

# 1977

L'Alpine A 310 V6 de Jean Ragnotti est une voiture officielle construite à Dieppe. Elle disposait d'une cylindrée de 2850 cm<sup>3</sup> et d'une puissance de 265 ch pour un poids de 850 kg. Une seconde voiture identique a été confiée à l'Autrichien Herbert Grünsteidl. Plus tard Philippe Wambergue a racheté cette A 310 V6. Il la possède toujours !



## RAGNOTTI INAUGURE

### VÉCU

Le 16 Octobre 1977, au rallycross de Saint-Junien, avant dernière épreuve du championnat, le mécanicien de Jean Ragnotti, Pierre Roussel n'a pas pu déceler le problème moteur qu'il y avait sur l'A310 V6 du pilote officiel Renault. Sur place, il a essayé de comprendre pourquoi le moteur ne marchait pas. Il a constaté qu'une soupape était cassée, mais que le piston n'était pas gravement touché. N'ayant pas la possibilité d'ouvrir le moteur pour changer la soupape, Pierre Roussel a donc isolé le sixième cylindre en positionnant un tuyau en caoutchouc sur le trou de bougie pour évacuer les gaz vers l'extérieur... Il a neutralisé l'allumage correspondant et bouché les gicleurs du corps des carburateurs afin d'éviter d'injecter du carburant. Le piston se contentait ainsi d'aspirer que de l'air ! Le système a bien marché puisque Jean Ragnotti a remporté finale et Super Finale !

(Source Berlinette Mag n° 22 d'Août-Septembre 2007)

**Après une preuve « test » à Lohéac le 5 Septembre 1976, un Championnat de France de rallycross est organisé dès l'année suivante. Jean Ragnotti, sur une Alpine A 310 V6 officielle a gagné sept des neuf courses en Classe 2, plus six Super Finales, remportant très facilement son premier titre national. Il en rajoutera d'autres dans les années suivantes, mais dans des disciplines différentes.**

Michel Hommel et son groupe de travail à la FFSA ont motivé onze circuits en plus de Lohéac pour le premier Championnat de France de rallycross, millésime 77. Un seul circuit est une adaptation de petite piste bitume au rallycross (Bois-Guyon), deux autres sont tracés sur d'anciens aérodromes (Lorraine, Usseau-Châtellerauld), un autre est un ancien circuit d'autocross réaménagé (St-Junien), enfin, les derniers (Reims-Juvincourt, Quenne-Auxerre, Alençon-Essay) sont des créations spécifiques pour le rallycross. Quatre autres courses sont annoncées (Le Beaujolais le 19 juin, Lure le 10 juillet, Grenoble-La Mure le 16 octobre et Le Luc le 30 octobre). Seule la première, le Beaujolais, à Fleurie, aura lieu, mais en 1978. En 2007, trois épreuves de 1977 existent encore : Lohéac, mais sur un autre site, à l'Ouest du village depuis 1986, Essay, qui a été de nombreuses fois réaménagé, est resté dans sa célèbre cuvette naturelle et Lunéville-Chenevières a subi, au fil des années, beaucoup

de transformations. Juste à côté du Circuit du Bois-Guyon, appelé désormais Circuit de l'Ouest Parisien, une nouvelle piste de rallycross a été créée à Dreux en 2007 !

### DEUX ÉQUIPES D'USINE !

Les équipes officielles Renault et Peugeot se sont immédiatement intéressées à cette nouvelle discipline. Renault, dans un premier temps, a annoncé deux Alpine A 310 V6 pour la Classe 2, une pour Jean Ragnotti, la seconde pour Marie-Claude Beaumont. Il n'y en aura qu'une, celle de Ragnotti, Marie-Claude Beaumont préférant arrêter la compétition en acceptant un poste d'attachée de presse chez... Renault Sport. De son côté, Peugeot construira une Peugeot 104 ZS pour Jean-Claude Lefebvre, une 1400 cm<sup>3</sup> pour la Classe 1. Environ quarante pilotes ont participé à chaque course, pour moitié des pilotes français, l'autre étant constituée de pilotes européens.



Bruno Saby a délaissé un temps le Championnat de France des rallyes pour transformer son Alpine A 110 groupe 5 en version rallycross. De son côté, Bertrand Lenoir a abandonné l'autocross pour se construire une Porsche 911 2.4 litres de rallycross alors que Pierre Brunetti se détournera du circuit pour le rallycross sur une Simca 1000 Rallye 2. De nombreux pilotes britanniques, belges, hollandais, autrichiens et allemands viendront très souvent doubler le nombre de concurrents.

En Classe 2, Jean Ragnotti a remporté sept courses sur neuf épreuves augmentant son capital points par six victoires en Super Finales, s'abstenant même de courir en Lorraine, neuvième et dernière épreuve de la saison, choisissant un exotique Rallye Safari Calédonien le même week-end. Il va sans dire qu'il a été sacré Champion de France au soir de la huitième course à St-Junien. Dans la petite classe, Jean-Claude Lefebvre a remporté la première course, Reims-Juvincourt, sur sa petite Peugeot 104 ZS 1400 de 110 ch pour... 650 kilos. En dépit de l'augmentation de puissance (135 ch) dès Lohéac, la Peugeot officielle a subi la domination de l'Alpine A 110 1600 Squale de Bruno

Saby, qui a signé six succès d'affilée, « laissant » une seconde et dernière victoire à Lefebvre en Lorraine. Au chapitre des victoires « européennes », l'Autrichien Franz Wurz, père d'Alexander Wurz, pilote... de F1 chez Williams en 2007, s'est imposé au Bois-Guyon en Classe 2 sur une superbe Lancia Stratos HF 3 litres tandis que l'Allemand Heinz Bubetz (Porsche 911 Carrera 3 litres) a signé l'ultime succès de 1977, en Lorraine en Classe 2.

### 100.000 F DE PRIX !

Dès 1977, un challenge BP-Autohebdo, doté de 100.000 F de prix, représentant en pouvoir d'achat de 2006, 50.965 euros (!), a été créé pour faciliter la venue de pilotes européens. Il est intéressant de savoir que fin 1976, le rallycross se déroule déjà dans sept pays européens, la France étant la huitième. Dans le cadre de ce Challenge, Jean Ragnotti a bien entendu raflé la mise attribuée au premier, 25.000 F (12.742 euros de 2006), devant Bruno Saby et Jean-Claude Lefebvre. Le premier pilote européen classé est l'Anglais Gordon Rogers, quatrième, qui a remporté une course, au Bois-Guyon, sur une diabolique Mini Leyland 1500.



1



2



3



4



5



6

1 Bertrand Lenoir, transfuge de l'autocross, a construit une Porsche 911 avec un petit moteur de 2,4 litres (200 ch) pour un poids de... 840 kg. Les pilotes Européens étaient mieux lotis avec des moteurs 3 litres de 300 ch. Lenoir termine à une excellente quatrième place au Championnat de France.

2 Jean-Claude Lagniez a participé à deux courses, notamment à Essay, sur une Simca 1000 Rallye 2 du Stars Racing Team.

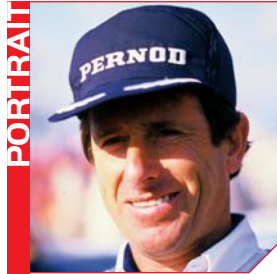
3 Les Autrichiens Franz Wurz et Andy Bentza ont possédé de superbes Lancia Stratos HF V6. En 77, celle de Wurz était une 3 litres de 24 soupapes, celle de Bentza une 2.4. Pour info, Andy Bentza a conservé pieusement sa voiture, en version 3 litres comme il avait en 78.

4 Deux Mini Leyland 1500 à la peine derrière l'Alpine A 110 Squale de Bruno Saby à Essay.

5 L'Allemand Heinz Bubetz, préparateur Porsche, a participé avec assiduité au Championnat 1977, au volant d'une Porsche 911 Carrera 3 litres de 300 ch, terminant sixième du Challenge BP-Autohebdo.

6 Une Mercedes Coupé 450 SL en rallycross ! Celle du Belge Herman Mertens qui n'a jamais pu marquer de points au Challenge BP Autohebdo...

1967  
1976  
1977  
1978  
1979  
1980  
1981  
1982  
1983  
1984  
1985  
1986  
1987  
1988  
1989  
1990  
1991  
1992  
1993  
1994  
1995  
1996  
1997  
1998  
1999  
2000  
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007



PORTRAIT

## Jean Ragnotti

Né le 29 Août 1945 à Carpentras (84)

- Début en compétition en 1967 au rallye d'Istres sur une Fiat 850
- 1968-1969 : Rallyes et courses de côte en Renault 8 Gordini gr.1
- 1970 : 2<sup>ème</sup> du Championnat de France des rallyes (Opel Kadett Rallye 1900 gr.1)
- 1971 : Rallyes en Opel Kadett Rallye 1900 gr.2
- 1972 : Rallyes en Opel Ascona SR 1900 gr.2 (Greder Racing) 4<sup>ème</sup> Championnat de France des rallyes
- 1973 : Championnat de France de Formule 3 (Martini et March 733)
- 1974 : Championnat d'Europe proto 2 litres (March 74 S)
- 1975 : 2<sup>ème</sup> du Championnat de Formule Renault Europe (Martini MK 15)
- 1976 : Formule Renault Europe (AGS) Safari Calédonien (1<sup>er</sup> scratch) Datsun gr.2
- 1977 : Champion de France de rallycross (Alpine A 310 V6) 24 H du Mans (4<sup>ème</sup> scratch sur Inaltéra-Rondeau)
- 1980 et 1984 : Champion de France des rallyes (R 5 Turbo)
- 1988 : Champion de France de Superproduction (R 21 Quadral)
- 1990 et 1994 : Champion de France des rallyes 2 litres (Renault Clio Williams)
- Trois victoires en Championnat du Monde des Rallyes (1981 Monte Carlo - R 5 Turbo, 1982 Tour de Corse - R 5 Turbo, 1985 Tour de Corse - R 5 Maxi Turbo)



7



9



10



11



12

7 Bruno Saby a fait transformer son Alpine A 110 1800 groupe 5 d'usine avec laquelle il participait au Championnat de France des rallyes (1<sup>ère</sup> course de cette voiture, Ronde Cévénole 1971 avec Jean-Claude Andruet) par Michel Jacquier-Laforge au sein de sa société Squala. Il a créé un véritable châssis tubulaire soudée au châssis poutre, un masque avant et arrière en polyester, le moteur était un 1600, toujours en porte à faux arrière. En 1977, c'était une T3F de Division 3 avant l'heure !

8 Le Belge Marnix Delodderre sur une Volkswagen Golf I GTI 1600 ici à Essay.

9 Pierre Brunetti faisait parti des pionniers du rallycross. Préparateur Simca à Asnières-sur-Seine, il a vite développé un 1570 cm<sup>3</sup> de 150 ch pour monter dans une Simca 1000 Rallye 2, qui, sur balance, accusait 700 kg. Il finit cinquième du Championnat de France.

10 Mélanges des genres au Bois-Guyon : Michel Marie sur une Jidé 1600 et Franz Hummell, longtemps organisateur des 24 H de Chamonix, sur une Alpine A 110 1600.

11 Le Belge Guy Deladrière (Porsche 914/6) à la poursuite de l'Allemand Heinz Bubetz (Porsche 911) au Bois-Guyon.

12 Le Hollandais Kees Hendriks est venu quatre fois en France en 1977. Il pilotait une classique Ford Escort Mk II BDA 2 litres, équipée d'un moteur de Formule 2 de 230 ch, l'auto type de la Classe 2 des pilotes européens.

13 L'Anglais Gordon Rogers, du Wessex Racing, est le plus brillant des pilotes anglais adeptes de la Mini Leyland 1500. D'autres pilotes de Mini, comme les époux David et Vivian Potter, Bruce Bamber, Richard Painton ont fait les beaux jours du rallycross en 1977.

14 L'Anglais Mick Bird, premier vainqueur de Lohéac 76 en Classe 1 sur une Mini, a piloté une Triumph TR7 2.0 en 77.



8



13



14

- **Deux catégories** de voitures sont créées, une série moins de 1600 cm<sup>3</sup> (Classe 1) et une autre plus de 1600 cm<sup>3</sup> (Classe 2), qui ne se rencontrent jamais, sauf en Super Finale qui rassemble les quatre premiers de la finale A de la Classe 1 et les quatre premiers de la Classe 2. Ces deux séries participent à un Championnat de France unique. Les points de bonus supplémentaires de la Super Finale favorisent bien entendu la Classe 2.
- **Barème des points du Championnat de France** : 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 et 1 points aux 10 premiers de la Classe 1 et 2. Super Finale : 5, 4, 3, 2 et 1 points aux cinq premiers. Le pilote ayant une **licence FFSA** marque les points de sa position en finale (exemple : Jean Ragnotti, 4<sup>ème</sup> en Classe 2 au Bois Guyon marque les 10 points de sa place).
- Le **classement final** du Championnat de France ne retient que les sept meilleurs résultats.
- Dans le **Challenge BP Autohebd**, aucune différence entre pilotes européens et français n'a été faite. L'attribution des points est donc en fonction du classement de chacun.
- **Voitures admises** : Groupe 1 à 5 selon l'Annexe J 1977.
- **Prix d'engagement par épreuve** : 250 F (127 € de 2006).
- **Prix d'arrivée par épreuve** :
  - **Finale Classe 1 (moins de 1600)** :  
1<sup>er</sup> : 3000 F (1528 € de 2006), 2<sup>ème</sup> : 2000 F (1019 € de 2006), 3<sup>ème</sup> : 1000 F (509 € de 2006), 4<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 5<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 6<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 7<sup>ème</sup> : 250 F (127 € de 2006), 8<sup>ème</sup> : 250 F (127 € de 2006).
  - **Finale Classe 2 (plus de 1600)** :  
1<sup>er</sup> : 3000 F (1528 € de 2006), 2<sup>ème</sup> : 2000 F (1019 € de 2006), 3<sup>ème</sup> : 1000 F (509 € de 2006), 4<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 5<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 6<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 7<sup>ème</sup> : 250 F (127 € de 2006), 8<sup>ème</sup> : 250 F (127 € de 2006).
  - **Super Finale** :  
1<sup>er</sup> : 5000 F (2548 € de 2006), 2<sup>ème</sup> : 3500 F (1783 € de 2006), 3<sup>ème</sup> : 2500 F (1274 € de 2006), 4<sup>ème</sup> : 1000 F (509 € de 2006), 5<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 6<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 7<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006), 8<sup>ème</sup> : 500 F (254 € de 2006).  
*(NB : les prix d'arrivée sont plus élevés qu'en 2007 ! Afin de relativiser cette affirmation, il convient de rappeler qu'il n'y avait que deux Divisions en 1977 contre quatre en 2007).*
- **Prix du Challenge BP-Autohebd** :  
100.000 F au total (50.965 € de 2006).  
1<sup>er</sup> : 25.000 F (12.741 € de 2006), 2<sup>ème</sup> : 15.000 F (7644 € de 2006), 3<sup>ème</sup> : 10.000 F (5096 € de 2006), 4<sup>ème</sup> : 7000 F (3567 € de 2006), 5<sup>ème</sup> : 6000 F (3057 € de 2006), 6<sup>ème</sup> : 5000 F (2548 € de 2006), 7<sup>ème</sup> : 4000 F (2038 € de 2006), 8<sup>ème</sup> : 3000 F (1528 €), du 9<sup>ème</sup> au 15<sup>ème</sup> : 2000 F (1019 € de 2006), du 15<sup>ème</sup> au 20<sup>ème</sup> : 1000 F (509 € de 2006). De plus, les deux meilleurs pilotes de la Classe 1 (moins de 1600) recevront respectivement les prix cumulables de 5000 F (2548 € de 2006) et 2000 F (1019 € de 2006) !
- **Treize épreuves** seront inscrites en 1977 mais **Le Beaujolais** (19 Juin), **Lure** (10 Juillet), **Grenoble-La Mure** (16 Octobre) et **Le Luc** (30 Octobre) n'auront pas lieu. Par contre, il y a eu deux épreuves à **Essay** : la première le 15 Juin, la seconde, le 11 Septembre.
- Une association d'organiseurs a été créée dès 1977 : le **FAR** (France Association Rallycross). **Daniel Gérard** et **Annick Lebreton** s'en occuperont jusqu'à la fin de la saison 1981. Dès 1982, l'**AFOR** (Association Française des Organisateurs de Rallycross) prendra le relais.
- Le premier rallycross de **Lunéville-Chenevières** s'est appelé **Rallycross de Lorraine**. Une appellation qui n'a pas été reprise par la suite, au grand regret de **Jacky Clément**, l'organisateur.
- Il n'y a pas de **manufacturier de pneumatiques** imposé : les pilotes français roulent essentiellement sur des **Michelin** Racing TB 5 ou 15 pour le sec, RC 12 terre pour la boue. Le premier contrat commercial pour un manufacturier unique, **Michelin**, a seulement été signé en 1998. Les pilotes européens ont souvent des pneus **MH**. Il n'y a pas de limitation du nombre de pneus.
- **Michel James**, qui animait une émission de Radio France à Mayenne a été speaker du rallycross de Lohéac 76 (en doublon avec Stéphane Collaro) jusqu'en fin 1986 au 1<sup>er</sup> rallycross de Paris à Cergy. Mais en 85, il était parfois remplacé par **Jacky Prudhomme** et **Bernard Picat**. A partir de 1986, **Bernard Picat** a pris le relais sur l'intégralité du Championnat. Ensuite il y a eu, **Patrice Bertin** de France Inter, puis **Jean-Jacques Guibal** à partir de 1988. En 1998 et 1999, **Philippe Varleine** était en doublure avec **Jean-Jacques Guibal**.



15 **Alain Coppier**, deux petits tours (Reims, Bois-Guyon) au volant d'une NSU 1300 TT et puis, revient en... 1986, avec un titre de Champion de France à la clé sur une BMW 325 i.

16 L'usine Peugeot a confié à Jean-Claude Lefebvre une diabolique 104 ZS. Avec force d'aluminium et de plastique cette 104 ZS 1360 cm<sup>3</sup> pesait... 650 kg pour une puissance de 135 ch à 7500 t/mn. (110 ch en début de saison). Seulement deux victoires (Reims, Lorraine) sont à l'actif de cette bombinette.

17 **Thierry Paillocher** ou toute l'ambiance du bord de piste à Essay...



15



17



16

→ **Finale**

Place	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Points	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

→ **Super Finale**

Place	1	2	3	4	5
Points	5	4	3	2	1

Les pilotes étrangers ne marquent pas de points, mais les licenciés français conservent leurs places et donc les points qui s'y rattachent.

## Championnat de France 1977

	Classe	Reims-Juvincourt (51) 17 avril 1977		Bois-Bouillon-Dreux (28) 1 <sup>er</sup> mai 1977		Quenne-Auverne (89) 15 mai 1977		Atençon-Essay (61) 15 juin 1977		Lohéac (35) 4 septembre 1977		Atençon-Essay (61) 11 septembre 1977		Lussac-Châteleraut (84) 25 septembre 1977		St-Julien (87) 16 octobre 1977		Lorraine (54) 30 octobre 1977		TOTAL
		Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale	Finale	Super-Finale			
1	Jean RAGNOTTI (Alpine A 310 V6 2850 cm <sup>3</sup> )	2	20	5	(10)	(4)	20	5	20	5	20	5	20	5	20	5	Abs	Abs	170	
2	Bruno SABY (Alpine A 110 1600 Squalé)	1	(8)	-	(15)	(3)	20	4	20	4	20	5	20	2	20	4	15	3	161	
3	Jean-Claude LEFEBVRE (Peugeot 104 ZS 1400)	1	20	2	(10)	(1)	15	3	(15)	-	15	3	15	3	15	3	20	4	136	
4	Bertrand LENOIR (Porsche 911 2.4 litres)	2	15	4	2	-	12	-	12	3	-	15	4	15	4	-	1	-	86	
5	Pierre BRUNETTI (Simca 1000 Rallye 2 1568 cm <sup>3</sup> )	1	10	-	12	2	8	-	(2)	-	6	-	2	-	6	-	12	1	-	59
6	Michel MARIE (Jidé 1600*, Renault 8 Gordini**, Alpine A 110 1600***)	1	-	-	1*	-	-	-	1**	-	-	-	10***	-	-	-	10***	-	-	28
7	Thierry PAILLOCHER (Simca 1000 Rallye 2 1400/1570)	1	-	-	2	-	1	-	6	-	2	-	8	-	2	-	3	-	-	24
8	Michel FORESTIER (Ford Escort Mk I 1600)	1	1	-	4	-	-	-	-	-	10	-	6	-	-	-	-	2	-	23
9	Jean-Luc MARTEIL (Alpine A 110 1600)	1	4	-	3	-	10	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
10	Philippe WAMBERGUE (Alpine A 110 1800)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	8	-	-	18
11	Jean-Claude LAGNIEZ (Simca 1000 Rallye 2)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	12	1	-	-	4	-	-	-	-	17
12	Franz HUMMELL (Alpine A 110 1600)	1	12	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
13	Alain COPPIER (NSU 1300 TT)	1	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
14	Jean-Louis EVENNOU (Alpine A 110 1600)	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	10
15	Jean-Paul DETROYES (Peugeot 504 Coupé V6)	2	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
16	Michel GOBERT (Mini Leyland 1275 cm <sup>3</sup> )	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	7
17	Alain ERRANI (Opel Kadett GT/E 2.0)	2	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
17 ex	Alain KERC (Saab 96 V4)	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
19	Jean-Pierre BELTOISE (Simca 1000 Rallye 2)	1	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
19 ex	Michel CRUCIANI (Simca 1000 Rallye 2 1568 cm <sup>3</sup> )	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
19 ex	Bernard-Etienne GROBOT (Porsche 911 Carrera 2.8 litres)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4
19 ex	Daniel TOFFIN (Fiat 124 AS-Spider)	2	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
23	Rémy JULIENNE (Simca 1000 Rallye 2)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3
23 ex	Robin TOURENNE (Ford Escort Mk RS 2000)	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	3
23 ex	Marc VERDONCK (Simca 1000 Rallye 2)	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
26	Malecki IVANSSON « IVANSSON » (Porsche 911 Carrera 2.6 litres)	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
26 ex	Serge MARQUAND (Simca 1000 Rallye 2)	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
26 ex	Jean-Jacques TOUSSAINT (Volkswagen Golf I GTI 1600)	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
29	Jean-Hervé DUBOUST (Simca 1000 Rallye 2)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
29 ex	Jean-Louis CLARR (Opel Kadett GT/E 2.0)	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
29 ex	Michel GUÉGAN (Mini Leyland 1500 cm <sup>3</sup> )	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1

Tableau reconstitué à partir des classements publiés dans Autohebdo et Echappement.

