AZURAMA

Janvier 2017 n°109

Sommaire :

Maxi 1000
Editorial
Le mot du président
Composition du Conseil d'Administration 2017
Classements 2016
Cronica Espanola par Ramon

Royale Ecurie Azur asbl
Siège social : « Le Baron »
avenue baron A. d'Huart 4
1150 - Bruxelles – tél : 02 772 49 41
Banque : BE40 3101 4388 7563

Editeur responsable : Ivan Derivière – rue aux Racines 8C – 1440 Braine le Château

Le Trophée Maxi 1000

Créé en 1996, le Trophée Maxi 1000 est réservé aux voitures de tourisme et Grand tourisme de moins de 1300 cc produites à plus de 50 exemplaires avant le 31/12/1976. Pour le classement, le plateau est scindé en 2 classes de cylindrée : classe 1 de 0 à 1 000 cc et classe 2 de 1 001 à 1 300 cc. Il fait aujourd'hui partie du Championnat de France des véhicules historiques.

Après une longue interruption de 1985 à 2009, j'ai décidé de reprendre la compétition automobile avec pour objectif de me replonger dans l'ambiance et l'atmosphère qui m'avait accompagné de 1978 à 1985.

La direction de la course historique était donc toute tracée, et après quelques courses en GDC j'ai vite replongé vers mes premières amours, les petites voitures en groupe 2.

Il faut dire que j'avais débuté en BMW 700 S (si, si, comme Jacky Ickx !), suivi par une Gordini 1150cc, une Cooper S 1300, et ensuite quelques Alfa Roméo, Golf, Sirocco etc …

Après avoir quitté le GDC, qui allait devenir le BGDC, et sa « magnifique évolution ! » qu'on lui connaît aujourd'hui, qui ne fait d'ailleurs que confirmer mes choix, le Trophée Maxi 1000 s'est avéré être un excellent terrain de jeux.

Seul bémol il est fréquenté par beaucoup de Français, mais rien n'est parfait en ce bas monde !

Trêve de plaisanterie j'ai donc replongé dans ce gouffre à millions qu'est la compétition automobile avec une CLAN Crusader de 998 cc, équipée d'une mécanique moteur et boîte d'Hillman Imp, carrosserie tout en polyester avec arceau intégré et conduite à droite.

Il s'agit d'une mécanique extraordinaire pour les années 60, bloc Alu, culasse alu, arbre à came en tête, distribution par chaîne, pour environ 90 – 95 CV, la voiture pesant en tout 600 Kg. Seul bémol, c'est une voiture Anglaise et les fuites d'huile font partie du « plaisir au quotidien ».

Un seul gros défaut, l'admission et l'échappement sont du même côté, avec l'échappement juste en dessous des carbus. L'arrière a pris feu à 3 reprises, et par 2 fois les extincteurs de la voie des stands n'ont pas fonctionné (une fois à Croix En Ternois, une fois à Franco !).

Pour le reste la voiture est fabuleuse pour un plaisir maximum dans ce trophée qui voit se côtoyer Mini, Alfa, Simca, Trabant, Panhard, Lancia, Autobianchi, Fiat, Honda N600, …..

En Maxi 1000 tout le monde se connaît, et la majorité des équipes restent sur place tout le WE, ce qui donne parfois l'occasion de mémorables parties de mécanique à même le sol, et des applaudissements nourris quand un moteur démarre enfin au milieu de la nuit.

Les courses sont organisées sur des circuits Français mythiques comme Le Castellet, Pau ville, Charade, Nogaro, Le Mans, et nous avons également limé Francorchamps, Brands Hatch, …

Les déplacements sont évidemment conséquents, et, en général, je quitte Bruxelles le mercredi matin pour un retour, souvent, le lundi midi après une nuit à fréquenter les camions Espagnols qui roulent comme des tarés. Ils sont plus vite que les polonais ou les Roumains, c'est peu dire !

J'ai vu, dans Paris, à 3 heures du matin, 2 camions Espagnols se tirer la bourre et enquiller les raccordements du périphérique et autres grandes courbes à 100 Km/h, le pied dedans, parfois à 2 de front.

Le petit nombre de participants en moins de 1000 m'a convaincu d'évoluer vers la catégorie supérieure et j'ai ainsi mis en chantier une Simca R2 G2.

Le moteur est préparé par Pierre Brunetti et affiche 136 CV au banc, la boîte est à crabot avec autobloquant, et la caisse, entièrement préparée dans mes splendides ateliers (qui jouxtent ma cuisine _), avoue 730 Kg. sur la balance.
Nous restons néanmoins 120 Kg. plus lourd que les meilleures Mini (homologation oblige), ce qui est un handicap pratiquement insurmontable, bien que notre tenue de route et freinage soient largement supérieurs.

Avec un bon pilote au volant (en fait un jeune !) la voiture vaut un top 5, et les courses devant sont particulièrement animées……. A suivre

EDITORIAL

« Maintenant, je veux me taire et laisser parler le cheval ailé : dis-nous ton univers, racontes-nous encore et encore, pour que nos succès, nos joies brèves, nos rires, nos illusions soient dégagées du temps.

Ce serait alors comme si tout recommençait. »

C'est par ces mots que Jacques Simons, fondateur de l'Azurama en 1965, terminait son premier éditorial.

Je veux redire ici toute mon admiration pour ce personnage légendaire (pour ceux qui l'ont connu…) et pour son style inimitable.

Eh oui, 52 ans déjà qu'il nous enrichissait par la qualité de ses écrits.

En peu de mots, il arrivait à synthétiser ce que pouvait être une revue de passionnés : un organe de liaison et de mémoire.

Mais, aujourd'hui, rien, ou si peu, n'a changé : le cheval ailé, emblème de l'écurie, c'est vous, chacun des membres de notre club.

L'Azurama est là pour vous et surtout **par vous.**

En effet, ce n'est pas une mini équipe de rédaction qui peut, à elle toute seule, le tenir debout, le rendre intéressant.

« Un Pégase a besoin d'avoine pour vivre »

C'est à vous, pilotes, copilotes, assistants, préparateurs ou sympathisants, qu'il appartient de contribuer pro-activement à son contenu.

A vos plumes et à vos photos, 2017 vous attend !

Ivan Derivière

Belcar
MPower
Chrisal
RJRACING
BMW M235i Racing
Van Reeth
DUNLOP

Le mot du président

Chèr(e)s membres,

Tout d'abord, je tiens à vous présenter mes meilleurs vœux pour cette année 2017 qui commence. Qu'elle soit remplie d'huile de moteur, de bons chronos et de défis sportifs !

Cette année, nous sommes heureux d'accueillir deux jeunes recrues au sein du comité : Ramon et Vincent. Ils apportent avec eux des idées nouvelles et une envie de faire évoluer l'écurie Azur.

Nous sommes aussi heureux de constater un nouveau dynamisme au sein de notre sport avec plusieurs programmes qui se sont mis en place. Nous avons par exemple la coupe Citroën C1 qui est programmée en duo avec la coupe 2CV, le nouveau championnat Karting Indoor officialisé par le RACB et l'évolution notoire du BGDC et de ses gentlemans.

Un vent nouveau souffle également sur les rallyes mondiaux avec l'arrivée des WRC 2017. A notre niveau, le rallye provincial reste d'un bon rapport entre le prix, la qualité et le plaisir. Tout en étant accessible à tous, il nous propose un challenge sportif de haut niveau.

La pérennité de l'Azur est assurée par l'arrivée de nouveaux jeunes qui viennent remplir les rangs de notre écurie et qui ont l'esprit Azur. Nous sommes heureux de les compter parmi nous et nous espérons qu'ils prendront beaucoup de plaisirs sportifs.

Notamment Mathieu Detry qui est une valeur montante du circuit belge tant en TRC, qu'en Fun Cup et Legend Cars. Il y a également Martin Hébette qui s'exporte en Karting 2T.

Nous les félicitons ainsi que l'ensemble des compétiteurs de notre club qui nous représentent dans toutes les catégories du sport automobile.

Merci aussi au comité Azur qui me seconde toujours avec le sourire et l'envie de faire vivre l'écurie Azur

Sportivement,

Votre Président,

Luc Princen.

CITROËN

INSPIRED BY

GARAGE PIGEON CITROËN ETTERBEEK
Rue Général Leman 59
1040 Etterbeek- Tél: 02/647.91.67
garage.pigeon@skynet.be

Conseil d'administration 2017

Président d'honneur…….. **Serge BOTHY**

Président ……. **Luc Princen**
Chaussée Saint Pierre 91
1040 Bruxelles
02/649.74.34
princenluc@gmail.com

Vice-Président …… **Raphaël van der Straten**
Chaussée de la Verte Voie 16
1300 Wavre
0475/918767

Secrétariat …….. **Michel Chapel**
Rue de la Limite 58
1970 Wezembeek-Oppem
Michel.chapel@cfwb.be

Challenges …….. **Gary Peeters**
Rue Général Leman 57
1040 Bruxelles
02/647.91.67 0497/22.18.17
garypeeters@skynet.be

Ramon Gonzales Canales
Av. Paul Hymans 126 / bte 37
1200 Woluwe Saint Lambert
0034 600 31 44 59
ragoncan@yahoo.es

Azurama ..... **Ivan Derivière**
Rue aux racines 8c
1440 Braine-le-Château
02/354.81.98 0476/80.19.69
derivan@skynet.be

Michel Chapel

Relations pilotes …… **Vincent Steels**
0477/13.93.93
vincent-vaillant@hotmail.com

Trésorier et « webmaster »……. **Jérémy Princen**
Chaussée Saint Pierre 91
1040 Bruxelles
02/649.74.34 0494/91.46.23
Jeremyprincen@skynet.be

Classements et challenges de la Royale Ecurie Azur

Circuits

Circuit Endurance	Total	Nb épreuves	6 Max
Van Riet Christophe	5144	20	2006
Detry Mathieu	4041	16	1844
Cartenian Kristoffer	2797	11	1844
Rasse John	2204	9	1807
Vannettelbosch Grégory	2094	9	1642
Bourdouch Jean-Marc	2104	10	1630
Raphaël van der Straten	2048	11	1576
de Latre du Bosqueau Thierry	1537	8	1456
Deridder Christian	1107	5	1107
"Jo La Coupe "	992	4	992
Franken Christian	796	5	796
De Smet Mathieu	754	4	754
Cesari Fabian	753	4	753
Gilson Mathieu	753	4	753
Den Hondt Salim	518	2	518
De Gand Marc	459	2	459
Peeters Jonathan	301	1	301
Morlet Jacques	301	1	301
Lannaux Philippe	248	2	248
Niclot Quentin	248	2	248
Michalakis Marc	239	1	239
Van Gelder Nicolas	220	1	220
Van Hove Chloé	185	1	185
Van Damme Grégory	166	1	166
Verraleweck Jérome	166	1	166
Steels Vincent	147	1	147
Steels Olivier	147	1	147
Navez Benoit	47	1	47

Circuit sprint	Total	Nb épreuves	6 Max
Detry Mathieu	3423	14	1755
Chapel Michel	2696	12	1500
Mathay Marc	998	5	998
Van Riet Christophe	554	2	554
Princen Jérémy	527	2	527

Karting	Total	Nb épreuves	6 Max
Ronvaux Arthur	3023	16	1449
Hebette Martin	3364	16	1436

Rallye

Rallye	Total	Nb épreuves	6 Max
Lizen Cyrill	585	4	585
Velo Yago	556	4	556
Dozot Corentin	433	4	433
Van Gool Stef	396	3	396
Peeters Jonathan	218	1	218
Van Riet Christophe	140	1	140
Bourdouch Jean-Marc	102	1	102
de Latre du Bosqueau Thierry	88	1	88
Wilmus Christophe	86	1	86
Guillemin Christian	68	2	68
Verhelle Claude	47	2	47

Copilote	Total	Nb épreuves	6 Max
Thirionet Yves	894	7	793
Segers David	558	5	558
Lietar Robin	310	1	310
Werner Eric	259	1	259
Quevrain Antoine	255	1	255
Laudens Alexis	218	1	218
Paternotte Ives	209	1	209
Bertrand Nathalie	140	1	140
Penasse Julien	102	1	102
Lizen Cyrill	82	2	82

Classement général	Nbr épreuves	Total
Detry Mathieu	30	7464
Van Riet Christophe	23	5838
Hebette Martin	16	3364
Ronvaux Arthur	16	3023
Cartenian Kristoffer	11	2797
Chapel Michel	12	2696
Bourdouch Jean-Marc	11	2206
Rasse John	9	2204
Vannettelbosch Grégory	9	2094
Raphaël van der Straten	11	2048
de Latre du Bosqueau Thierry	9	1625
Deridder Christian	5	1107
Mathay Marc	5	998
"Jo La Coupe "	4	992
Thirionet Yves	7	894
Franken Christian	5	796
De Smet Mathieu	4	754
Cesari Fabian	4	753
Gilson Mathieu	4	753
Lizen Cyrill	6	667
Segers David	5	558
Velo Yago	4	556
Princen Jérémy	2	527
Peeters Jonathan	2	519
Den Hondt Salim	2	518
De Gand Marc	2	459
Dozot Corentin	4	433

Van Gool Stefaan	3	396
Lietar Robin	1	310
Morlet Jacques	1	301
Werner Eric	1	259
Quevrain Antoine	1	255
Lannaux Philippe	2	248
Niclot Quentin	2	248
Michalakis Marc	1	239
Van Gelder Nicolas	1	220
Laudens Alexis	1	218
Paternotte Ives	1	209
Van Hove Chloé	1	185
Van Damme Grégory	1	166
Verraleweck Jérome	1	166
Steels Olivier	1	147
Steels Vincent	1	147
Bertrand Nathalie	1	140
Penasse Julien	1	102
Wilmus Christophe	1	86
Guillemin Christian	2	68
Navez Benoit	1	47
Verhelle Claude	2	47

Challenges

Challenge des Dames	
Van Hove Chloé	185
Bertrand Nathalie	140

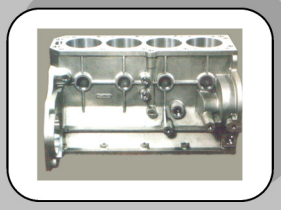
Challenge Mathay	6 MAX
Van Riet Christophe	2006
Detry Mathieu	1849
Bourdouch Jean-Marc	1630
de Latre du Bosqueau Thierry	1456
Lizen Cyrill	667

Challenge des Jeunes	
Detry Mathieu	1849
Ronvaux Arthur	1449
Hebette Martin	1436
Lizen Cyrill	667
Velo Yago	556
Peeters Jonathan	519
Dozot Corentin	443
Lietar Robin	310
Quevrain Antoine	225
Van Gelder Nicolas	220
Laudens Alexis	218
Van Damme Grégory	166
Verraleweck Jérome	166
Steels Olivier	147
Steels Vincent	147

Challenge de la Progressivité	2015	2016	Différence
Cartenian Kristoffer	205	254	49
Hebette Martin	165	210	45
Van Gool Stefaan	95	132	37
Deridder Christian	186	221	35
Vannettelbosch Grégory	199	233	34
Van Riet Christophe	222	254	32
Rasse John	218	245	27
Segers david	101	112	11
Detry Mathieu	239	249	10
Chapel Michel	216	225	9
Ronvaux Arthur	186	189	3
Franken Christian	185	159	-26
Boudouch Jean-Marc	229	201	-28
Thirionet Yves	168	128	-40
Lizen Cyrill	161	111	-50
Raphaël van der Straten	258	186	-72

M.T.A. construction mécanique et de

○ Tournage ○ Fraisage ○ Forage ○ Honage
○ Rectification ○ Soudure ○
○ Etude et Réalisation de machines spéciales
du plan à la mise en fonction

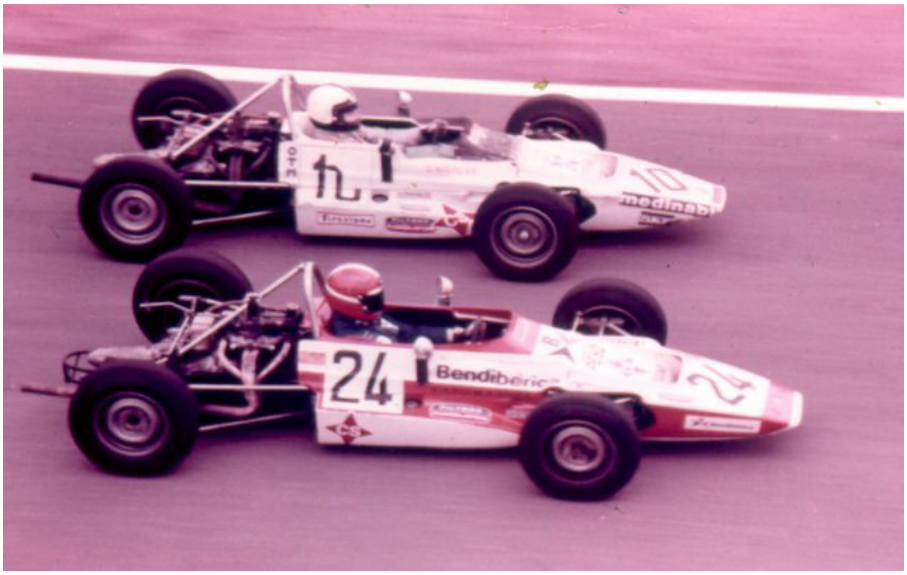


M.T.A. sprl 79 rue de la Procession, 1070 Bruxelles
Tél : +32 2 520 82 26 Fax : +32 2 522 19 43
www. mtasprl.be mta @ proximedia.be

Nostalgie

SEAT SPORT : parcours multidisciplinaire d'une marque espagnole dans le monde de la compétition.

Les origines de l'implication de Seat en sport auto remontent à 1970, année de création de la formule « 1430 », formule de promotion en circuit réservée à des monoplaces à moteur Seat 1430 et boite de vitesse de Seat 600.



Un an plus tard un département des « véhicules spéciaux » fut créé, véritable précurseur du département compétition Seat Sport.

Dès 1972, Seat s'engagea dans le championnat d'Espagne de rallye avec la Seat 124 « 1430 », s'adjugeant la même année le titre des pilotes avec Salvador Canellas, suivi d'une succession ininterrompue de victoires de marque entre 1973 et 1979.

Mais la marque ambitionnait une implication plus internationale pour développer ses activités en s'engageant en championnat d'Europe, permettant ainsi à Antonio Zanini de devenir vice-champion en 1976 et 1979.

Vint ensuite la première incursion de Seat en Mondial de rallye au Montecarlo 1977, au cours de laquelle Zanini et Canellas réussirent à se classer en 3^{e} et 4^{e} position au classement général.

Antonio Zanini: 3º clasificado en el Rallye de Montecarlo 1977

Au début des années 80, la rupture de Seat avec le groupe Fiat déclencha une crise temporaire qui eut des répercussions négatives sur les ressources disponibles pour ses activités sportives, jusqu'à ce que l'intégration dans le groupe VW en 1985 lui apporta un ballon d'oxygène qui lui permit de reprendre part à différents championnats.

C'est ainsi que le catalan José Maria Servià en profita pour se hisser à la 2ème place du championnat Rallye asphalte en 1987, tandis que Antonio Rius gagnait le championnat terre en 86 et 89 à bord d'une Seat Marbella Proto.

Antonio Rius: ganador del certamen de nacional de Tierra

Dans les années 90, Seat s'aventura dans une nouvelle discipline peu présente en Espagne à ce moment, les rallye-raids.

La marque s'empara des titres de la Coupe d'Espagne de Rallye raids en 90 et 91 avec José Marie Servia et développa ensuite un proto pour les épreuves internationales qui devait rapporter quelques succès et qui se distinguait par la robustesse de sa construction , la Seat Toledo Marathon.

Seat Toledo Marathon: Seat se adentraba en la disciplina de los Raids

Le retour de Seat en Mondial de Rallye ne se fit qu'en 1995. Cette année-là, Erwin Weber gagna la catégorie 2 roues motrices à l'Acropole au volant d'une Ibiza 1,8 16v.

Ce triomphe entraina la marque à se lancer à fond dans la Coupe 2l du Mondial de Rallye en 1996, qui se solda par un triomphe grâce à Jésus Puras aux commandes de la Seat Ibiza Kit Car, championnat que la marque s'attribua de nouveau en 97 et 98, grâce surtout à la robustesse et fiabilité de la voiture.

En 2000, Seat s'en gagea brièvement dans la catégorie reine du Mondial de Rallye : les WRC 2L.

A cette époque de forte concurrence avec des marques officielles comme

Peugeot, Ford, Subaru, Mitsubishi ou Hyunday, les résultats furent loin des expectatives, malgré le concours de pilotes expérimentés comme Didier Auriol ou Harri Rovanperra.

Dès lors, en 2004, Seat se réorienta vers les circuits

L'implication en championnat mondial de tourisme fut totale, tant sur le plan technique que sportif, avec comme résultat le titre mondial en 2008 pour Yvan Muller et en 2009 pour Gabriele Tarquini.

Primer título del WTCC para Seat con Yvan Muller en 2008

Mais la crise financière qui commençait à atteindre l'Espagne à c e moment, fit que la marque abandonna officiellement le WTCC à partir de 2010, tout en continuant à soutenir diverses équipes privées qui obtinrent de nombreux succès .

Actuellement, Seat na participe officiellement à aucun championnat, mais sa coupe monomarque en circuit, la « Supercopa Seat Léon », au début de niveau national, gagna tout le continent et devint une référence pour tous ceux qui ambitionnaient des résultats en circuit, avec sept épreuves en France, Portugal, Angleterre, Autriche, Allemagne, Italie et Espagne.

Sans aucun doute, il s'agissait d'une des coupes monomarques la plus intéressante et la plus disputée d'Europe.

Seat Leon Supercopa: una copa monomarca altamente competida

L'esprit de compétition a toujours été lié à la marque Seat depuis les années 70 et j'ai la conviction que, une fois que la situation financière le permettra, on reverra des équipes officielles Seat dans les principales disciplines de la compétition automobile.