équipent quasiment tout le reste du plateau, le Français fait des étincelles en piste. Troisième aux essais, second après les manches, d'anonyme ou presque, Dias se voit bombardé parmi les favoris de la course. Au départ de la finale, les 10.000 spectateurs massés autour des 1200 mètres du circuit tendent le cou pour apprécier la performance de Dias et Bibendum face aux Birel-Komet équipés de Dunlop de Forsman, Wilson et Boulineau. Le Français est second mais perd en ligne droite ce qu'il grappille en virages grâce à l'efficacité diabolique de ses pneus. Wilson en profite et bondit sur le protégé de Guy Mazière, fameux importateur de la marque DAP en France. Sèchement écarté de la bonne trajectoire par « Mike the kart », Patrick perd le contact avec les deux Birel boys et rétrograde même cinquième. Devant, un Wilson autoritaire, le terme est faible, a pris le dessus sur Forsman et conserve avec hargne le leadership

jusqu'à l'arrivée, engrangeant son troisième titre d'affilée. Héroïque, Marc Boulineau arrache une place sur le podium dans le dernier virage, deux places devant Dias dans une épreuve qui restera dans les annales du kart.

GÈNÈSE D'UN CHAMPION

En parallèle au karting de haut niveau, les catégories de promotion font l'objet de beaucoup de soins de la part du Groupement National de Karting. Après la Classe Bleue qui draina un grand nombre de pilotes à la fin des années 70 et au début des années 80, la Formule France a vu le jour. « Je courais à l'époque en junior, et mon père ayant sympathisé avec Michel Thubert, concepteur des moteurs français RKD, celui-ci nous a proposé de participer au Championnat de France Formule France 1985, catégorie qui était justement équipée par RKD. Au pied levé, j'ai remporté le titre devant mon copain Vincent Arpino sur le circuit de Varennes-sur-Allier qui n'était pas encore très connu sur le plan national au contraire de Valence, Laval ou Le Mans ».



ÉVOLUTION

De haut en bas et de gauche à droite : 1981 : Cathy Müller, 1983 : Laurent Aiello, 1983 : Patrick Dias / Mike Wilson, 1986 : Jean-Christophe Boullion, 1986 : Colin/Lesage, 1986 : Départ 24H du Mans, 1989 : Emmanuel Collard, 1989 : Mike Wilson.

**1****2****3****1** Guy Maziere.**2** Beaucoup de courses de karting se déroulaient au cœur des villes et villages dans les années 80.**3** L'équipe des pilotes Sodikart/Groupe Moulet.

“ Ce titre acquis d'une longueur de pare-chocs reste pour moi un moment extrêmement fort de ma carrière.

Emmanuel Collard

C'est d'ailleurs dans la Sarthe la même année que le parcours du pilote français prend une nouvelle dimension. « Nous étions présents à la Coupe du Monde Junior, l'année où Andréa Gilardi qui était un super pilote, l'a emporté devant Michael Schumacher. De notre côté, nous n'avons pas fait de grands résultats, mais à la fin du week-end, le gars qui était dans le stand à côté de nous depuis le début de la compétition, est venu voir mon père pour lui proposer de me faire courir. Il était, disait-il, vraiment impressionné par moi, ce que mon père n'a pas vraiment pris au sérieux. En se renseignant un peu, on a appris qu'il s'agissait en fait de Renato Merlin, préparateur extrêmement réputé ». L'affaire est en fait tout à fait sérieuse, et en prenant « Manu » sous son aile, le sorcier italien va le faire évoluer au plus haut niveau du kart.

Courant en Italie et dans toute l'Europe, Collard se fait un peu oublier en France tandis qu'une enseigne ne cesse de monter en puissance dans l'hexagone. En 1987, Eddy Coubard gagne coup sur coup les Championnats de France Junior et Nationale 1 sur des ensembles Dino engagés par Sodikart. Le revendeur de Nantes a bien grandi, s'est installé au bord d'une piste et a bâti un redoutable service course autour de pilotes comme l'expérimenté Patrick Roujou ou le jeune Eddy Coubard. Après les titres nationaux, c'est un podium au Championnat d'Europe sur la magni-

fique piste de Grabels près de Montpellier qui attend Coubard et son équipe. « C'est effectivement à cette époque que Sodikart a vraiment franchi un cap en terme de résultats », confirme Collard. « Comme Merlin, ils ont très tôt opté pour le moteur Rotax qui était devenu l'arme absolue en 100cc, et au Championnat du Monde en fin d'année, c'est à côté de moi sur la troisième marche du podium que j'ai retrouvé Eddy ». Hé oui, le pilote qui a usé ses fonds de combinaison à Angerville et Mantes-la-Jolie s'est en effet mué en un redoutable compétiteur en se frottant aux meilleurs pilotes mondiaux. De retour sur le sol français pour les Championnats du Monde organisés à Laval en 1988, Manu et son Kali-CRG s'imposent au finish en Supercent à l'issue d'un fantastique duel face à l'Italien Fabrizio de Simone. « Ce titre acquis d'une longueur de pare-chocs reste pour moi un moment extrêmement fort de ma carrière. Une seule chose a assombri ma joie après avoir franchi la ligne d'arrivée, c'est qu'il allait maintenant falloir répondre aux journalistes ! J'étais timide et très réservé à l'époque, et c'était un vrai cauchemar d'avoir à parler devant un micro ou une caméra ».

NOUVEAUX HORIZONS

Titres et podiums offrent de nouvelles perspectives aux champions du moment. Pour Emmanuel, la porte de l'automobile s'ouvre toute grande devant lui : « La semaine suivant mon titre à Laval, j'ai

été convoqué chez Elf qui m'a proposé un volant et un financement en Formule Renault. En parallèle de ma saison en auto, j'ai également continué à courir un an en karting, dans la catégorie reine qui était la Formule K ». Après Yvan Muller qui avait été le coéquipier de Mike Wilson, s'offrant au passage un titre européen en Formule K, Manu retrouve à son tour l'idole de ses débuts en karting. « Nous étions l'un et l'autre coéquipiers chez Kali-Kart, et d'entrée de jeu mon admiration s'est transformée en haine. Il n'appréciait pas du tout que je vienne jouer sur ses plaques-bandes et c'était tendu entre nous. Notre dernière confrontation eut lieu en France aux Championnats du Monde organisés à Valence fin 89. Suite à des ennuis de carburateur, je partais d'un peu loin en finale, et voulant en faire un peu trop, j'ai freiné très tard au bout de la ligne droite de départ, emmenant un peu tout le monde avec moi, tandis que je grimpais sur l'échappement du kart de de Simone. Après l'avoir privé du titre l'année précédente en Supercent, voilà maintenant que j'abîmais son échappement, pénalisant ainsi son rendement moteur. J'étais un peu embêté pour lui, d'autant qu'il était le seul à pouvoir aller chercher Wilson ce jour là. C'est finalement Mike qui a gagné le titre pour la sixième fois, un record dans l'histoire du kart ».

Chez Sodikart, les succès sportifs ont permis d'intéresser un partenaire de poids qui investira d'importants moyens au sein de la structure tricolore, lui permettant de continuer à se développer tant sur le plan sportif qu'industriel. Du Minime à l'Inter, Gildas Mérian et ses troupes ont démontré leur capacité à s'imposer partout, et s'apprentent à devenir à présent constructeur de leurs propres châssis. Les années 1990 s'annoncent brillantes pour l'usine nantaise, tandis qu'Emmanuel se voit promettre une ascension vers la F3 et la F3000.