

RALLYE NOSTALGIE # BERNARD LEUVREY



1 Le CV Express

Nom : LEUVREY

Prénom : Bernard

Date de naissance : 30/01/1961 🎂

Etat civil : Marié

Enfants : 2 enfants

Taille : 1,76 m

Ville : Torcé (35)

Profession : Gérant d'entreprise bâtiment

Ecurie : Bretagne

Copilotes : Roland LEUVREY, Philippe LEPINE, Philippe SORIA, Nathalie MANGEAT, Luc GALMICHE, Patrick CHOLLEY.

Voitures : A112 Abarth (Gr.N), 205 GTI, 309 GTI, 205 (Gr.F), BMW M3, BMW 318 Ti Compact, 306 S16, Mercedes-Benz C180.

Loisirs : Sport auto avec le rallye Monte-Carlo tous les ans, le WRC, le bricolage.

Les débuts : En 1983 en course de côte (régional/national) dont le Mont-Dore. Au Rallye de l'Auxois en 1983 : 2^{ème} de classe.



Bernard LEUVREY, en stat'

Nombre de rallyes : 108



A112 Abarth



205 GTI



309 GTI



205 GTI



BMW M3



BMW 318 Ti Compact

Nombre de victoires de groupe (F2000) : 15

Nombre de victoires de classe (F2014) : 15

Abandons : 9

Finales : 4 : Grasse, Amiens, Mazamet, Limoges.

Podiums scratches : 56

Scratch : 19.



2 Ton palmarès : Rallystique

2010 : Un beau cadeau d'anniversaire !

Rallye Régional Côte de Lumière

Galmiche Luc

Mercedes-Benz C180
901 VD 47

F2/14

Ouvreur

Rallye Régional des Côteaux du Layon

Galmiche Luc

#4

Peugeot 306 S16

F2/14

Mécanique



ANTHONY DELAHAYES EVRC.CZ

2003 : Dernière saison !

Finale de la Coupe de France des Rallyes Limoges

Galmiche Luc

#58

BMW 318 Ti Compact

F2/14

25. 2. classe F2/14

France Cup

Rallye Régional du Bocage

Galmiche Luc

#3

BMW 318 Ti Compact

F2/14

2. 1. classe F2/14

France Cup

Rallye Régional Côte de Lumière

Galmiche Luc

#49

BMW 318 Ti Compact

F2/14

3. 1. classe F2/14

France Cup

Rallye Régional des 12 Travaux d'Hercule

Galmiche Luc

#1

BMW 318 Ti Compact

F2/14

1. 1. classe F2/14

France Cup

Rallye Régional du Val d'Erdre

Galmiche Luc

#6

BMW 318 Ti Compact

F2/14

Abandon

France Cup

Rallye National Nord Deux-Sèvres

Galmiche Luc

#1

BMW 318 Ti Compact

F2/14

3. 1. classe F2/14

France Cup

Rallye National de la Luronne

Cholley Patrick

BMW 318 Ti Compact

F2/14

Mécanique

France Cup

Rallye National du Printemps de Bords

???

BMW 318 Ti Compact

F2/14

Abandon

France Cup

Rallye Régional du Pays Vannetais

Galmiche Luc

#4

BMW 318 Ti Compact

F2/14

3. 1. classe F2/14

France Cup

Rallye National de Lohéac - Pays de Vilaine

Galmiche Luc

#2

BMW 318 Ti Compact

F2/14

3. 1. classe F2/14

France Cup



2002 : L'apprentissage parfait !

| | | | | | | |
|---|---------------------|-----|---|-------|-----|-----------------|
| Finale de la Coupe de France des Rallyes Mazamet France Cup | Galmiche Luc | #58 | BMW 318 Ti Compact 9476 ZV 35 | F2/14 | 15. | 1. classe F2/14 |
| Rallye Régional de Bonaguil France Cup | Galmiche Luc | | BMW 318 Ti Compact | F2/14 | 2. | 1. classe F2/14 |
| Rallye Régional Le Mans France Cup | Galmiche Luc | #3 | BMW 318 Ti Compact 9476 ZV 35 | F2/14 | 2. | 1. classe F2/14 |
| Rallye National Nord Deux-Sèvres France Cup | Galmiche Luc | | BMW 318 Ti Compact | F2/14 | 1. | 1. classe F2/14 |
| Rallye National de la Luronne France Cup | Galmiche Luc | | BMW 318 Ti Compact | F2/14 | 4. | 1. classe F2/14 |
| Rallye National de Loire-Atlantique France Cup | Galmiche Luc | #5 | BMW 318 Ti Compact 9476 ZV 35 | F2/14 | 4. | 1. classe F2/14 |
| Rallye National du Printemps de Bords France Cup | Galmiche Luc | | BMW 318 Ti Compact | F2/14 | 3. | 1. classe F2/14 |
| Rallye Régional du Pays Vannetais France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW 318 Ti Compact 9476 ZV 35 | F2/14 | 2. | 1. classe F2/14 |
| Rallye Régional des Côteaux du Layon France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW 318 Ti Compact | F2/14 | 1. | 1. classe F2/14 |



2001 : Finale à Amiens !

| | | | | | | |
|--|------------------------|-----|---------------------------------|----|-----|--------------|
| Finale de la Coupe de France des Rallyes Amiens France Cup | Galmiche Luc | #9 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 16. | 6. classe A8 |
| Rallye Régional du Pays de Lohéac France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| Rallye Régional des Côtes d'Armor France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 3. | 1. classe A8 |
| Rallye National de la Luronne France Cup | Cholley Patrick | | BMW M3 E30 | A8 | 13. | 2. classe A8 |
| Rallye Régional du Val de Sèvre France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 3. | 1. classe A8 |
| Rallye Régional du Lochois France Cup | Galmiche Luc | #4 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 3. | 1. classe A8 |
| Rallye National Nord Deux-Sèvres France Cup | Galmiche Luc | | BMW M3 E30 | A8 | 12. | 2. classe A8 |
| Rallye Régional des Côteaux du Layon France Cup | Galmiche Luc | #5 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| Rallye Régional de Loire Océan France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 3. | 1. classe A8 |
| Rallye Régional Solognot France Cup | Galmiche Luc | #10 | BMW M3 E30 | A8 | 1. | 1. classe A8 |
| Rallye Régional de l'Oise France Cup | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 1. | 1. classe A8 |



2000 : L'osmose parfaite !

| | | | | | | |
|--|---|----|--------------------------|----|----|----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional des Côtes d'Armor France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional du Poiré France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 1. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional Côte de Lumière France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 1. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional des 12 Travaux d'Hercule France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 1. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional Le Mans France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional du Val d'Erdre France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional du Val de Sèvre France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional Nord Deux-Sèvres France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 1. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional du Pays Vannetais France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | | Abandon |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional des Côteaux du Layon France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 3. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional de Loire Océan France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 2. | 1. classe A8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Rallye Régional du Pays de Lohéac France Cup | <ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | | Abandon |



1999 : Quel pied cette BMW !

| | | | | | |
|--------------------------------------|--------------|----|--------------------------|----|-----------------|
| Rallye National de Loire-Atlantique | Galmiche Luc | #6 | BMW M3 E30 | A8 | Moteur |
| Rallye Régional des Côtes d'Armor | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 2. 2. classe A8 |
| Rallye Régional Côte de Lumière | Galmiche Luc | #3 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 2. 1. classe A8 |
| Rallye Régional du Pays Vannetais | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 6365 YQ 35 | A8 | 3. 2. classe A8 |
| Rallye Régional des Côteaux du Layon | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 3. 1. classe A8 |
| Rallye Régional de Loire Océan | ??? | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 1. 1. classe A8 |
| Rallye Régional du Pays de Lohéac | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 1. 1. classe A8 |

1998 : Passage à la propulsion !

| | | | | | |
|-------------------------------------|--------------|----|--------------------------|----|----------------------|
| Rallye Régional des Côtes d'Armor | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 1. 1. classe A8 |
| Rallye Régional des Routes Picardes | Galmiche Luc | | BMW M3 E30 | A8 | 2. 1. classe A8 |
| Rallye Régional Le Mans | Galmiche Luc | #3 | BMW M3 E30 | A8 | 1. 1. classe A8 |
| Rallye Régional du Val d'Erdre | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 | A8 | 1. 1. classe A8 |
| Rallye Régional du Val de Sèvre | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 3956 WW 47 | A8 | 2. 1. classe A8 |
| Rallye Régional du Pays Vannetais | Galmiche Luc | #2 | BMW M3 E30 3956 WW 47 | A8 | 3. 1. classe A8 |
| Rallye Régional de Bessé-sur-Braye | Galmiche Luc | #5 | BMW M3 E30 | A8 | 3. 1. classe A8 |
| Rallye Régional de Loire Océan | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | 2. 2. classe A8 |
| Rallye Régional du Pays de Lohéac | Galmiche Luc | #1 | BMW M3 E30 | A8 | Rallye arrêté |



Source : Gilou50

1995 : La Peugeot 205 GTI à Grasse !

| | | | | | |
|---|---------------------|-----|---|-----|------------------|
| Rallye Régional des Côtes d'Armor France Cup | Galmiche Luc | #14 |  Peugeot 205 GTI | F12 | 1. 1. classe F12 |
| Rallye National d'Aunis France Cup | Galmiche Luc | #11 |  Peugeot 205 GTI | F12 | 7 |
| Rallye Régional du Pays Vannetais France Cup | Galmiche Luc | #24 |  Peugeot 205 GTI | F12 | 2. 1. classe F12 |
| Rallye Régional de Bessé-sur-Braye France Cup | Galmiche Luc | #72 |  Peugeot 205 GTI 1.9 | F12 | 4. 2. classe F12 |
| Rallye Régional des Côteaux du Layon France Cup | Galmiche Luc | #38 |  Peugeot 205 GTI 1.9 | F12 | 3. 1. classe F12 |
| Rallye Régional du Maine France Cup | Galmiche Luc | #68 |  Peugeot 205 GTI 6652 WT 35 | F12 | 3. 1. classe F12 |

Finale Grasse : Ab.



1994 : Une année galère !

| | | | | | |
|---|---------------------|-----|---|-----|------------------|
| Rallye Régional du Pays Vannetais France Cup | Galmiche Luc | #48 |  Peugeot 205 GTI | F12 | 1. 1. classe F12 |
| Rallye Régional des Côteaux du Layon France Cup | Galmiche Luc | #61 |  Peugeot 205 GTI 6652 WT 35 | F12 | Abandon |
| Rallye Régional du Maine France Cup | Galmiche Luc | #66 |  Peugeot 205 GTI | F4 | Ab. |

Rallye Val Indre : Ab.

Rallye Bocage et 2 châteaux : 2/2/1

1993 : Plus GTI que jamais !

| | | | | | |
|---|---------------------|------|---|-----|------------------|
| Rallye Régional de l'Oise National Critérium (Regional) | Galmiche Luc | #8 |  Peugeot 205 GTI 1.9 | F16 | 1. 1. classe F16 |
| Rallye Régional Le Mans National Critérium (Regional) | Galmiche Luc | #21 |  Peugeot 205 GTI 1.9 | F4 | 11. 3. classe F4 |
| Rallye Régional de Doullens National Critérium (Regional) | ??? | #108 |  Peugeot 205 GTI 1.9 | F16 | Abandon |



1992 : 309 tonique !

Rallye National Jeanne d'Arc
 France D2
 France Cup (National)

Mangeat Nathalie

#63 **Peugeot 309 GTI 16**

N3

17. 14. France D2
4. classe N3

Rallye Régional de l'Ascension
 National Critérium (Regional)

Soria Philippe

#40 **Peugeot 309 GTI**

N3

10. 2. classe N3

Rallye Régional de Thiérache
 National Critérium (Regional)

Soria Philippe

#32 **Peugeot 309 GTI 16**

N3

9. 1. classe N3

Rallye Plaine et cimes : 3



1991 : L'équipe Peugeot !

| | | | | | |
|--|----------------------------|-----|--|----|---|
| Rallye du Var ERC France | Leuvrey Jean-Claude | #99 |  Peugeot 309 GTI | N4 | 19. 19. ERC 19. France |
| Critérium des Cévennes France | Lépine Philippe | |  Peugeot 309 GTI | N4 | 19. 19. France 7. classe N4 |
| Rallye du Limousin France | Lépine Philippe | #32 |  Peugeot 309 GTI | N4 | 14. 14. France 5. classe N4 |
| Rallye Alsace-Vosges France | Lépine Philippe | #91 |  Peugeot 309 GTI 16 | N4 | 26. 20. France 5. France Amateur 5. classe N4 |
| Tour de Corse - Rallye de France WRC PWRC France | Lépine Philippe | #75 |  Peugeot 309 GTI 16 165 JHG 75 | N4 | 22. 22. WRC 9. PWRC 18. France 4. France Amateur 3. classe N4 |
| Rallye National de la Luronne France Cup (National) | Leuvrey Sandrine | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 10. 1. classe N3 |
| Rallye Grasse - Alpin ERC | Lépine Philippe | |  Peugeot 309 GTI 16 | N4 | 20. 20. ERC 17. France |



1990 : Volant Peugeot région Est !

| | | | | | |
|---|------------------------|-----|---|----|---|
| P.T.S. Trophy | Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 23. 1. classe N3 |
| International Manche Rally | Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 17. 2. classe N3 |
| Rallye National Vosgien "Les Brimbelles" France Cup (National) | Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 10. 10. France Cup (National) 2. classe N3 |
| Rallye National de Vendée France Cup (National) | Lépine Philippe | #62 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 23. 1. classe N3 |
| Rallye International de Lorraine France Cup (National) | Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 10. 2. classe N3 |
| Rallye National de Lisieux et du Calvados France Cup (National) | Lépine Philippe | #70 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 18. 1. classe N3 |
| Rallye National Jeanne Hachette France Cup (National) | Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 7. 1. classe N3 |



1989 : La 205 GTI !

| | | | | | | |
|--|---|-----|---|----|-----|------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye National du Senonais - Pays d'Othe | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 12. | 1. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye Régional des Flandres National Critérium (Regional) | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | #43 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 19. | 1. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye National de Picardie France D2 | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | #52 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 7. | 5. France D2 1. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye Régional Champenois National Critérium (Regional) | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | #42 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 12. | 1. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye International des Vins Mâcon | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 32. | 4. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye National Cédico | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | #69 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 25. | 2. classe N3 |



RALLYE CÉDICO 1et2 AVRIL 1989
Photo FOVEAU - BOULOGNE Sur Mer

1988 : La griffe du Lion !

| | | | | | | |
|---|---|-----|---|----|-----|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye Régional de la Haute-Saône National Critérium (Regional) | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | #18 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 11. | 1. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye Régional Champenois | <ul style="list-style-type: none"> Lépine Philippe | #40 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 13. | 1. classe N3 |

1987 : En mode 205 GTI !

| | | | | | | |
|--|--|------|---|----|-----|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Rallye Régional Haut-Saônois National Critérium (Regional) | <ul style="list-style-type: none"> Leuvrey Roland | #17 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 24. | 3. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Sprint de Saint-Bresson | <ul style="list-style-type: none"> Leuvrey Roland | #172 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 56. | 3. classe N3 |

1986 : Les débuts derrière un volant !

| | | | | | | |
|--|--|------|---|----|-----|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Ronde Régionale Haute-Saônoise National Critérium (Regional) | <ul style="list-style-type: none"> Leuvrey Roland | #98 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 16. | 1. classe N3 |
| <ul style="list-style-type: none"> Sprint de Saint-Bresson National Critérium (Regional) | <ul style="list-style-type: none"> Leuvrey Roland | #157 |  Peugeot 205 GTI 1.6 | N3 | 69. | 5. classe N3 |

1983 : Les débuts dans le sport automobile !

Courses de côte
Rallye Auxois



③ L'interview express :

Pluie ou Sec ?

Sec pour la sécurité mais fort sous la pluie.

Jour ou Nuit ?

J'aime la nuit. J'ai souvent amélioré des chronos de nuit.

Régional ou National ?

National. Plus une question de moyen.

Technique ou Rapide ?

J'aime le technique mais les deux.

Attaque ou Défense ? Attaque.

Corde ou Pas corde ?

Corde quand il y n'a pas de pierre. J'ai dû laisser quelques jantes.

LOEB ou OGIER ?

Sébastien LOEB.

BMW ou Peugeot ?

BMW pour le plaisir de la propulsion.

BMW M3 ou BMW 318 Ti Compact ?

M3.



Galette-saucisse ou Cancoillote ?

Breton d'adoption depuis 92. Les deux.

Foot ou Rugby ? Foot.

Poisson ou Viande ?

J'aime la viande rouge.

Mer ou Montagne ?

J'aime bien la montagne avec les routes de montagne.

Ton film préféré ?

« Le Ruffian » avec Bernard GIRAUDEAU et Lino VENTURA.

Ta musique préférée ? Johnny.

Ton plat préféré ?

Plateau de fruit de mer.

Ta boisson préférée ?

Un bon vin rouge : Bourgogne ou Bordeaux.



④ Zoom sur Bernard LEUVREY :

- D'où provient cette passion pour le sport auto ?

D'origine francs-comtois, énormément de rallye dans la région. J'habitais à la campagne. Dans tous les villages, il y avait 1 ou 2 personnes qui faisaient du rallye. On entendait les gars reconnaître. Je rêvais que de ça. Je me sauvais la nuit pour voir DARNICHE au Tour Auto.

- Quels conseils donnerais-tu à un jeune qui voudrait faire du rallye ?

Ultra passionné. C'est la base de tout. Il faut gérer ça comme une entreprise. Faire comme on sait avec de la communication. Le nerf de la guerre c'est le budget. Savoir trouver l'argent. Savoir s'entourer des bonnes personnes.



- Si tu étais Président de la FFSA, quelles seraient les trois premières modifications que tu apporterais au rallye ?

Pour démarrer, des petites formules de promotions avec des voitures différentes du championnat du monde.

- Quelles qualités te semblent indispensables pour disputer un rallye ?

La préparation voiture/épreuve (matériel, pneu, collier...). Jamais partir avec un doute, ça c'est un conseil de DELAGE. Bien préparer, fiabilité. Apprendre.

- Quelle est la voiture de tes rêves ?

J'aurais aimé rouler Lancia Delta 4RM Gr. A, une catapulte, ça m'a fait rêver. Une bonne 4 RM.

- Un petit mot pour décrire toutes les voitures que tu as piloté.

- A112 Abarth : On l'appelait le sac à dos. Superbe voiture, ne coûtait rien. Facilement des tonneaux. C'était génial, tout petit, ça passait partout.

- 205 GTI (Gr. N) : je conduisais cela comme un vélo, voiture facile.

- 309 GTI : Châssis compliqué, pas faite pour le sport auto.
- 205 GTI : Des chevaux, des freins... Vraiment top.
- BMW M3 : Propulsion, gros karting, voiture qui téléphonait beaucoup. J'adorais cette voiture pour aller chercher les limites.
- BMW 318 Ti Compact : Bien aimé, boîte séquentielle, je ne retrouvais pas la limite avant de décrocher. Tenait bien la route. Je la sentais moins bien.
- Mercedes-Benz C180 : Cadeau d'anniversaire de DELAGE. Ressemble à la 318 avec un moteur plus puissant. J'ai apprécié.

- Quelle est ta voiture préférée parmi celles que tu as piloté ?

BMW M3. Si j'en trouve j'en rachète une, mais pas pour la compétition.

- Quel est ton top 3 des rallyes préférés ?

La Luronne.

Tour de Corse avec la 309 : génial.

BMW M3 que de bons souvenirs : Côtes d'Armor, Côtes de Lumière, Côteaux du Layon, tous les rallyes...

Grosse perf' au Picardie avec la 205 : 7^{ème} scratch.



- Quel est le rallye de tes rêves ?

Le Monte-carlo.

- Quelle est ta spéciale préférée ?

Spéciale de Corcieux au rallye de Lorraine.

- Quel est ton meilleur souvenir en rallye ?

Pleins de bons souvenirs, les mauvais c'est quand on abandonne. Arrivé au Tour de Corse, victoire sur un régional quand on s'est battu à la seconde tout le week-end.

- Si tu pouvais rajouter une victoire à ton palmarès, ce serait quel rallye ?

La Luronne (2002), loupé pour 11s pour un problème de pneus, à 300m de l'arrivée devant chez ma mère.

- Quel est ton pilote préféré ?

Fan Thierry NEUVILLE.

- Quel était ton meilleur adversaire en rallye ?

Dans l'ouest, j'avais deux adversaires : Jacky DEBORDE et Bruno LONGEPE. Sur 12 rallyes, j'ai 5 victoires. Je me suis battu à chaque rallye.

- Un petit mot pour décrire tous tes copilotes.

- Roland LEUVREY : Au début, naturellement c'était avec mon frère.

- Philippe LEPINE : On a roulé beaucoup ensemble. Un gars sérieux.

- Luc GALMICHE : Venu travailler avec moi en Bretagne, passionné. Pas de besoin de parler. C'est mon frère de Bretagne. Hyper sérieux. Super pote.

- As-tu des regrets sur ta carrière en sport automobile ?

Non. On peut toujours faire mieux. Super souvenir : femmes enfants... bonne ambiance. En course de côte, ce qui me manquait c'étaient les es de nuit.

- Est-ce qu'un retour en rallye est possible ?

Non. Il y a un temps pour tout.



Régions OUEST

INTEGRAL... EMENT VOTRE
Bernard Leuvrey
Le culte
du rallye

Jovial Haut Saônois parti à la conquête de la Bretagne, Bernard Leuvrey devient un « calibre » au volant de BMW dans une discipline qu'il adore : le rallye. Moteur...

De ses débuts en 1983 avec une Autobianchi A112, Bernard Leuvrey s'extasie : « Avec Joël Py, on a acheté cette Autobianchi et nous avons couru en double monte dans les côtes et slaloms. J'ai également disputé quelques rallyes pour voir. Je me souviens que l'on a couru plus d'une vingtaine d'épreuves pour environ 16000 F (2440 €), voiture comprise. En onze courses, j'ai totalisé neuf succès de classe. » Cela s'appelle la naissance d'un talent et, en 1986, nouveau virage avec la 205 GTI 1.6 Groupe N qui va évoluer au fil des ans pour devenir une redoutable voiture « made in Ruggeri ». Au volant de son bolide, le sociétaire de l'ASA Bretagne dispute le championnat de France de la montagne 88, puis il intègre, l'année suivante, le challenge PTS dans la région Nord-Est, où il échoue d'un rien dans la conquête du volant :

« C'était l'époque où l'on marquait des points en côte et en rallye avec des épreuves à gros coefficients et j'ai manqué le coche en faisant l'impasse sur le rallye Ain-Jura. » Qu'importe, fort de cette expérience, le Haut Saônois repart à l'assaut de ce challenge PTS qu'il remporte lors d'une mémorable finale à Charade : « Une super saison 90 malgré quelques déboires, et la victoire au bout d'une quinzaine d'épreuves. Cela m'a permis de devenir officiel Peugeot Sport pour 91 et je suis ainsi passé d'un statut de galérien à celui de pilote officiel avec un mulot, une 309 GTI 16 Groupe N préparée avec

une équipe, un véritable privilège. Le grand moment restera pour moi le Tour de Corse... »

Un homme clé nommé Delage

Mais, une année passe vite et Bernard rachète la 309 à Peugeot Sport pour ne disputer que des rallyes. En 1993, il passe à la 205 GTI 1.9 Groupe A avec laquelle il décroche son premier succès au régional de l'Oise. C'est aussi le moment de son déménagement vers Vitry,

pour raison professionnelle, et les débuts comme copilote de son copain Luc Galmiche, originaire de Faucogney (70) et qui l'a suivi dans l'Ouest pour le travail : « C'est avec Luc que j'ai décroché tous mes succès. Une bonne entente, de la complicité, du sérieux et voilà comment on soude un équipage » lâche Bernard. Ensuite, ce sera des bas avec une saison « galère » en 94, et des hauts, avec la finale du Cannel, en 95. Mais pour jouer la

gagne, il songe à une BMW M3. Il trouve le financement, en construit une durant l'hiver 96/97 et rencontre Hugues Delage : « Un type formidable avec lequel s'est noué une amitié. Il fait du super boulot, sait me conseiller et il est à l'écoute. Une voiture fabuleuse que cette BMW M3 : le plaisir de la propulsion, la conduite en glisse et de la puissance... » Au volant de la belle allemande, Bernard se forge un palmarès avec une saison 2000 étincelante : « J'ai gagné cinq rallyes, je me suis battu avec Longpé : cela laisse de beaux souvenirs. » Dans la foulée, il réitère une bonne



LE PLUS GRAND MOMENT LORSQUE L'ON GAGNE UN RALLYE, C'EST LE ROUTIER, ENTRE LE DERNIER POINT STOP ET LE RETOUR A L'ASSISTANCE

année 2001 mais, durant l'hiver, Delage lui fait vendre sa M3 pour acheter une BMW 318 Ti Compact : « Une voiture qui s'approche des kit cars, et un bonheur au volant. Au total, neuf succès de Groupe F2000, deux victoires scratch dont ma première, en national, au Nord-Deux Sèvres et une finale de la Coupe à Mazamet où, malgré un poignet douloureux et des soucis (dont un radiateur percé en fin de rallye), on gagne le groupe après les abandons de Rouillard et Cazot. »

Pour 2003, Bernard va rester fidèle à la propulsion et veut se qualifier pour la finale prévue dans le Limousin : « Je vais adapter mon programme pour être affûté pour cette finale. La 318 est fiable, performante et, à l'assistance, l'équipe d'Auto Ral-

lye Passion ne met que de l'essence ! » Et quand on parle de son frère Roland, Bernard enchaîne de suite : « On est séparé de 700 km mais on reste très proche l'un de l'autre. Chaque année, je me fais un devoir d'aller disputer la Luronne, chez moi, en Haute Saône. Là bas, c'est Patrick Cholley qui trouve le financement et monte avec moi. Ce rallye, j'espère bien le gagner un jour ! » Pour conclure, Bernard nous livre une belle réflexion sur la jouissance du succès : « Le plus grand moment lorsque l'on gagne un rallye, c'est le routier entre le dernier point stop et le retour à l'assistance. Dans l'habitacle, c'est un grand bonheur avec le copilote. Ensuite, il y a les mécanos mais, après, la joie du podium est différente. » P.Cret

INFOS COURSE

OUEST

- La remise des prix du Comité aura lieu le samedi 18 janvier au Mans, dans les locaux de la Filière, à partir de 15h. Venez nombreux, d'autant que la dotation a fortement augmenté.
- Plusieurs bonnes surprises au calendrier 2003. La première, c'est l'arrivée du rallye du Pays de Lohéac (5-6/4) en national. Joël Lecoq et son équipe ont bien du courage. En effet, dans un Comité typé circuit-terre (rallycross et autocross), il est difficile de réunir des plateaux dignes de ce nom, tant en rallye qu'en course de côte. Seuls les Vendéens y parviennent ! En revanche, pas de problème du côté slalom en raison du faible coût. L'autre bonne nouvelle, ce sont les retours de l'autocross de Camphon (44), le 13/7, après trois ans d'interruption et de Ploemeur (56), après une pause d'un an. Enfin, pour une date plus propice, la course de côte de Montreuil-sous-Pérouse (35) aura lieu le 25/5 et le slalom de Brest (29) est avancé au 31/8 afin de compter pour la Coupe de France 2003.

LOIRE-ATLANTIQUE

- Auto Sport Atlantique, c'est le nom de Peugeot Sport de Nantes. Un club qui va sur ses 25 ans et qui rassemble un grand nombre de pilotes frappés par le Lion. Cette saison, ils étaient 80 à faire courir aussi bien des 104 que des 306 Maxi, en passant par les dernières 206 CC. A la tête du club, Jean-Michel Blais a été réélu pour deux nouvelles années.
- Laurent Corbineau a acheté la Clio Williams Groupe N de Patrick Groheux. Un joli challenge pour l'excellent pilote de NASA qui est impatient d'aligner les chronos au volant d'une auto qui devrait rapidement lui permettre de goûter aux joies des podiums.

VALEUR SÛRE

Bernard Leuvrey

Une nouvelle étape

Alors que les 205 groupe F se multiplient dans l'Ouest, Bernard Leuvrey a délaissé la sienne pour une BMW M3. Ses deux victoires scratch justifient ce choix. Explications...

De la petite Autobianchi A 112 à la puissante allemande, que de chemin (et de spéciales) parcourus ! Originaire de l'Est et passionné depuis son enfance, Bernard débute en 1981 en course de côte et monte ses voitures lui-même alors qu'il n'a aucune formation mécanique. Après quelques "errements", on le retrouve avec une 205 GTI Groupe N en 1986 dans les côtes du championnat de France pour le compte du challenge Peugeot. Il y a des points à prendre en rallye et il goûte alors à cette discipline. Comme il a raté de justesse le volant Peugeot 1989, il en fait son objectif la saison suivante : « J'ai écumé les rallyes au prix de beaucoup de sacrifices et de reconnaissances mais ça valait la peine ». Résultat : il gagne le volant Nord-Est à Clermont-Ferrand. Le voilà pilote officiel Peugeot en 1991 avec une 309 GTI dans tous les grands rallyes français y compris la Corse : « De grands moments et une saison inoubliable ! Mais le rêve passe : à 29 ans, j'avais une famille, un travail passionnant, de plus en plus prenant, et je suis rentré dans le rang par choix personnel ». Il rachète sa 309 officielle, mais il a perdu un peu de motivation. Son arrivée en Bretagne près de Vitré, où il prend la direction

d'une usine, coïncide en 1993 avec l'achat d'une 205 Groupe A vite passée en Groupe F pour obtenir le fameux passeport technique. « C'était en fait une 1900 Groupe A et ce n'est qu'en 1995 qu'elle a été allégée, mais toujours avec un moteur 8 soupapes ». A raison d'une victoire scratch chaque saison et quasiment un podium à chaque rallye, Bernard est satisfait, même s'il doit trouver la météo comme alliée pour tirer son épingle du jeu face aux grosses autos.

IDENTITÉ

- Né le 30-1-1961
- Débuts au rallye de l'Auxois 1983, sur une A 112 Abarth
- Il aime les copains, sa famille, son travail et la plaisanterie.
- Il n'aime pas les hypocrites, l'inactivité... et le céleri !

Une nouvelle façon de piloter

En 1996, il marque une pause pour réfléchir : « J'ai aligné les chiffres pour monter une "top" Groupe F. Moteur 16 soupapes, boîte à crabots, trains évolution m'auraient coûté 200 000 F pour une auto hybride. Autant changer pour une BMW M3 capable d'aligner des scratch ». La 205 est revendue pour une petite M3 (ex-Jabouille) quasiment neuve, trouvée chez Bassaler à Laval. Grâce à la collaboration précieuse de Hugues Delage et le dévouement de quelques copains, l'auto est configurée rallye avec un moteur 280 ch "coupleux", train arrière et suspensions maxi, le tout sur une caisse circuit très rigide. « Après 15 ans de trac'avant, je ne savais pas si j'allais m'adapter à la propulsion. C'était la grosse incertitude ». Mais



« QUAND ON A GAGNÉ 80 FOIS SA CLASSE EN UNE DOUZAINE D'ANNÉES, SEULE LA VICTOIRE SCRATCH MOTIVE ENCORE. QUEL PLAISIR ENTRE LE DERNIER POINT STOP ET LE PARC ; CE SONT DIX MINUTES INTENSES DANS L'AUTO ! »

très vite, ses doutes se dissipent puisque dès le second rallye, au Loire-Océan, il laisse échapper le scratch pour 72/100e ! « Immédiatement, j'ai ressenti de bonnes sensations et ça continue. Je prends de plus en plus confiance et c'est une auto formidable. Je ne regrette pas ». En sept rallyes, il a aligné sept podiums dont deux victoires scratch (Val d'Erdre et le Mans) et deux secondes places pour quelques centièmes. Il consacre cette saison à l'apprentissage de la voiture, d'où un programme uniquement régional.

Côté finances, pas question de toucher au budget familial et la création d'Auto Rallye Passion, une association loi 1901, lui permet de disposer d'un financement complémentaire en plus de quelques sponsors. « J'ai la chance d'avoir quelques passionnés autour de moi qui montent des opérations intéressantes. Par exemple, récupérer des palettes en bois dans les hypermarchés pour les revendre 15 F l'unité ». Heureusement, la M3 est fiable à condition de faire une maintenance régulière. « Là encore, Delage n'a pas été avare de conseils, et il a su faire une voiture en fonction de mes moyens ». Lui qui a roulé sa bosse un peu partout trouve l'ambiance très

sympa dans les rallyes de l'Ouest. « Les pilotes ne se prennent pas au sérieux, c'est l'essentiel ». B. Leuvrey pense déjà à la saison prochaine, avec un gros programme de rallyes nationaux et régionaux. Cet hiver, il montera une direction assistée, le train avant tubulaire triangulé et la boîte 6 vitesses. « Soit un avantage de 1" au kilomètre. Quand on a gagné 80 fois sa classe en une douzaine d'années, seule la victoire scratch motive encore. Quel plaisir entre le dernier point stop et le parc : ce sont 10 minutes intenses dans l'auto ».

F. Fayman

PRECISION

Suite à son portrait dans le numéro d'Echappement précédent, Gérard Chuillet a voulu préciser certains points, notamment sur ses relations avec André Morazé : « Je ne suis pas vraiment frustré, car André est un copain d'écurie et je considère que nous nous battons dans la même catégorie, mais pas dans le même but... Compte tenu de la différence de puissance et du peu de concurrents en N3, le seul fait de bien emmener son auto lui permet de remporter la victoire... ». Il termine en insistant sur « la franche camaraderie qui existe entre nous et nos compagnons ». Avons-nous écrit autre chose ?

F. Fayman

FICHE TECHNIQUE

Organisation: AS-ACO
Plantagenêt
Dates: 20/21 avril
Partants: 88 - Classés: 64

Le pilote Rennais d'adoption se satisfaisait déjà largement d'un podium pour la prise en main de sa nouvelle monture quand une grosse erreur de pointage du navigateur de Deborde relançait totalement les débats pour la victoire finale.

Les Coteaux du Layon ne veulent plus sourire à Deborde. Après sa sortie de l'année passée c'est un pointage pour avance qui verra le pilote Vendéen sombrer dans les profondeurs du classement et ne pas repartir. Le plus dur était pourtant déjà fait puisque, à deux spéciales du but, Deborde comptait plus de 45" d'avance sur les frères Bacle (qui découvraient la Mégane Maxi louée chez EFJIE) et Leuvre, qui lui, prenait en main sa nouvelle BMW fraîchement sortie des ateliers du sorcier Delage. Le retrait de Deborde ouvrait de nouvelles perspectives à ses poursuivants. Leuvre se fâchait dans l'avant dernier chrono et repoussait Bacle à plus de 3". L'ultime scratch de la Mégane ne changera rien à l'ordre final. L'Angévin Fraquet a retrouvé le sourire en accédant à un podium inespéré mais mérité, après une course dans le sillage des leaders. Le groupe N était marqué d'entrée par un coup de théâtre. Groheux lâchait 10" à Landais suite à une erreur de parcours. Sa remontée, ponctuée de chronos impressionnants (2^{ème} scratch derrière Leuvre dans l'ES6 !!!), ne lui permettra pas de déborder un leader imperturbable. ●



SCRATCH

1. Leuvre-Galmiche (BMW 3.18Ti) 26'16"02 **1F/2000/14** - 2 O. & E. Bacle (Mégane Maxi) à 3'12" **1A/7** - 3. Fraquet-Lechon (Clio 16S) à 14'44" - 4. P. & D. Gandrieau (Mégane Coupe) à 22'19" - 5. Bloin-Boucard (205 Gti) à 26'65" **1F/18** - 6. Landais-Françeteau (Clio W) à 29'60" **1N/3** - 7. Groheux-Grenapin (Clio W) à 34'08" - 8. Naveau-Delaby (BMW M3) à 38'27" **1A/8** - 9. J. Menanteau-Aubret (Saxo VTS) à 50'14" **1F/2000/13** - 10. Ph. Menanteau-Mahier (Saxo VTS) à 54'09" **1A/6** - 11. Durand-Niqueux (BMW M3) à 59'35" - 12. D. Rault-Derrien (Clio W) à 1'04'79" - 13. Gouret-Josse (306S16) à 1'21'63" - 14. Le Squer-Popoff (Clio W) à 1'22'60" - 15. Corbineau-Verry (5GT Turbo) à 1'25'19" **1N/4** ... 19. D. & L. Delaunay (205 Gti) à 1'39'84" **1F/17** ... 24. Porcher-Gautier (Saxo VTS) à 2'07'68" **1N/2** ... 35. Nombalais-Girard (R5 Turbo) à 3'19'15" **1F/19** - 36. Vesvre-Puisais (106 R) à 3'43'62" **1A/5** - 37. Davy-Merceron (205 R) à 3'44'98" **1N/1** - 38. Huchet-Oudart (Alpine A110) à 3'52'20" **1F/16** ... 59. Ménard-Molle (104 ZS) à 6'25'40" **1F/15** ... 63. Fièvre-Joubert (205 R) à 11'24'72" **1F/2000/12** ...

Leuvre opportuniste



Un succès qui en appelle d'autres pour Leuvre et sa nouvelle BMW 318 Ti.



Bacle était satisfait de sa victoire en groupe A au volant de la Maxi Mégane «Efjie».



Landais (Clio W) a résisté à la pression de Groheux pour remporter le Groupe N.

GROUPES ET CLASSES

GrA

A/8: 4p.-3cl. Abandon rapide de Boisdrion (BMW 323) boîte bloquée. Naveau (BMW M3) ne laisse que 2 chronos à son dauphin Durand (BMW M3). Jolly (BMW 325) complète le podium.
A/7: 5p.-4cl. Denos (Clio 16S) sort d'entrée, Bacle (Maxi Mégane) remporte le groupe devant Fraquet (Clio 16S). Duel de ZX pour la dernière marche du podium avec Vercauteren qui maintient à distance Delarue.
A/6: 6p.-4cl. Ph. Menanteau (Saxo VTS) hérite de la victoire après le retrait de Deborde et la sortie de Requin (206). Nombela (Saxo) accède à la 2^{ème} place loin devant Boju. (106 S 16)
A/5: 3p.-2cl. Bertho (205 Rallye) mieux parti, voit Vesvre (106) le dépasser. Delhumeau (106 Rallye) avait quitté rapidement ses petits camarades.

GrN

N/4: 15p.-10cl. Corbineau (R5 GT Turbo) a vite été débarrassé de Zammit (BMW M3) qui est parti à la faute. On assistait à un splendide mano à mano entre Redois (R5 GT Turbo) finalement 2^{ème}, et Mathey (R5 GT Turbo) 3^{ème}.
N/3: 13p.-9cl. Derrière les deux leaders du groupe : Landais et Groheux (Clio Williams), une chaude lutte à trois mettra aux prises Rault (Clio Williams) qui accèdera à la dernière marche du podium devant Gouret (306 S 16) et Le Squer (Clio Williams).
N/2: 8p.-7cl. Porcher (Saxo VTS) sur sa lancée de Lohéac, ne laisse qu'un meilleur temps à Grenapin (106 R) et s'offre la classe. Bernard (Saxo VTS) et Batard (106 R), dans le coup, terminent dans cet ordre aux basques de Grenapin.
N/1: 5p.-5cl. Davy (205 Rallye) a mené de bout en bout devant Louvel (205 R) bien accroché à la seconde place. Letourneau (problème mécanique dans l'ES1) animera la classe pour rafier la 3^{ème} place à Bizard (AX Sport).

GrF

F/19: 3p.-1cl. Lamy (R5 Turbo) et Hugla (Ascona), victimes de leur mécanique, quittent la scène. Nombalais (R5 Turbo) n'a plus qu'à se laisser glisser à l'arrivée.
F/18: 1p.-1cl. Bloin (205 Gti 1,9) survole le groupe et accroche une jolie 5^{ème} place scratch.
F/17: 2p.-2cl. Yvinec et sa vénérable Golf ne pouvaient pas lutter avec Delaunay (205 Gti 1,6) qui s'offre la seconde place du groupe.
F/16: 4p.-3cl. Huchet (Alpine A 110) de retour, termine difficilement avec un collecteur d'échappement rafistolé devant les Rallye 2 de Houssin et Delaverigne. Mortier (Samba) aurait eu son mot à dire, mais une sortie l'éliminait lors de l'ES4.
F/15: 1p.-1cl. Ménard (104) était seul dans la classe.

GrF2000

F2000: 18p.-12cl. Leuvre (BMW 318 Ti) remporte ce groupe et s'adjuge la victoire scratch. Menanteau (Saxo) accroche la classe 13 et Fièvre (205 Rallye) la classe 12.

Compte-Tours, 2002

FICHE TECHNIQUE

Organisation: ASA des Deux-Sèvres

Dates: 29/30 juin

Engagés: 76 - Classés: 50

L'édition 2001 avait laissé un goût amer à Leuvrey (BMW 318ti Compact) qui avait dû laisser échapper la victoire dans les derniers mètres de l'épreuve. Cette année, Deborde, vainqueur 2001 est absent. La tâche de Leuvrey n'est pas facile pour autant puisque Pustelnik et Jezequel, présents sur des Maxi Mégane font figure de favoris.

Il a fallu juste un peu de chance à Leuvrey pour que l'embrayage de Pustelnik ne tienne pas la distance et pour que Jezequel, sous pression, aille à la faute. Leuvrey doit néanmoins lutter contre le trio des Mitsubishi de Lemonnier (Evo7), Bourgeois (Evo5) et Landron (Evo6) en bagarre pour la victoire du groupe N et de Retailleau (306 maxi) qui après avoir chaussé les pneus «qui vont bien» s'est livré à une belle remontée après une ES1 ratée. Ce dernier s'adjuge la victoire du groupe A devant le régulier Moinet (M3) et le bouillant De Sousa A. (R19 turbo) Le groupe N se conclut finalement dans l'ordre: Bourgeois, Lemonnier, Landron devant Bezinand qui, avec sa 306 S16 est le premier du groupe «N occidental» (!). Gagné par Leuvrey, le groupe F2000 n'a pas donné lieu à beaucoup de suspense. Peneaud (306 Xsi), deuxième est relégué à plus de trois minutes et demie. Drouaud dans sa modeste 205 rallye réussit à monter sur le podium de groupe. Au contraire du F2000, la course du groupe F a été le théâtre d'une lutte à couteaux tirés entre Faye (205 GTI), Brin (BMW 323), Bilhot (205 16S) et Morilleau (R8 Gordini) qui sort finalement vainqueur de cette joute. Il ne possède qu'une seconde et 4/10^{ème} d'avance sur Faye à l'arrivée. Enfin, nous retiendrons que cette 6^{ème} édition du rallye nord Deux-Sèvres a été neutralisée à plusieurs reprises (ce qui a contraint la direction de course à annuler l'ES3) et que plusieurs pilotes se sont vus affecter des temps forfaitaires dans certaines spéciales. ●



SCRATCH

1. Leuvrey-Gaimiche (BMW 318i Compact) 44'52"2
 1F/2000/14 - 2. Bourgeois-Mangeant (Mitsu Evo5) à 47'11"
 1N/4 - 3. Lemonnier-Cosset (Mitsu Evo7) à 58'11"

Leuvrey prend sa revanche



Leuvrey (BMW 318i Compact) s'impose de haute lutte et reprend le titre abandonné l'an dernier.



Morilleau mène à l'arraché sa R8 Gordini à la victoire du groupe F.



Augé (AX GTI) gagne largement la classe A5

GROUPES ET CLASSES

GrA

A/8: 3p.-2cl. Lopez P. (Escort Cosworth) abandonne dans le premier chrono, Le Bonniec (Escort Cosworth WRC) essaye un nouveau navigateur, Moinet (M3) gagne toutes les spéciales, termine avec 2'20" d'avance et une place de 2^{ème} du groupe A

A/7: 5p.-3cl. Pustelnik (Maxi Mégane) gagne les deux premières ES malgré un embrayage à l'agonie qui sera la cause de son abandon. Jézéquel (Maxi Mégane) ne profite pas de cet abandon puisqu'il sort sans gravité mais avec l'inconvénient de bloquer le parcours. Il est à l'origine de l'annulation de l'ES3. Ne reste plus que Retailleau (306 maxi) qui n'a plus qu'à concrétiser sa remontée après une ES1 désastreuse. De Sousa A. (R19 turbo) et Barbier (Astra kit car) complètent le podium après avoir effectué le rallye dans cet ordre.

A/5: 5p.-4cl. Augé (AX GTI) gagne toutes les spéciales et la classe. Durand (106 rallye) ne parvient à devancer Michaud (205 rallye) qu'à une seule reprise. Ce n'est pas suffisant pour lui ravir la place de 2^{ème}.

GrN

N/4: 12p.-10cl. L'ordre du podium de cette classe est identique à celui du groupe N. C'est la lutte entre les différentes évolutions de Mitsu. En final, c'est Bourgeois (Evo5) qui devance Lemonnier (Evo7), vainqueur de l'ES2 et Landron (Evo6). Le premier des non-Mitsu est Martin T. (RGT turbo) mais à 5'40" de Bourgeois.

N/3: 8p.-3cl. Grosse déperdition dans cette classe qui après l'abandon de Landais vainqueur de l'ES1, voit la victoire néanmoins justifiée de Bézinand (306 S16) devant Appercé (Clio Williams) et Guérineau (Clio RS).

N/2: 12p.-9cl. Daunas (106 S16) est inaccessible pour ses concurrents qui se succèdent à la place de dauphin. C'est le cas de Grenapin (106 S16), Giraud (Saxo VTS) et Soleil (Honda Civic) qui terminent dans cet ordre derrière Daunas et de Guilloteau (Saxo) finalement 6^{ème} derrière Sophie Micheneau (Saxo VTS).

N/1: 4p.-3cl. Gire (AX GTI) gagne avec presque une minute d'avance sur Dastas (AX GTI), auteur du meilleur chrono dans l'ES5, et avec plus de deux minutes sur Guibert (AX GTI).

GrF

F/19: 2p.-0cl. Lamy (R5 turbo) renonce dès la première ES. Pas de chance pour Brin (BMW 323) qui doit en faire de même dans la dernière et ne profite ainsi pas de sa régularité.

F/18: 5p.-4cl. Faye (205 GTI), Bilhot (205 16S), Pedeneau (206 16S), l'ordre est inchangé dans toutes les spéciales et par conséquent à l'arrivée. Mirey (504 TI) est quatrième.

F/17: 5p.-2cl. Pelourde (Vias GTI) gagne les ES1 et ES2 et abandonne dans l'ES3. Rossignol (Samba rallye), deuxième à l'issue de l'ES1 abandonne dans l'ES2. Mounier (206 16S) termine systématiquement le parcours dans les trois spéciales restantes devant Roulin (R5 Alpine).

F/16: 3p.-2cl. Morilleau (R8 Gordini) en lutte pour la victoire de groupe est irrésistible et termine avec 3'50" d'avance sur Guinot (Samba rallye).

GrF2000

F2000/14: 5p.-3cl. Leuvrey (BMW 318ti Compact) gagne toutes les spéciales, Taveneau (BMW 318ti Compact) est second dans les deux premières avant sa sortie de route. Peneaud (306 Xsi) et Bariteau (Uno turbo) se suivent dans tous les chronos et terminent dans cet ordre derrière Leuvrey.

F2000/13: 3p.-2cl. Dès la première spéciale, Renard et Lezeau (les deux sur 206 GTI) se retrouvent seuls. Le premier cité gagne 3 ES, le second en gagne 2, le classement est logique, Renard devance Lezeau.

F2000/12: 3p.-2cl. Drouaud «Superstar» (205 rallye) frappe encore en gagnant toutes les spéciales. Favreau (205 rallye) se classe deuxième à 3'45 de Drouaud.

Compte-Tours, 2002

Bernard Leuvrey : « Renouveler le plaisir de gagner »

Alsacien de naissance, Bernard Leuvrey a conquis en quelques saisons le cœur des spectateurs et l'univers des rallyes de l'ouest. Aujourd'hui au volant d'une nouvelle BMW Compact F2000, il renouvelle le plaisir de gagner. Rencontre avec le maître de la glisse.

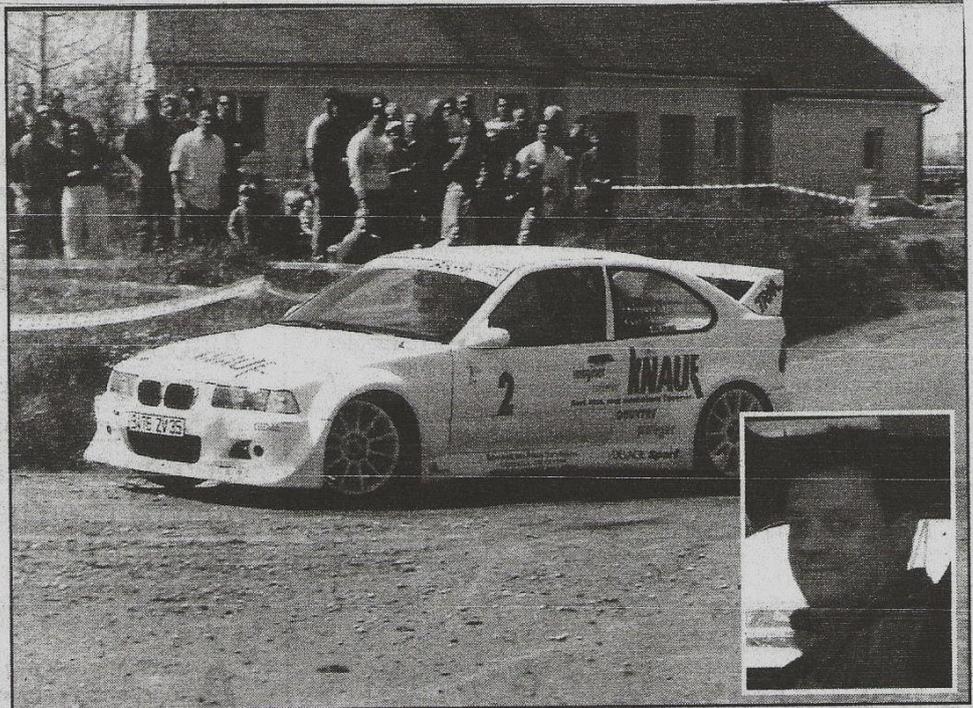
• **Question : Après quatre années en BMW M3 et une dizaine de victoires, qu'est-ce qui vous a motivé à relever ce nouveau challenge ?**

Bernard Leuvrey : « C'est un concours de circonstances. Je roulais depuis quatre ans avec la M3, il n'y avait plus beaucoup d'évolutions à apporter et au final je dois bien avouer que j'étais un peu lassé.

Hugues Delage (ndlr : préparateur des BMW en rallyes) développait au même moment une nouvelle Compact F2000. L'attrait de la nouveauté m'a séduit d'autant plus qu'elle était équipée d'une boîte séquentielle et possédait une meilleure tenue de route. Au fond, j'avais envie de renouveler le plaisir de gagner ».

• **On a évoqué le fait que vous aviez songé à raccrocher les gants après la finale 2001. La rumeur était-elle fondée ?**

« Oui. En fin de saison, l'an passé, je n'avais plus la motivation pour continuer à courir. J'étais en bout de développement avec la M3. Nous étions



Premier rallye aux Coteaux du Layon et première victoire au volant de la nouvelle BMW Compact F2000 pour le maître de la glisse, Bernard Leuvrey (en médaillon).

condamnés à la troisième place du podium derrière les intouchables Longépé et Debordé. On jouait la classe pas le scratch et si l'opportunité du groupe F2000 ne s'était pas présentée j'aurais certainement pris une année sabbatique ».

• **Comment expliquez-vous cette fidélité avec la marque allemande ?**

« Je suis tombé amoureux de la propulsion dès mes débuts

en courses sur une Alpine A112. Ensuite, la grande complicité qui me lie à Hugues Delage m'a conduit à rester fidèle à ses autos ».

• **Quelles sont vos impressions après cette première saison au volant de la Compact F2000 ?**

« Par rapport à la M3 c'est le jour et la nuit. La tenue de route, le freinage et l'efficacité sont phénoménaux même si le

moteur est moins puissant. En résumé, la Compact ressemble à une kit car en propulsion ».

• **Première course aux Coteaux du Layon et première victoire. Vous attendiez-vous à un tel début ?**

« Nous avons été opportunistes aux Coteaux du Layon. Par la suite nous avons remporté cet été notre première victoire en national à Bressuire, au Nord-Deux Sèvres. Je ne m'attendais pas à régresser en performances avec la nouvelle Compact puisque les résultats avec la M3 avaient été bons et que les solutions novatrices de la F2000 étaient déjà éprouvées. Il ne restait plus qu'à confirmer en course ».

• **Quel va être votre programme pour les prochains mois et la saison 2003 ?**

« La voiture sort d'une révision complète. Le moteur a été refait à neuf pour la finale le week-end prochain à Mazamet et en vue d'une saison 2003 chargée, axée sur le national ».

• **Précisément, quelles sont vos ambitions pour la finale de la Coupe de France des rallyes ?**

« Etre à l'arrivée avant tout et pourquoi pas faire un coup ! Sur le fond je n'ai pas de grosse ambition car le terrain sur lequel se déroule la finale dans le Tarn sert chaque année au rallye de la Montagne noire. De nombreux concurrents connaissent donc les spéciales et posséderont un avantage sur nous dans le premier tour. Je pars donc optimiste mais sans excès ».

Ouest-France 2002



Sil y a bien une propulsion qui fait voler la poudre dans le Groupe F2000, c'est la BMW 318 TI Compact. L'essai était programmé pour notre dernier hors-série, mais l'indisponibilité de chacun nous a contraint à repousser ce rendez-vous.

Palmarès

C'est avec notre ami Gégé, d'après deux ouvertures de rallyes mondiaux pour son frère Didier, qui nous nous rendons à Villeneuve-sur-Lot. Le nom du village doit déjà attirer l'attention de certains d'entre vous. Pour les autres, sachez qu'il se cache ici un sorcier dont la réputation de meilleur d'acier n'est plus à faire. Son nom : Monsieur M3. Son surnom : Hugues Delage. C'est dans ses ateliers que nous avons rendez-vous avec Bernard Leuvey et sa BMW 318 au galbe de M3. Leur palmarès est déjà éloquent car à chaque rallye disputé, on a pu les voir sur le podium. Pour la petite histoire, c'est Christophe Carot qui a été le premier à courir avec une 318 Delage. Depuis, des évolutions ont vu le jour sur pratiquement tous les points et des projets sont déjà en attente. Une surprise nous attend puisque nous allons pouvoir comparer la voiture de Bernard, totalement construite dans les ateliers Delage Sport, à la BMW de David Besset qui a fabriqué et monté lui-même la caisse. Mais ne nous y trompons pas : ces autos portent le nom de 318 TI Compact uniquement de par leur ressemblance avec la carrosserie d'origine. Bien sûr, maintenant, elles ont pris du "volume", et chacun y va de sa propre initiative. Par exemple, la BMW de Bernard n'a que les passages de roues élargies, tandis que celle de David a les ailes gonflées. Sous le capot et dans l'habitacle, rien n'est d'origine. Par contre, toutes les pièces proviennent du capital magasin de BMW et sont touchées dans les ateliers Delage.

Tout commence par le châssis qui arrive d'origine. On lui greffe un arc-boutant et des renforts soudés "maison". Le 1800 cm³ de série se fait voler la place par un 1994 cm³ de type S14 issu d'une auto mécanique en France. Il s'agit en fait de la BMW 320i fabriquée à 4000 exemplaires.

Ce modèle était en réalité destiné aux marchés italiens et porte le nom de 320i. Il avait une réputation



de mini-M3. En effet, ce 2 litres développe dans la configuration normale une puissance de 193 ch à 5900 tr/min. Celui de Bernard est issu du Supertourisme mais il a été retravaillé pour augmenter son couple. À l'arrivée, on obtient une puissance d'environ 270 ch à 7600 tr/min pour un couple de 26 mkg à 6800 tr/min. Celui de David revendique environ 280 ch à 7200 tr/min avec un couple de 26 mkg à 6800 tr/min, donc moins puissant et avec une plage d'utilisation plus courte. Avec des chiffres pareils on joue dans la cour des Maxi Groupe A, le travail ne s'arrête pas là.

Le bloc moteur vient du Supertourisme. Puissance : 270 chevaux à 7600 tr/min.

David Besset a monté lui-même cette 318 Compact au look différent de celle de Bernard Leuvey.



Répartition des masses

Toute la conception de cette Allemande a été pensée pour une répartition des masses optimale. Le moteur est positionné longitudinalement et le plus reculé possible près de l'habitacle. Quant à la boîte de vitesses, elle est positionnée idéalement au centre de l'auto. Il s'agit d'une boîte 6 rapports séquentielle Holinger sans coupure pour Bernard et d'une 6 rapports séquentielle Sadov sans coupure pour David. Au niveau de la liaison au sol, rien n'a été laissé au hasard. Les voies ont été élargies le plus possible. À noter que la voie arrière de la 318 de Bernard est réglable de + ou - 4 cm pour améliorer la tenue de route suivant le profil du terrain, sec ou humide. L'empatte-





ment a été revu à la hausse lui aussi pour parvenir à diminuer le plus possible le porte-à-faux. Autant dire que sur le papier, l'équilibre et la maniabilité doivent être au rendez-vous !

En route

C'est après un bon repas riche en anecdotes et surtout bien mérité pour Gégé qui a passé sa matinée dehors par une température ne dépassant pas 4°, qu'il est temps de nous diriger vers la spéciale. En guise de dessert, Hugues m'emmène pour moi-même faire le plein de la voiture de David. J'étais loin de m'imaginer que ma phase de digestion allait être interrompue ! Nous voilà partis sur "sa" route d'essai. Enchaînement rapide, bosse, épingle, tout y est ! C'est en fait là qu'il "s'amuse" à régler les autos de ses clients. Le but était bien sûr de me montrer le "mode d'emploi" de la Teutonne. Et pour ceux qui se posent encore la question, il "mill-maîtrise" toujours autant : c'est comme le vélo, ça ne se



HUGUES DELAGE

Monsieur Béhème

Mon premier à 189 victoires en rallye. Mes doublons a été trois fois vainqueur de la Coupe de France. Mon troisième a été deux fois Champion de France et deux fois Vice-champion de même division. Mon tout, il le signe à la goume de ses roues arrière d'un M qui veut dire MS. Vous avez tous reconnu Hugues Delage. C'est dans les années 80 qu'il a commencé en rallye au volant d'une Rallye 2. Suivirent une Escort RS 2000, une Mazda 400... Mais c'est en 1989 que la rencontre fatidique avec la M3 a eu lieu. Cette même année, son petit garage de comarçonnais s'est transformé en atelier de préparation : Delage Sport. Très vite un surnom lui colle à la peau : "la grande gueule" ! Avouons que des grandes gueules qui réalisent des passages aussi forts, aussi osés que lui, en en

redemande... Faut en 1996, problème de sponsor. Et c'est fin 1998, lors de la finale de la Coupe de France, qu'il a mis un terme à la compétition pour une auto soi-disant non certifiée ! Il se consacre alors uniquement à la préparation de BMW. Ses locaux sont situés à Villeneuve-sur-Lot avec une surface de 800 m² répartie sur trois étages. Et encore, à notre passage il agrandissait, le bougre ! Dans ses ateliers travaillent huit mécanos : un mécanicien, un électricien, un électronique, deux carrossiers, un "Mac Giver" pour tout ce qui est usinage, soudure... et deux charmantes secrétaires. Tout le monde a son domaine de compétences : rallye, circuit, courses de côte, rallycross et même tuning ou plutôt préparation dédiée de la compétition car ce n'est pas le genre de la maison de vous transformer votre Béhème en

vaisseau spatial. Par exemple, il est sorti des ateliers, rien que pour le département rallye, une cinquantaine de M3 et huit Compact. Hugues est très clair sur ses façons de voir les choses : « Je suis un préparateur à la portée des amateurs, j'adapte la préparation suivant les besoins et les finances du client ». L'autre point fort de l'entreprise est la demande croissante d'exportation de pièces détachées, notamment à Panama, en Nouvelle-Calédonie...

Une chose est certaine, il règne sous ses toits une connaissance certaine de la marque et malgré sa grande gueule, Hugues ne sera jamais avare de vous donner des conseils, de vous aider pour tous vos projets en rapport avec la Béhème. Eh, Hugues, si un jour tu as dix minutes, je ferais bien un petit tour de Vertan-400 GT...



Le châssis arrière d'origine chez Delage Sport. Il est équipé d'un ressort et de nombreux renforts.

perd pas ! Mais son terrain de jeu ne sera pas le nôtre. Trop de rivaux. Une fois sur place, il faut d'abord boucher les entrées d'air moteur pour qu'il monte bien à température. Gars et bottines armés à leur propriétaire, je dois ensuite m'installer dans le baquet de gauche. Le 4 cylindres de la BMW de David rattronne à merveille dans un ton rauque métallique avec son échappement à sortie latérale. Pour l'ailler, la spéciale d'un kilomètre est en descente à fort pourcentage avec des courbes qui se relient et un virage serré. Les deux premiers passages seront pour chauffer les Yokohama en 18 pouces qui ont du mal à monter en température, et se familiariser avec la boîte séquentielle qui demande un petit lâcher

de gaz à chaque montée de rapport, dû à l'absence de capteur "coupure moteur". Cette modification est d'ailleurs prévue sur celle-ci. Premier constat, la direction à crémaillère directe remonte de très bonne sensation avec une force au volant très "tactile". Le train avant épouse le bitume à perfection, c'est déconcertant ou plutôt bénéfique car en fait, on ne se concentre que sur le train arrière. Un pilote qui court "sur le train avant" en perdrait son sous-virage ! À l'approche du sémé en 5e, il faut en rombrer trois avec un freinage violent. On ressent le dardinement du train arrière ainsi que les effets de micro-bloquages de roues dus à la boîte de vitesses. Ça nous oblige à effectuer de petites corrections au volant mais tout est parfaitement maîtrisé.

En projet, une 318 Compact encore plus radicale avec un moteur de 292 ch



L'aria de Bernard Leourey est magnifique. Elle a remporté le Groupe F2000 à Maxamet l'an passé.



La boîte séquentielle 6 rapports Haldex, comme celle montée sur la BMW de Leourey, est une merveille.



À partir de 4000 tr/min, ça commence à causer fort, très fort !

Dans la montée, le moteur va pouvoir nous délivrer ses secrets. Malgré une zone de couple maxi perchée à 6800 tr/min, c'est à partir de 4000 tr/min que la BM commence à causer pour ne plus s'arrêter jusqu'à sa zone de puissance optimale. La pédale de freins me paraissait un peu molle avec un manque de mordant. Bizare pour des étriers 6 pistons. Mais cela fut vite oublié une fois le combiné disques-plaquettes à température. Les petites pertes d'adhérence du train arrière dans les courbes rapides bosselées me confirment un retard en détente des amortisseurs. Un manque de clareté ou tout simplement une fatigue des Bilstein.

Quel moteur !

Sans perdre un instant, sautons dans la 318 de Bernard. L'ambiance sonore est légèrement plus feutrée en raison d'une sortie d'échappement située derrière. Le pouvoir directionnel est encore plus surprenant. Grâce à l'avancement de la crémaillère de 2 cm, on obtient un débattement plus long (4,4 cm contre 5,5 cm k0) et une démultiplication plus réduite. Le but est de moins "jouer" avec le pédaal, donc d'être plus efficace à l'inscription et de gagner en rapidité si un contrebraquage s'impose. Au freinage à l'entrée du serré, pas le moindre loupement du train arrière. Juste cet effet de micro-blocage, qui, une fois l'auto bien en main, va vous aider à placer l'arrière au doigt et à

l'œil et pourquoi pas le provoquer calmement. Vive la glisse ! En agrément moteur, là où sa devancière transmettait une montée franche mais linéaire, celle-ci vous procure un effet de "plus tu montes dans les tours, plus ça pousse". Le fait d'avoir une admission d'air à guillotine favorise la dynamique d'approvisionnement de cette molécule surtout que l'injection de carburant se fait par une double rampe dérivée Motorsport. En phase de relance, dans la montée, son autobloquant taré à 90 % permet des relances canon sans pertes de motricité. La plus contraignant va être lors d'un départ où il faut s'apprendre à bien doser sinon les roues arrière s'emballent et ce sont les secondes qui défilent. Côté freins, il lui manquait un peu de mordant et d'efficacité à en juger par le dernier freinage avant le point stop de la descente (que j'ai d'ailleurs largement dépassé !). C'est à l'arrêt que nous découvrirons une rainure suspecte sur le disque avant gauche, relayant le fait qu'un corps étranger ait pu venir parasiter l'efficacité du pouvoir de freinage. Côté suspension, la BM vive à plat et son vertical n'a pas donné signe de faiblesse. Les Bilstein avec ressorts en titane, anciennement montés sur

Comptez un budget de 91 000 euros pour une Compact prête à courir.

une M3 Prodrive, lui assurent un tenace exemplaire. Force est de constater le véritable potentiel de ces deux frangines : ça tient par terre, c'est facile de prise en main, et en plus c'est fiable. Sur toutes les épreuves courues au volant de la 318, aussi bien Bernard que David n'ont jamais eu aucun problème avec seulement deux révisions pour la saison. Soulignons aussi la disponibilité des pièces détachées. Comptez un budget de 91 000 € HT pour une Compact prête à courir. Monter une caisse soi-même va réduire le coût à environ 69 000 €. Une prépa moteur avec la gestion revient à 22 870 €

HT tandis qu'une boîte séquentielle, suivant le type, varie entre 9 150 € et 13 720 € HT.

La BMW 318 Ti Compact a encore de très beaux jours devant elle. Aux dernières nouvelles, il est fort probable que nous voyons sur les spéciales une 318 encore plus radicale : gain de poids avec des éléments carrosserie en carbone et nouveau moteur 2 litres usine type M 40 avec à la clé une puissance de 292 ch. Existe-t-il dans ce monde ingrat une propulsion pour lui tenir tête ? Pardon ? Qui a osé dire Mercedes ? **BMW**



La voie arrière est réglable sur la BMW de Bernard Leourey.



FICHE TECHNIQUE

BMW 318 Ti Compact

"Version" Bernard Leuvey

"Version" David Besset

| | | |
|-------------------------|--|--|
| Type moteur | S 14 | S 14 |
| Cylindres | 1994 cm ³ | 1994 cm ³ |
| Nombre de cylindres | 4 cyl 16 soupapes | 4 cyl 16 soupapes |
| Alésage x course | 80,56 x 77,4 | 85 x 80 |
| Passepartout | Emc 270 ch à 7000 tr/min | Emc 280 ch à 7000 tr/min |
| Casse | 26 mm à 2000 tr/min | 26 mm à 2000 tr/min |
| Alésage axial | 8800 tr/min | 8800 tr/min |
| Construction | 132 4 injecteur double rampe | 132 4 injecteur double rampe |
| Admission | Boîte à air spécifique carbone Delage + papillon | Boîte à air carbone Delage + 4 papillons |
| Type transmission | Proportion | Proportion |
| Boîte de vitesses | 5 vitesses | 5 vitesses |
| Rapport de boîte | 1 - 3,060 2 - 2,218 3 - 1,607 4 - 1,206 5 - 1,144 6 - 1 | 1 - 2,489 2 - 1,914 3 - 1,579 4 - 1,332 5 - 1,148 6 - 1 |
| Embrayage | Tri disque | Tri disque |
| Differential | Autoblocant 100 % | Autoblocant 75 % |
| Structure châssis | Châssis séparé Delage | Châssis séparé Delage |
| Train AV | Triangle McPherson spécifique Delage | Triangle McPherson spécifique Delage |
| Train AR | Boîte oscillant spécifique Delage | Boîte oscillant spécifique Delage |
| Amortisseurs - AV - AR | Bilstein avec ressort Hure AV | Bilstein |
| Freins AV | AP Racing 6 pistons | AP Racing 6 pistons |
| Disques AV | 280 mm | 280 mm |
| Freins AR | AP Racing 4 pistons | Wibrod 4 pistons |
| Disques AR | 280 mm | 316 mm |
| Directeur | Cajon à lèvre direct à lèvre 5,5 mm au tour | Directeur direct à lèvre 4,4 mm au tour |
| Roues | 8 x 18 | 8 x 18 |
| Ensemble | 2700 mm | 2700 mm |
| Vide AV | 1700 mm | 1700 mm |
| Vide AR | 1720 à 1785 mm réglable | 1740 mm |
| Poids | 964 kg à vide | 970 kg à vide |
| Répartition poids AV/AR | 55 / 45 | 58 / 42 |



Rallye-Magazine

Bernard Leuvrey et Luc Galmiche, rois des rallyes

Dès son plus jeune âge, c'était un passionné de voitures. Pendant que ses petits copains sur les bancs d'école dessinaient des objets courants, lui de son côté griffonnait sur ses cahiers des voitures, toutes sortes de voitures et cela pendant plusieurs années. Comment voulez-vous que cette passion dévorante ne ressorte au grand jour en prenant de l'âge ! Une passion, tout le monde le sait, prend aux tripes et c'est cette passion qui l'a amené à parcourir les grandes routes françaises. Mais qui est donc ce pilote que tout le monde apprécie sur les circuits et qui se donne entièrement à cette discipline ?

Bernard Leuvrey a 41 ans, marié, deux enfants. Originaire de la Haute-Saône, il habite Torcé depuis 1993, année où il prend en charge l'usine Knauf : «j'ai débuté en 1983 à 23 ans par des courses de côtes en régional, puis au championnat de France en 1988. À l'époque de mes débuts, je pilotais une Auto-Bianchi, puis deux ans plus tard, une Peugeot 205 GTI et ceci jusqu'en 1990. En 1989, je passe aux rallyes challenges Peugeot». Bernard Leuvrey gagne le volant Peugeot, épreuve composée de six courses à points et d'une finale qui se déroulent toute l'année. En 1991, il devient pilote officiel de Peugeot sur une 309 16 soupapes et participe au championnat de France dont le Tour de Corse fait partie : «après mon arrivée à Torcé en 1993, j'ai participé à des épreuves avec une 205 prototype avec, pour co-pilote, Luc Galmiche, 35 ans, originaire de la même région que moi et qui m'a suivi à Torcé, après avoir assisté mon frère».

Début d'une grande aventure

C'est le début d'une grande aventure pour ces deux hommes. Il faut trouver une voiture, des sponsors. Lors des années 1993, 94 et 95, Bernard gagne trois rallyes au général mais ne possède pas de voiture très compétitive. C'est alors qu'il choisit - après mûres réflexions - d'arrêter la compétition et il va consacrer deux années à la construction, sur place, d'une BMW M3 groupe A avec l'aide précieuse de Hugues Delage de Villeneuve-sur-Lot. Bernard crée l'associa-

tion "Auto-rallye passion" : «celle-ci est composée de sept membres : mon épouse Muriel qui est chargée de l'intendance et qui nous suit partout et de quatre mécanos d'assistance. De 1998 à 2001, nous participons avec Luc à 40 courses, nous gagnons 12 fois et montons à 35 reprises sur le podium». En 2000, Bernard s'impose au rallye des Deux-Sèvres devant une cinquantaine de concurrents. La presse commence alors à s'intéresser à lui car il se forge un palmarès étonnant. Rien d'étonnant quand on connaît son envie et son désir de réussir, il fait tout pour mettre la réussite de son côté. «En 10 ans de courses, confie Luc, son co-pilote, Bernard n'a fait qu'une sorbie de route».

Année faste en 2002

L'année 2002 voit la construction d'une vraie «machine de course» et ceci avec l'aide considérable de Hugues Delage. Cette voiture, une BMW 318 Ti, est construite en trois mois. Elle a été préparée de façon remarquable et va donner de bons résultats : «nous avons, avec Luc, participé à



Luc Galmiche et Bernard Leuvrey

huit rallyes, avec deux victoires et à chaque fois la première place de notre catégorie. Nous avons couru la finale de la Coupe de France à Mazamet où nous terminons 15^e et premiers du groupe F 2000. Nous sommes invaincus dans cette catégorie lors de toutes ces épreuves. Cette manifestation est le rendez-vous de fin d'année de tous les amateurs : 175 véhicules au départ devant 100 000 spectateurs, c'est le top du top des épreuves». Bernard Leuvrey regrette qu'une presse spécialisée n'existe pas dans la région. Elle permettrait de mieux faire connaître ce sport et de disposer

de l'apport de sponsors. Bernard n'est pas avare de compliments pour Luc, son co-pilote avec qui il partage ses émotions : «nous reconnaissons le parcours ensemble, c'est le pilote qui dicte les notes et c'est le co-pilote qui les restitue au moment voulu. Notre entente est parfaite et c'est ce qui en fait son charme». Deux hommes dont la renommée n'est plus à faire sur les circuits. Bernard Leuvrey a réussi à réaliser son rêve de 0 : devenir un des meilleurs pilotes français.

Serge Darier

Ouest-France, 2002.

Bernard Leuvrey et Luc Galmiche habitent la région depuis 1996

Champions automobiles en pays de Vitré

Ils sont venus dans la région pour le travail, emmenant dans leurs bagages une passion commune : le sport automobile. Une passion qui s'apparente à une seconde vie pour Bernard Leuvrey et Luc Galmiche, champions de France en titre en catégorie F 2000. Portraits.

« Je ne monterais pas à côté de lui ! » Bernard Leuvrey ne voudrait pas être le co-pilote de Luc Galmiche. Il aurait trop peur. Dans leurs vies sportives, les rôles sont inversés : Bernard Leuvrey est au volant, Luc Galmiche à ses côtés. « Nous sommes indissociables, mais complètement différents », ajoute Bernard Leuvrey. C'est lui qui commande. J'ai une totale confiance en lui. » « Et inversement », répond Luc Galmiche.

Cette complicité permet à ces deux passionnés de sport automobile de cumuler les victoires et les podiums en catégorie F 2000, à bord de leur BMW 3.18. Dix-sept rallyes gagnés, deux fois champions de la Ligue Maine-Bretagne, et 35 autres podiums, excusez du peu ! « Nous faisons 10 à 12 courses par an. Des nationales, mais surtout des courses régionales. » Le coût est moindre pour l'équipe, qui s'est constituée en association, en 1997. Son nom résume bien ce qui habite les deux copains : « Auto Rallye Passion ». « Cela permet surtout de bien séparer vie privée et sport automobile. » Certes, ils y mettent de leur argent personnel pour boucler les budgets. « Mais vis-à-vis des sponsors, le montage associatif est plus clair. »

« Terminer 1^{er} »

Dans l'équipe, on retrouve notamment les compagnes. « Elles sont passionnées. Et les courses sont plus conviviales. » Même si, une fois dans leur cockpit, Bernard



Lors de la finale de la coupe de France 2002, à Mazeret. De gauche à droite, au premier plan : les Bretons Max Martineau et son équipier, Luc Galmiche, Bernard Leuvrey et son épouse.

Leuvrey et Luc Galmiche ne pensent qu'à une chose : « Terminer 1^{er}. » Pour cela, les deux compères comptent sur un troisième larron : Hugues Delage, « trois fois champion de France de 2^e division, 189 courses gagnées », précisent-ils, admiratifs. « Nous avons sympathisé avec lui. C'est un préparateur de voiture hors-pair, qui se met à la portée des amateurs comme nous. » Car la clé de leur réussite, dans la catégorie F 2000, tient finalement peu de chose : « La passion, la fiabilité du matériel et celle du pilotage », résume Bernard Leuvrey. Un triptyque que les deux coureurs doivent en partie à Hugues Delage, en partie à eux-mêmes. « On a appris ensemble », disent-ils d'une seule voix.

La sortie de l'hiver correspond au début de saison. Leur prochaine course : le rallye national du pays de Lohéac, à la fin du mois. « Et la qualification pour la finale de la coupe de France, qui aura lieu à Limoges,

le 4 octobre. » Pour cela, « 6 à 7 victoires dans notre groupe F 2000 devraient suffire. » L'année dernière, ils avaient fini 1^{er} de leur catégorie, 15^e

du général. « Cette année, on vise entre la 5^e et la 10^e place au général », annoncent-ils.

Nicolas SOURISCE.



Bernard et Luc à bord de leur BMW 3.18.

Ouest-France, 2003.

Le pilote torcéen sera l'un des favoris à Lohéac, le week-end prochain

Bernard Leuvrey vise le scratch

Avec deux victoires au scratch et neuf victoires de groupe en 2002, Bernard Leuvrey (BMW 318 compact) entend bien faire mieux cette saison. À Lohéac, le pilote de Torcé a l'intention d'enlever le scratch de ce premier rallye national. Il en sera d'ailleurs l'un des grands favoris.

Lors de la dernière saison, avec leur BMW 318 Compact, Bernard Leuvrey et son navigateur Luc Galmiche avaient fait une grosse saison. « En neuf rallyes, on a enregistré neuf victoires de groupe et on a enlevé le scratch au rallye des Coteaux du Layon et du rallye Nord Deux-Sèvres avec une nouvelle voiture. » Les deux compères allaient même s'offrir un petit extra lors de la finale de la Coupe de France des Rallyes à Mazamet. « Bien que cette finale se soit disputée dans des conditions difficiles, on a réussi à terminer premiers du Groupe F 2000 à notre grande surprise, » confie Bernard Leuvrey.

Aucune appréhension

Peu de modifications ont été apportées à la voiture par Bernard Leuvrey avant d'aborder cette nouvelle saison. « On a juste touché au train avant et fait une évolution moteur. On passe de 265 chevaux à 280 chevaux. » Voilà qui devrait permettre au pilote de Torcé de gagner quelques précieux centèmes de secondes. « Ce sera certainement le



Bernard Leuvrey (ici dans le médaillon du haut) et son copilote Luc Galmiche seront au départ ce week-end du Rallye national du Pays de Vilaine avec leur BMW 318 compact.

cas... » Ses adversaires ont donc intérêt à en prendre bonne note.

Bernard Leuvrey n'appréhende d'ailleurs nullement cette reprise de la saison, bien au contraire. « Les réflexes pour attaquer devraient revenir rapidement. L'inaction hivernale nous donne l'envie de rouler au plus fort. » Face à quelques ténors nationaux, le Torcéen a bien

l'intention de jouer le scratch, dimanche à Lohéac. « C'est mon objectif et le terrain me plaît bien. » Ensuite, Bernard Leuvrey disputera une bonne dizaine de rallyes nationaux, avec en arrière-pensée, la prochaine finale de la Coupe de France à Limoges. « L'objectif de la saison est d'y être présent. Là, j'aimerais bien figurer dans le top dix au

scratch. » Leuvrey possède certainement suffisamment de talent et d'expérience pour atteindre cet objectif. Le public de Lohéac devrait en faire le constat, surtout si le pilote torcéen est sur la première marche du podium dimanche soir. Ce qui constituerait, sans aucun doute, le début d'une saison fructueuse...

Ouest-France 2003.

Automobile RALLYE DES 12 TRAVAUX D'HERCULE

Pour sa deuxième participation, le pilote de la BMW a largement dominé les débats, rééditant sa victoire de l'an 2000, au terme d'une édition marquée par l'abandon de plusieurs favoris.

Un sans-faute pour Bernard Leuvrey

La vingt-cinquième édition des Douze Travaux d'Hercule n'a pas manqué de piment. Tout au long de la journée, les favoris n'ont guère été à la tête même si c'est sûrement celui qu'on attendait le plus qui a décroché la victoire. Bernard Leuvrey, au volant de sa BMW, a réalisé un sans-faute devant tous les pièges du tracé, signant ainsi, pour sa deuxième participation au rallye cher à Jean-Paul Bizard, sa seconde victoire sur les routes deux-sévriennes.

Des favoris au tapis

Contrairement à l'an dernier, la pluie n'est pas venue perturber les débats mais elle n'était de toute façon pas nécessaire pour que le spectacle soit à la hauteur... et pour que certains pilotes partent à la faute.

- Dès les premières spéciales on a vu pas mal de sorties de route.

Jean-François Caillaud a tenu la dragée haute au leader

heureusement sans gravité pour les équipages. constaté Jean-Paul

Bizard l'organisateur. Cela prouve que le circuit est très technique et piégeux. Le premier ténor à se faire déloger était Samuel Bérnauld. Auteur du meilleur temps dans le premier secteur chronométré, le

débutant, relatait le pilote vainqueur, car on avait la possibilité de s'emparer de la deuxième place. On a pu terminer la spéciale malgré tout mais, le radiateur était légèrement touché, on a préféré ne pas prendre de risque.

Un troisième favori devait se ressourdre à l'abandon. Jacky Deborde, deuxième l'an dernier, était victime d'un ornuai mécanique dans la troisième épreuve chronométrée.

La voie libre pour Leuvrey

L'abandon des trois favoris ne doit pas dévaloriser la performance de Bernard Leuvrey, vainqueur de deux des six spéciales du jour, et qui a su profiter des circonstances de course. Auteur du deuxième temps dans la première spéciale, il s'empara du commandement suite à l'abandon de Samuel Bérnauld pour ne plus le lâcher. « J'ai tout de suite senti que la voiture marchait bien, commençant le vainqueur du jour. Même si Samuel avait fait le meilleur temps, je pensais qu'il aurait des difficultés sur le secteur plus technique avec sa BMW M3. Bernard Leuvrey connaît bien cette voiture pour avoir gagné avec elle il y a trois ans. » Il a sûrement voulu trop attaquer pour compenser et il est parti à la faute. Avec huit secondes d'avance au



Bernard Leuvrey et Luc Galmiche n'ont pas connu de grosse frayeur pour s'imposer dans cette vingt-cinquième édition des Douze Travaux d'Hercule.

conséquences. « Je me suis un peu voulu au début cette victoire niveau du volant moteur. On a



Le Courrier de l'Oise, 1989



Le Courrier Picard, 1993

Pour finir, un mot sur le site **RALLYE LOIRE ATLANTIQUE** :

Bien sympa.

Et le mot de la fin :

Toujours passionné, la passion est toujours là.

J'ai pris énormément de plaisir à rouler en rallye avec tous les gens autour de moi, pas de rivalité autre que le chrono.



Merci à Bernard LEUVREY pour l'interview.
Interview réalisé le 18 Décembre 2020.