

Dennis THALMAN



Tour de France auto 2001

Paris-Cannes, avec des courses à : Le Mans, Le Vigeant et Albi plus 9 épreuves spéciales sur 5 jours.

Voiture n°72 Porsche 356AGT
Pilote : Dennis Thalman (USA/CH)
Co-pilote : Andrew Prill (UK)

Cette année, les problèmes commencèrent avant le début du Tour. Le mardi, avant de partir pour Paris, une bougie explosait dans le moteur fraîchement rénové et causait de gros dommages sur un piston et un cylindre. Il fallait d'urgence trouver une solution, autrement j'allais manquer mon épreuve fétiche.

Mon garage, Bidon 5 à Founex, sortait

le moteur de la voiture et mon copain Marco Marinelli me mettait en contact avec Ruedi Brack à Zürich, qui connaît bien les moteurs Porsche 356 et était prêt à trouver le temps pour nous aider.

Mercredi, je transportais le moteur à Zürich dans ma Passat et Ruedi réalisait des prouesses en démontant le moteur, trouvant la cause du problème, remplaçant le piston et remontant le tout pour que je puisse retourner à Founex dans la soirée. Bidon 5 remettait le moteur dans la voiture jeudi. J'étais assez nerveux car je n'étais pas sûr que le moteur tiendrait.

Merci encore à tous ceux qui m'ont aidé.

Dennis THALMAN suite

La rassemblement au Trocadéro pour le départ du Tour était, comme d'habitude, impressionnant avec 250 voitures classiques de sport et course provenant du monde entier. Nous étions 100 dans le classement compétition (les autres roulant en régularité) et il y avait 6 Ford GT40, plusieurs Cobra dont une Daytona, de nombreuses Ferrari GT, des Porsche 906, 904 et 911 etc...

Nous avons apprécié le traditionnel dîner avant le départ que j'organisais avec Sir Stirling and Lady Susie Moss au Restaurant Le Volant, tenu par Georges Houel qui fut le navigateur de Stirling Moss lors du Tour de France 1956. Stirling Moss a maintenant 72 ans mais est toujours aussi efficace au volant et au bistrot... Walter Röhrl (Porsche 356 Carrera 2 GT) et son équipe, ainsi qu'une trentaine d'autres participants étaient également de la partie. C'était vraiment une bonne soirée.

Le premier jour de course commençait par une épreuve spéciale sur le long circuit routier de Montlhéry. Très mouillée et glissante, cette épreuve surprenait de nombreux pilotes qui partaient à la faute. La course au Mans était excitante pour un moment mais je restais collé derrière un groupe d'Alfas et finissait moyennement.

Le deuxième jour comportait de belles épreuves spéciales où nous faisons de bons chronos. J'étais content de ma

course au Vigeant, en dépassant et distançant les Alfas, dépassant quelques Mustangs et Jags pour rejoindre une 911 2 litres bien conduite, et bien préparée (par Andy). Puis j'ai eu des problèmes pour trouver la deuxième vitesse. Je pense que la cause était d'avoir été contraint d'utiliser les vibreurs dans ma lutte avec une Mustang puis d'en avoir encore abusé, d'une manière délibérée lorsque je chassais la 911.

La situation s'aggravait près de Bordeaux, à la fin du jour, puisque nous perdions soudainement la 2^e et la 4^e vitesse. Une tentative de réparation se soldait par la perte de toutes les vitesses... et Andy suspectait la rupture d'une fourchette à l'intérieur de la boîte.

L'assistance du Tour Auto nous embarquait jusqu'à Bordeaux à l'arrière d'un van assis sur des piles de pneus.

A Bordeaux, le lendemain matin nous décidions de démonter pour voir si nous pouvions réparer. J'avais trouvé un peu d'espace et un lift dans l'agence Porsche de Jean Egreteaud (vainqueur du Tour Auto en 1974 sur une 911 2.8 RSR). Par chance, Andy est un spécialiste des 356.

Avec son talent et mon aide très limitée nous avons sorti le moteur, la suspension arrière et finalement la boîte, qui fut ouverte et les pièces cassées découvertes. Mr. Egreteaud nous envoya chez un maître soudeur qui ressouda la fourchette.

Dennis THALMAN suite

Nous avons ensuite remonté la voiture et vers 19h nous pouvions repartir pour Carcassonne. C'était un travail considérable et exténuant, à part la soudure, nous avons tout fait nous-mêmes, je serais éternellement reconnaissant envers Andy pour sa détermination et son travail lors de ce difficile épisode.

Nous avons pu rejoindre la course à Carcassonne, mais la perte d'un jour complet signifiait beaucoup de pénalisations. Pour les deux jours suivants et les cinq spéciales, la voiture marchait très bien et nos temps étaient compétitifs mais nous étions très loin de la victoire de classe que nous avons enlevée lors des deux dernières années.

Dans trois épreuves nous avons réalisé de meilleurs temps que Stirling Moss

sur sa très rapide MGB. Nous avons passé beaucoup de temps avec lui et Susie, c'est des gens super, plein de bon sens et très enthousiastes.

Pour nous, avec tous nos ennuis, l'important est que nous avons terminé ce Tour, à Cannes. J'ai reçu un joli trophée de la part des organisateurs pour avoir participé à toutes les dix rétrospectives du Tour de France automobile depuis 1992. En dix participations, c'est la première fois que j'ai dû autant travailler pour un aussi mauvais résultat, mais j'ai rarement eu autant de satisfaction de simplement arriver au bout.

Avec tous mes remerciements à tous les amis qui nous ont aidés, spécialement à Andy qui a été un grand co-pilote, un bon compagnon et un bon mécanicien.

