

## CALENDRIER LIGUE 2022

VERSION 2 (Sous réserves de **modifications** ultérieures)

### MARS

- 12-13 / 03 Rallye Régional de Brocéliande ... Manifestation annulée
- 19-20 / 03 Slalom de la Ferté Bernard

### AVRIL

- 01-03 / 04 Fun Racing Cars Le Mans
- 02-03 / 04 Rallye du Pays de Lohéac
- 09-10 / 04 Course de Côte de Bournezeau
- 09-10 / 04 Autocross et Sprint Car de Mauron
- 16-17 / 04 Slalom de Plouay
- 16-17 / 04 Rallye régional des Coteaux du Layon
- 26 / 04 Tour Auto Paris La Baule – Circuit Bugatti Le Mans

### MAI

- 30 / 04 – 01 / 05 Rallye du Morbihan
- 30 / 04 – 01 / 05 Classic Days Circuit Bugatti Le Mans
- 06-07 / 05 7<sup>ème</sup> Slalom poursuite du Pays d'Ançenis
- 06-08 / 05 8<sup>ème</sup> Slalom poursuite du Pays d'Ançenis
- 07-08 / 05 Autocross & Sprint Car de St Vincent des Landes
- 20-22 / 05 Course de Côte de la Pommeraye
- 21-22 / 05 Slalom de la Vendée
- 27-29 / 05 Course de Côte de Saint Gouëno

### JUIN

- 04-05 / 06 Autocross & Sprint Car de Plouay
- 04-05 / 06 Rallye régional du Val de Sèvre
- 04-05 / 06 Course de Côte de Loc Eguiner
- 04-05 / 06 Journée test 24 Heures du Mans
- 06-12 / 06 24 Heures du Mans
- 18-19 / 06 Camion cross & Sprint Car de Baud
- 18-19 / 06 Slalom du Pays Vannetais
- 25-26 / 06 Fol Car de Mayenne
- 25-26 / 06 Autocross & Sprint Car Bellevillois

### JUILLET

- 01-03 / 07 Le Mans Classic
- 02-03 / 07 Slalom Loire Océan - Solokart
- 02-03 / 07 Course de Côte des Monts d'Arrée
- 09-10 / 07 Autocross & Sprint Car de Pipriac
- 09-10 / 07 55<sup>ème</sup> rallye Le Mans + VHC + VHRS
- 16-17 / 07 Autocross et Sprint car de Mauron
- 16-17 / 07 Slalom poursuite de Lohéac
- 22-24 / 07 Autocross de St Georges de Montaigu
- 30-31 / 07 Rallycross de Kerlabo

### AOÛT

- 20-21 / 08 Course de Côte de La Harmoye

### SEPTEMBRE

- 02-04 / 09 Rallycross de Lohéac
- 03-04 / 09 Rallye des Côtes de Lumière
- 10-11 / 09 Autocross et Sprint Car Montauban de Bretagne
- 10-11 / 09 Montée Historique de La Pommeraye
- 16-18 / 09 Rallycross de Mayenne
- 16-18 / 09 Camion Cross et Spint Car Saint Vincent des Landes
- 17-18 / 09 Rallye de la Vie
- 24-25 / 09 24 Heures Camions

### OCTOBRE

- 01-02 / 10 24 Heures 4L Pipriac
- 21-22 / 10 Challenge Porsche Motorsport Series

### NOVEMBRE

- 11-13 / 11 TTE Le Mans
- 12-13 / 11 Rallye Régional de Bretagne

### DÉCEMBRE

- 03-04 / 12 Rallye National Vendée Atlantique

## FFSA GT NEWS

### PASCAL HUTEAU FRANCHIT UN CAP

Notre Champion de France AM 2021 rejoint la catégorie Pro-Am au sein du team avec lequel il a obtenu ses premières victoires en FFSA GT, le K-Worx Racing et ceci au volant d'une toute nouvelle Porsche 718 GT4 CS MR. Nouvelle voiture, nouveau coéquipier (Hugo Mogica), nouvelle catégorie où la concurrence sera très forte, trois défis... Un avantage, celui d'évoluer au sein d'un team connu puisque Pascal a obtenu son premier accessit de Vice-champion de France avec le K-Worx Racing. « *Le fait d'évoluer dans une écurie connue rassure* ». Notre pilote disposera de la toute nouvelle Porsche 718 GT4 CS MR, gros travail à mener pour apprendre cette voiture qui débarque dans le Championnat de France 2022. « *Nous aborderons les courses les unes après les autres, chaque point comptera et tenter de rentrer dans le top cinq sera un de nos objectifs* ». Premier roulage prévu début mars avant les essais officiels FFSA GT sur le Circuit de Nogaro à Pâques.

### LE PALMARÈS DE PASCAL EN FFSA GT

- 2018 Racing Technologie Porsche Cayman GT4 Catégorie Am (1 podium)
- 2019 K-Worx Racing Ginetta G50 GT4 **Vice-Champion de France Am** (8 podiums dont 6 victoires)
- 2020 Team Fullmotorsport Audi R8 LMS GT4 **Vice-Champion de France Am** (9 podiums dont 3 victoires)
- 2021 Team Fullmotorsport Audi R8 LMS GT4 **Champion de France Am** (10 podiums dont 8 victoires)



Pascal Huteau et Hugo Mogica avec la nouvelle Porsche 718 GT4 CS MR K-Worx Racing





**MAGAZINE**  
**SALON HISTORIC AUTO**  
**NANTES**  
 26 et 27 février



Rendez-vous essentiel pour les amateurs de notre patrimoine automobile, cette troisième édition du Salon Historic Auto avait une saveur toute particulière pour les fondus de sport mécanique avec des thématiques telles que Matra et Venturi sans oublier l'école de la monoplace et la présence de pilotes de notre Ligue dont la renommée dépasse les limites de notre Région. Henri Pescarolo en chef de file, Pascal Huteau, Marcel Grué et Patrice Roussel étaient présents sur ce salon. Si nous ne reviendront pas sur Pascal qui figure en première page du magazine, un petit détour sur les carrières d'Henri Pescarolo, de Patrice Roussel et de Marcel Grué nous a semblé de mise.



*Pascal Huteau – Henri Pescarolo – Patrice Roussel – Marcel Grué*

**HENRI PESCAROLO**

Né le 25 septembre 1942 à Paris, Henri Pescarolo aura son premier contact avec le sport automobile en 1962 lorsque son père lui propose de partager le volant de sa Dauphine 1093 au rallye Esculape. Henri débutera officiellement la compétition en 1964 grâce à l'opération Ford Jeunesse. De 1965 à 1970, pilote Matra, il remportera de nombreux succès en Formule 3 (Champion de France en 1967) et en Formule 2 (Vice-champion de France et d'Europe en 1968) avant d'accéder à la Formule 1 (Champion de France F1-F2 en 1970). Sa carrière en monoplace pour Matra (15 Grand Prix) cessera cette année-là mais Henri disputera encore 41 Grands Prix de 1971 à 1976 sans résultat probant (Frank Williams Racing Cars / March en 1971, Team Williams Motul / March et Politoys en 1972, STP March Racing Team / March et Frank Williams Racing Cars / ISO en 1973, Team Motul BRM / BRM en 1974 et Durex Surtees Racing Organisation / Surtees en 1976).



*Grand Prix de France et Grand Prix de Monaco 1970 (Matra) – Grand Prix de Monaco 1971 (March) – Grand Prix d'Espagne 1972 (March)*

Sa carrière en endurance débutera en 1966 toujours avec Matra pour qui il participera aux 24 Heures du Mans de 1966 à 1970, forgeant une partie de sa légende en 1968 où vers 2 heures du matin Johnny Servoz-Gavin ramenait la Matra MS 630 en panne d'essuie-glace rentrant au stand pour abandonner, Henri décidait alors de repartir et dans la nuit sans réelle visibilité, il pointait au petit matin à la seconde place de la course sous les yeux d'un public médusé. Une crevaisson mettra fin aux espoirs à deux heures de l'arrivée. Grièvement blessé en 1969 lors des essais de la Matra MS 640, Henri roulera encore pour Matra en 1970 avant de passer chez Alfa-Romeo en 1971 (Victoire aux 1000 km de Brands Hatch avec Andrea De Adamich). De retour chez Matra en 1972, Henri connaîtra son premier succès aux 24 Heures du Mans avec Graham Hill. Il rééditera ce succès avec Gérard Larrousse en 1973 (Victoires également à Vallelunga, Dijon, Zeltweg et Watkins-Glen) et en 1974 (Victoires également à Imola, Zeltweg et Kyalami). Ces succès donneront les titres de Champion du Monde des constructeurs à Matra qui cessera ses engagements en endurance. Henri rejoindra alors en 1975 le team de Willy Khausen qui engage des Alfa Romeo 33TT12, avec trois victoires au compteur en compagnie de Derek Bell (Spa, Zeltweg et Watkins Glen) le titre mondial revient à Alfa Romeo. De 1976 à 1980, Henri pilotera pour diverses marques et écuries sans grand succès (Quelques victoires avec Bob Wollek, Porsche Kremer Racing). Retour au premier plan en 1984 avec son quatrième succès aux 24 Heures du Mans (Porsche 956 Joest Racing avec Klaus Ludwig), il remportera ensuite les 1000 Km du Nürburgring en 1986 (Sauber C8 Kouros Racing Team avec Mike Thackwell) et les 24 Heures de Daytona en 1991 (Porsche 962 C avec Hurley Haywood, John Winter, Frank Jelinski et Bob Wollek). En 1994, le pétrolier Elf lui confie le soin de diriger la Filière, structure de formation de jeunes pilotes. Les Courage Elf La Filière participeront aux 24 Heures du Mans de 1995 à 1999, année où Henri raccrochera son casque.



*Les victoires aux 24 Heures du Mans, 1972, 1973 et 1974 (Matra) et 1984 (Porsche)*



**QUATRIÈME**  
**BOURSE AUX JOUETS DE COLLECTION**  
 Dimanche 27 mars 2022 de 9 heures à 17 heures  
 SALLE JULES LÉAUTÉ – Rue Hyppolyte Derouet – 44840 LES SORINIÈRES  
 Organisation Collection Passion Nantes  
[www.bourse-jouets-nantes.com](http://www.bourse-jouets-nantes.com) – [info@bourse-jouets-nantes.com](mailto:info@bourse-jouets-nantes.com)  
 06 30 50 74 23



Quand Elf lâche La Filière, reprise en mains par la FFSA, Henri décide de poursuivre en fondant en 2000 sa propre écurie d'endurance, Pescarolo Sport. La Courage C52 engagée au Mans en 2000 termine quatrième (Bourdais-Grouillard-Clérico) derrière les trois Audi officielles. De 2001 à 2003, il engage des Courage C60-Peugeot au Mans et pour quelques épreuves en F.I.A. Sportscar (Victoires à Estoril, Magny-Cours, Barcelone et Spa) mais les résultats au Mans sont moins bons. En 2004, Pescarolo saute le pas en développant sa propre voiture à partir d'un châssis Courage C60 avec un moteur Judd. Au Mans, la Pesca termine à nouveau quatrième derrière les intouchables Audi. L'écurie décroche également le quatrième rang du championnat Le Mans Series. Aux 24 Heures 2005, les Pescarolo-Judd échouent de peu pour la victoire face aux Audi, mais remportent le championnat. En 2006, l'ennemi numéro 1 reste Audi. Elles remportent Le Mans, la Pescarolo-Judd terminant à la deuxième place. L'écurie se consolera de cette frustration en remportant à nouveau le championnat Le Mans Series grâce à un grand chelem historique (Cinq victoires à Istanbul, Spa, Nurburgring, Donington et Jarama). Fin 2006, Pescarolo Sport décide de ne plus extrapoler les châssis destinés à la saison 2007 sur une base Courage mais de les concevoir en interne. Ces châssis (P01) pouvaient ainsi être rentabilisés par une mise à disposition pour des écuries privées. En 2010, Pescarolo Sport est placé en redressement judiciaire, le tribunal de commerce du Mans prononcera sa liquidation judiciaire, Jacques Nicolet (OAK Racing), associé à Joël Rivière, rachètera l'ensemble des biens de l'équipe. L'élan de générosité aboutira à la création de l'Association "Pescarolo 2011" puis Henri Pescarolo reviendra en course avec son équipe sous l'appellation Pescarolo Team. Le team remportera deux victoires en 2011, les 6 Heures du Castellet (Collard-Tinseau-Jousse) et les 6 Heures d'Estoril (Collard-Jousse) remportant le titre pilotes Le Mans Series (Collard-Jousse) et le Michelin Green X Challenge avant de disparaître en 2013, année où Henri Pescarolo est nommé ambassadeur des 24 Heures par Pierre Fillon, le président de l'ACO organisateur des 24 heures du Mans.

Henri Pescarolo détient le record de participation aux 24 Heures du Mans (33), il a remporté 22 victoires en Championnat du Monde d'Endurance, il a roulé pour les marques Alfa Romeo, Courage, Ferrari, Inalтера, Jaguar, Lancia, Ligier, Porsche, Rondeau et Sauber-Mercedes. Il a également roulé en rallye tout-terrain (Paris-Dakar). Pilote d'avion et d'hélicoptère Henri détient quelques records (record de la traversée de l'Atlantique New York-Paris en avion monomoteur et record du tour du monde).



La Filière de 1994 à 1999 (Ici Le Mans Proto et GT en 1997 sur le Bugatti) – Henri à Magny-Cours, Pescarolo Sports en F.I.A. Sportscar (2001)

### PATRICE ROUSSEL

Né le 13 janvier 1963 à Nantes, Patrice Roussel débutera sa carrière sportive comme beaucoup d'autres talentueux espoirs tricolores, une ascension très rapide vers les sommets du Karting français et européen (1984) et la confirmation d'un potentiel étonnant en Formule Renault (1986). La suite logique sera le Formule 3 avec Aralia, sa propre structure (1987-1990) et 13 places dans le « TOP 6 ».

En 1993 il crée sa propre école de pilotage, Extrême Limite, et devient un spécialiste de l'endurance : Le Mans, Daytona, Sebring...

**24 Heures du Mans** (6 participations, une victoire et une seconde place en LMP2). C'est l'épreuve fétiche de Patrice, où ses qualités font merveille. Fiabilité et régularité sont au rendez-vous, le zéro faute est de mise ! Et quand c'est possible, la pointe de vitesse fait mouche : il reste le meilleur performer sur la WR version hybride, égalant des sprinters de référence.

**Endurance USA / ALMS et Grand-Am** : Leader du team Sezio-Florida, Patrice a vécu une aventure américaine où sa combativité n'a jamais fait défaut : au volant d'une Norma LMP900 sous motorisée pour les circuits US qu'il découvrait, il a livré des combats exceptionnels, comme à Phoenix en 2001, sous la pluie, bataillant ferme avec les leaders du Grand-Am ! Cette ténacité hissera l'équipe jusqu'aux 24h du Mans en 2003 !



24 Heures du Mans 1993 (Venturi), 1995 (Debora, vainqueur LMP2), 2003 (Norma) et 2004 (WR, second LMP2)

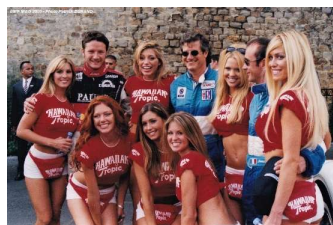
**Extrême Limite** : Extrême Limite a été créée en 1994 par Patrice Roussel, un pilote expert des courses d'Endurance. Du haut de ses 6 participations aux 24 Heures du Mans et aux championnats européens comme américains (ELMS, Grand-Am), il partage avec son équipe sa passion de l'automobile par le biais d'organisation événementielle, de stages de pilotage sur le circuit de Fay de Bretagne. Extrême Limite tient également à faire profiter de son expertise à d'autres passionnés par l'entretien et la rénovation de voitures de sports et de prestige ainsi que la compétition sur les circuits européens. Les activités proposées par Extrême Limite sont animées et encadrées par une équipe de professionnels reconnus pour leur savoir-faire et leur sérieux. L'événementiel et les stages de pilotages sont supervisés par des moniteurs BP JEPS.

L'atelier mécanique quant à lui voit travailler au quotidien des techniciens spécialisés dans la marque Venturi ainsi que les voitures anglaises des années 50 à 70. Lors des compétitions, les participants peuvent compter sur notre équipe de mécaniciens et d'ingénieurs ainsi que sur leur grande expérience du terrain. Le Team Extrême Limite a participé aux 24 Heures du Mans en 2011 (Non classé) et en 2012 (29<sup>ème</sup>).



Avec Debora en 1997 (Le Mans Proto et GT) – De nombreuses années dans la série V de V (2004 à 2015)

Dialoguer avec les ingénieurs, techniciens et mécanos : Patrice analyse, compare, argumente; la télémétrie, il adore ! Sa plus grande fierté : la mise au point de la Venturi 600 SLM, une GT très efficace, l'égale des McLaren F1 ! Extrême Limite c'est aussi les développements de châssis (Norma M20 CN), les tests endurance moteurs (WR LMP2 hybride, turbo et atmosphérique), la mise au point châssis (Venturi 500LM et 600SLM) et la mise au point freinage (Freins carbone Carbone Industries).



24 Heures du Mans 2003 (Norma) et 2005 (WR)

### Palmarès

**Karting** : Vice-champion d'Europe (1984) et membre de l'équipe de France (1984 et 1985)

**Formule France** : Champion de France Formule Renault turbo B (1986)

**Formule 3** : 13 places dans le top six (1987 à 1990)

**24 Heures du Mans** : 6 participations

1993 – Venturi 500LM (Edouard Sezionale / Hervé Rohée), 28<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup> en GT.

1995 – Debora-Ford (Bernard Santal / Edouard Sezionale), 20<sup>ème</sup>, victoire en LMP2.

2003 – Norma-Ford LMP900 (Lucas Lasserre / Edouard Sezionale), abandon.

2004 – WR-Peugeot (Yōjirō Terada / Olivier Porta), 26<sup>ème</sup>, second en LMP2

2005 – WR-Peugeot (Yōjirō Terada / William Binnie), arrivé mais non classé.

2006 – WR-Peugeot (Julien Briché / Frédéric Hauchard), abandon.

**ALMS et GRAND-AM** (1999 à 2003)

Quatre participations aux 24 Heures de Daytona (1999 à 2002)

Top 9 du Championnat GrandAm en 2001

Top 10 du Championnat GrandAm en 2002.



Formule Renault  
Nevers Magny-Cours 1986

### MARCEL GRUÉ

Né le 23 août 1935 à Nantes.

Pour qui côtoie Marcel Grue sans savoir qui il est, la surprise peut être de taille. Sous ses apparences débonnaires, ce retraité du commerce cache bien son jeu, son coup de volant et une carrière sportive qui le verra sur la piste, en rallye et en course de côte. Marcel Grue possède un palmarès remarquable. Il débutera sa carrière en rallye au volant d'une Peugeot 203 qu'il mettra sur le toit. Le métier viendra avec une Dauphine 1093.

**LES ANNÉES GORDINI** : En 1965, Marcel prendra le volant de sa première R8 Gordini, une 1100. À mi-saison, il sera en tête du critérium des aspirants devant un certain Andruet. Critérium qu'il terminera au troisième rang faute de moyen. De la R8 1100, Marcel passera à la 1300 et participera à la fameuse Coupe Gordini en 1967, il y sera classé trentième avec pour meilleurs résultats deux sixièmes places à Pau et à Rouen et deux neuvièmes places à Nogaro et à Albi. Il enchaînera à la suite rallyes et courses de côte engrangeant de nombreuses victoires de groupe et de classe.



Rallye de La Baule 1968

En 1969, exit la groupe 1, la 1300 devient une groupe 2 et Marcel va aller de victoire en victoire aussi bien en rallye qu'en côte. 1970 sera du même tonneau. Cette année sera la dernière au volant de la fameuse R8 Gordini. Une voiture qui aura permis à Marcel Grue de se faire un nom. Pour la petite histoire, il terminera troisième au scratch lors de la première édition du rallye de Touraine.

**LES ANNÉES 70** : 1971 sera une saison en demi-teinte par manque de temps et aussi de moyens. L'année suivante, au volant d'un coupé Alfa 2000 les succès vont s'enchaîner, quinze courses de côte, résultat, quatorze victoires et une septième place au Championnat de France. Avec cette Alfa Roméo, Marcel restera invaincu plusieurs saisons en côte et en rallye dans l'Ouest.

Ce sont aussi des années où on le verra au volant d'une Toyota Celica mise à sa disposition par le concessionnaire Nantais de l'époque, une voiture qui selon ses propres termes lui rappelle d'excellents souvenirs et avec laquelle il glanera un certain nombre de victoires.

Fin 1974, Marcel acquiert une Alpine 1600. Difficile à mettre au point, la voiture après démontages et remontages sera parfaite début 76, résultats, quatorze succès pour quinze courses, 1977 sera identique, quinze courses et autant de succès dont le célèbre Mont-Dore et un titre de Champion Fédéral en fin de saison. 1978 sera du même tonneau avec douze victoires sur treize engagements. Au total, l'Alpine lui apportera 41 victoires sur 43 épreuves. Fin de chapitre.

Les années soixante-dix le verront aussi aux commandes de plusieurs autres voitures telle que l'Opel Kadett en rallyes ou encore la Ford Capri sur des courses internationales. Ces premiers contacts avec cette voiture le verront avec Joël Bonnemaison remporter la victoire en catégorie tourisme aux 4 Heures du Mans 1972.

Il participera également sur Capri au Tour de France Auto sans succès, la mécanique en décidant autrement.

En 1974, il sera au départ des 24 Heures de Spa Francorchamps sur une Opel Commodore GS/E avec pour équipiers Jean Louis Ravenel et le Belge Eddy Joosen, ils finiront 27<sup>ème</sup> de l'épreuve remportée par Xhenceval, Peltier et Dieudonné sur BMW 30Csi Luigi Racing.



Critérium de l'Ouest 1974



Rallye de Touraine 1968



4 Heures du Mans 1974



Ronde d'Armor 1975



C.C. La Pommeraye 1978

F.F.S.A. BRETAGNE & PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE  
Pilotes, Copilotes, Teams, Organisateur....  
Envoyez vos communiqués de presse à cette adresse  
[ampmag44200@gmail.com](mailto:ampmag44200@gmail.com)

## LES ANNÉES 80

### 1980-1982 les années Ford Capri

La période 80-82 marquait la fin de la réglementation FIA qui fait aujourd'hui les beaux jours des compétitions historiques. Les groupes 1, 2, 3 laisseront la place en 82 aux groupes N, A, B que nous connaissons bien aujourd'hui encore. Cette fin de règne coïncide avec un véritable âge d'or des compétitions de voiture de Tourisme. En groupe 1, les Escort RS2000 sont l'arme absolue, mais la Capri, plus puissante mais plus lourde, représente une alternative intéressante et spectaculaire ! Quelques piges en championnat de France ou d'Europe (le Mont Dore), ont permis de démontrer que l'auto était loin d'être ridicule en course de côte.

### 1983-1984 La R5 Turbo Groupe B

Autre auto spectaculaire... et retour au Rallye. Les nouvelles catégories FIA s'accompagnent de nouvelles autos... Pour la famille Grué, pas moyen de suivre cette course à l'armement. Mais grâce au soutien de Renault Ancenis et d'Alain Leroux, les années 80 prennent une autre tournure, Marcel devient le pilote de la R5 Turbo officielle Renault Ancenis. Jusqu'en 1991, Marcel ne pilotera plus sa propre auto, mais celle de concessions ou de succursales en Loire-Atlantique. Mais c'est la course à l'armement là encore, et les 5 Turbo "Tour de Course", puis les groupes B issues du Championnat du Monde deviennent impossibles à suivre, même avec le soutien d'un concessionnaire.



La Capri à Saint Gouëno (1980), au Mont Dore (1981) et à Montlhéry (1981) – La R5 Turbo Groupe B à La Pommeraye (1983)

### 1985-1986 - La R5 GT Turbo grise

En 1985, nouveau défi ! Renault sort un nouveau produit, et enfin sa propre GTI, la R5 GT Turbo. Avec une formule monotype en rallye, et de nombreux concurrents (Des rallyemen expérimentés, et des "petits jeunes qui montent", comme par exemple Jean-Louis Fraquet, Jacky Deborde ou un peu plus tard Philippe Bugalski). C'était là que se situait désormais la compétition.

Défi relevé... mais 85 reste une année en dedans, malgré quelques prestations honorables. Et pour cause: dans l'objectif de faire "au mieux", l'auto a été confiée à un préparateur, censé être spécialiste de ce genre d'auto... Mais la préparation est un désastre, à la limite du sabotage. L'auto est à peine conduisible, et la saison se termine sur une cabriolette à St Goueno.

### 1986-1988 - La R5 GT Turbo "jaune canari"

Mais on ne s'avoue pas vaincus si facilement... en 86, nouvelle auto, cette fois-ci avec la succursale Renault de Nantes. Programme ambitieux, avec le challenge Diac, et la plupart des rallyes du grand ouest. Et les résultats sont au rendez-vous, avec même une qualification à la finale des rallyes (50% spéciales, 50% cartographique ... une autre époque ...). 1988 sera du même tonneau.



La 5 GT Turbo grise (1985) puis jaune à Pouillé les Côteaux (1987) – La R 21 Ville de Nantes au Mont Dore (1988) puis à Charades (1989)

### 1988-1989 - la R21 Turbo - retour aux "gros cubes"

En 88, Renault souhaite promouvoir son dernier produit: la R21 Turbo. Une berline puissante, concurrente de la Sierra Cosworth quatre portes, ou de la Mercedes 190E 2.3 16s. C'est donc un passage à la R21 Turbo, toujours avec le soutien de Renault Nantes, mais aussi ponctuellement le support technique de Renault Sport sur cette toute nouvelle auto. Cette première année, marquera plusieurs bons résultats, à la fois en rallye, circuits, et course de côte, toujours avec cet éclectisme cher à Marcel et à sa génération.

En 1989, le soutien de la Ville de Nantes est l'occasion de monter un programme principalement axé sur le Trophée fédéral des Circuits (l'actuelle Coupe de France), qui permet à la municipalité de communiquer son dynamisme sur tous les circuits français.

Malgré la rude concurrence des Ford Sierra Cosworth techniquement bien supérieures, Marcel terminera donc ces années 80 sur une première place en groupe N au championnat.

Années Renault donc, ce qui n'empêchera pas Marcel Grué de piloter d'autres voitures dans cette période des années 80. On le retrouve au volant d'une Simca 1000 R3 au Critérium de Touraine en 1980 et aux commandes d'une Lancia lors du rallye de Loire Atlantique en 1989.



La Simca 1000 R3 qui appartenait à Didier Blot au Critérium de Touraine, La voiture était neuve mais pas sans soucis, le moteur fonctionnait mal et le tablier avant se découpait, soudure obligatoire à chaque boucle. La Lancia au Rallye de Loire Atlantique 1989 (second groupe A)

Présent également sur ce salon mais ne figurant pas parmi le nombre des invités officiels, une autre figure du sport automobile régional, Eric Leprévier, méritait à notre avis un petit clin d'œil amical. Rallyes, courses de côte, slaloms et circuits, Eric a touché un peu à tout, mais c'est en circuit qu'il s'est fait un nom.

1988 : Vainqueur du Challenge Serge Morel (Grand Ouest)

1989 : Vainqueur de la Coupe de France des Circuits Groupe N

1992 et 1993 : Vainqueur de la Coupe Peugeot 205 Rallye (Circuit)

1998 : Troisième de la Coupe Peugeot 306

2001 : Vice-champion de France Super Production

2002 : Troisième du Championnat de France Super Production.



## TROPHÉE AMP MAG 2021

Le Trophée AMP MAG existe depuis 2015, créé sous la Présidence de Jacques Olivier, il récompense une figure féminine de la Ligue F.F.S.A. Bretagne et Pays de la Loire pour son parcours sportif au cours de la dernière saison ou pour l'ensemble de son activité au sein de la Ligue. Ce Trophée est généralement attribué lors de la Remise des Prix de la Ligue Bretagne et Pays de la Loire. Devant l'incertitude de date concernant cette manifestation pour l'année 2021, la Rédaction AMP-BPL MAG a proposé et obtenu l'aval des responsables de la Ligue pour remettre ce Trophée lors du Salon Historique Auto 2022.

Le Trophée était remis sur le stand de l'Automobile Club de l'Ouest, Organisateur des 24 Heures du Mans et dont le Directeur de Course, Patrick Morisseau est également Président de la Ligue Bretagne et Pays de la Loire.



### Remise du Trophée en partenariat avec l'Automobile Club de l'Ouest de Loire Atlantique



Mendy Holley

Le Trophée AMP MAG 2021 est attribué à **Mendy HOLLEY** (Championnat de France Sprint Girl) pour l'ensemble de son parcours sportif. Mendy a commencé le sprint-car en 2012 à l'âge de 14 ans en Ufolep. Elle a découvert le sport automobile grâce à son père qui roulait en monoplace, depuis elle n'a jamais quitté cette discipline. Le sprint-car ouvre ses portes dès le plus jeune âge, ce qui a été pour Mendy une opportunité.

#### Ses titres

Championne de Bretagne en 2014  
Vice-championne de l'Ouest en 2017 et en 2018  
Championne de l'Ouest en 2019  
Vice-championne de France en 2021  
Détentrice du Trophée National Sprint Girl 2021.

2021, une saison pleine pour Mendy (A.S.A. Autocross de l'Ouest) qui termine à égalité de points avec sa principale adversaire, Chloé Leroy. Il aura fallu départager les deux filles par le nombre de secondes places obtenues au cours de la saison.

*Lucette Martineau, Alain Bernard, Mendy Holley, Jean-Jacques Vallet, Patrick Morisseau (Président de la Ligue FFSA Bretagne et Pays de la Loire) et Emmanuel Danais (Président A.C.O. 44).*

#### Confidences

« Ma plus belle victoire reste celle de Mauron cette saison (2021) en championnat de France, je l'attendais depuis très longtemps... Ma plus grande déception forcément cette fameuse finale de Faleyras » (Le titre lui échappe au bénéfice des meilleures secondes places)...  
« Je serais engagée dans la totalité du championnat de France en 2022 dans la catégorie Sprint-Girl avec un nouveau Squal'Car motorisé par le MT09 et nous reviendrons encore plus fort qu'en 2021 ».

### Remise du Trophée sur le stand de l'Automobile Club de l'Ouest



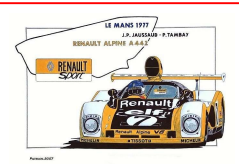
Vice-championne de France 2021



**A.S.A. AUTOCROSS DE L'OUEST**  
[www.auto-cross-ouest.fr](http://www.auto-cross-ouest.fr)



**CARS ART © PATRICK**  
Illustrations Sports Mécaniques  
33 6 72 90 43 94 / 33 2 40 84 01 31  
[carsartpatrick@orange.fr](mailto:carsartpatrick@orange.fr)



## SPORT AU SALON

Matra, Venturi, monoplaces, pilotes et voitures de sport, de quoi satisfaire l'amateur de sport mécanique, cette troisième édition du Salon Historic Auto avait un côté nettement plus sportif que ces deux précédentes éditions.



**Matra Sports, 334 courses toutes catégories de 1965 à 1974, un Championnat du Monde F1 Pilotes (Jacky Stewart) et constructeur (1969), 2 titres de Champion du Monde des voitures de sport (1973 et 1974), 3 Trophée d'Europe F2 (1967, 1968 et 1969), 5 titres de Champion de France F2 (1966 à 1970), 3 titres de Champion de France F3 (1965, 1966 et 1967), 3 victoires au Mans (1972, 1973 et 1974), 9 victoires en Championnat du Monde F1 (1968-1969), 2 victoires F1 Hors championnat (1968-1969) et 2 victoires au Tour de France Auto (1970 et 1971)**



**Un magnifique plateau Venturi  
Vue d'ensemble, Atlantique 1992, MVS 1989 et 600 LM**



**La Simca 1000 Turbo de Patrick Ramus à découvrir en côte saison 2022  
Une Porsche sortant du Dakar Classic, une Lancia Monte Carlo Historique et une magnifique Chevrolet Corvette C3  
Des monoplaces et des supercars au rendez-vous**



**CONTRE L'HOMOPHOBIE  
DANS LE SPORT  
[WWW.GOCHARLIE.CO.UK](http://WWW.GOCHARLIE.CO.UK)**



**Ligue Régionale du Sport Automobile  
BRETAGNE – PAYS de la LOIRE  
19 rue de la Bégaudais – 44810 LA CHEVALLERAISS  
[www.ligue-sportauto-bpl.org](http://www.ligue-sportauto-bpl.org) – [ligue.sportauto.bpl@gmail.com](mailto:ligue.sportauto.bpl@gmail.com)  
Tél. 02 40 79 02 11**



**BRETAGNE & PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE # 38 – 28.02.2022**

**Sources** : Ligue FFSA Bretagne et Pays de la Loire, pascalhuteau.com, Archives AMP MAG, Wikipedia, Dossiers de presse Pescarolo Sports, Archives Marcel Grué, Extrême Limite.

**Photos** : pascalhuteau.com, K-Worx Racing, Archives Marcel Grué (Photos Actualités Le Mans), Ben Maret, Rétromobile, pinterest.fr et Daniel Delien  
AMP-BPL MAG / Serge Cailler, Christophe Chaîne, Philippe Clet, Patrick Durand, Gilles Frongia, Lucien Garda, Jefautograf31, Luc Joly, Patrice Mahé, Stéphane Lusteau, Philippe Rejer et Marc Tessier.

CONCEPT © 2022 AMP-BPL MAG / Patrick DURAND. – Contact : [ampmag44200@gmail.com](mailto:ampmag44200@gmail.com)