

Meilleurs vœux de la part du club DATSUN-France !

**De la réussite dans
vos projets personnels et professionnels,
beaucoup de sorties en Datsun-Nissan sur 2013 !!**

2013 ? Parlons-en !

Le programme se précise :

Février

Monte Carlo Historique, pilotes et supporters au rendez-vous !

Boucles de Spa, pilotes et supporters au rendez-vous !

Mars

Journée circuit à Pouilly avec le **SCCT**

Mai

Pau Classic, faire les courses en ville... et pas forcément en citadine diesel

Spa Classic, challenge = plus de 30 Datsun cette année !!!

Ronde des Lingons

Juin

GPAO à Dijon, elles font du bruit les voitures de course d'époque !

Japaner Young & Old (CH), un rassemblement de Japonaises hors norme

Septembre

Goodwood revival (UK), faut-il présenter l'événement?

Rallye touristique : découverte de la région d'un de nos membres et ses spécialités gastronomiques !

N'oubliez pas votre appareil pour le concours photo de fin d'année !!!

Deux témoignages à lire au coin du feu !

Résumé :

Bernard, Restauration de Datsun 280ZX châssis court



Il était une fois...

La belle histoire démarre sur une énorme déception mais finalement, devient une belle aventure humaine.

La ZX avait une belle peinture mais cachait bien son jeu. Elle sera finalement sauvée par la ténacité de Bernard que nous avons depuis rebaptisé :

« le magicien ».



Benoît, Rallye d'automne de La Rochelle en Datsun Roadster

Le rêve d'enfant de Benoît : Courir le rallye d'automne !

OK, la chose n'est pas simple à réaliser... mais pour s'ajouter un peu de handicap, il suffit de choisir une auto totalement exotique.

Même l'homologation FIA du roadster a été un poème...



Bernard, Restauration de Datsun 280ZX

Une bête de concours va bientôt sortir de la campagne Normande !

Quand un ancien tôlier formeur de chez Alpine s'attaque à une Datsun...

C'est la plus belle des alliances !

L'histoire de la restauration de ma 280 ZX 2 places...

... Oui effectivement cela m'est arrivé d'avoir des moments de découragement. Quand cela m'arrivait j'allais le soir sur le forum et je parcourais un peu toutes les rubriques notamment la rubrique restauration et je me remontais le moral ainsi.

Mon rêve avait toujours été de restaurer une voiture à tendance sportive quand je serais en retraite. Donc début 2008 j'ai commencé à chercher sur les petites annonces. J'ai vu sur " le bon coin" une voiture qui avait une belle gueule mais que je ne connaissais pas "une Datsun 280 ZX". J'en ai parlé à mon fils qui collectionne les sportives au 43ème et il m'a sorti la 240Z. Cela m'a fait tilt et on est allé la voir. Sur l'annonce c'était marqué "véhicule roulant, 2 bas de caisse HS intérieur à rafraichir" Apparemment à part les longerons un peu enfoncés et un trou dans le plancher elle paraissait en assez bon état. A l'époque vous avez dû l'apercevoir. Bref j'ai eu le coup de cœur et je l'ai achetée.

Voici maintenant le récit de la restauration en photos.

Le moteur qui apparemment est en assez bon état (comme l'ensemble de la mécanique) j'ai pris les compressions les 6 cylindres sont tous autour de 12 bars.



2008 : On va passer toute la phase démontage qui n'a rien de vraiment intéressant.

J'ai pris quand même tout un tas de photos de notes et de croquis que je serai content de retrouver au remontage. J'ai répertorié toutes les pièces et toute la visserie.

Fabrication d'une rôtissoire sur roulettes avec un système de cales et de crics qui permet de la monter progressivement tout seul et à partir du sol.

Fin 2009 : Le dessous et la longue séance de déblaxonnage intérieur extérieur au décapeur thermique et au ciseau à bois. (Plus de 15 Kg de blaxon en tout).

2010 : L'horreur des terribles découvertes sous le blaxon, la fibre de verre et le syntho.

Bon je fais quoi? Je mets un coup de lapidaire en plein milieu et je mets tout à la casse ou je me lance (en plus je l'aimais bien quand elle était sur ses quatre roues avec ses quatre pneus neufs eh oui quand même quelque chose de neuf).

Finalement maintenant qu'elle est là on y va !



La coque :

Le but est de refaire la structure tout en conservant une base pour se repérer.

Présentation d'un bas de caisse fait en plieuse côté conducteur



Maquettage en carton et fabrication d'un morceau de passage de roue derrière le bas de caisse

Fabrication des gabarits en bois pour formage des tôles

Restauration de la structure au niveau de la fixation du pont arrière et du passage de roue.
Fabrication d'une presse maison.



Restauration du plancher



Une forme en bois pour emboutir le plancher

Fabrication du longeron en 3 parties soudées de l'intérieur.

Restauration de la partie au niveau de la fixation du train arrière

Restauration de la partie supérieure du passage de roue avant
Réparation d'un trou dans le longeron supérieur avant



Restauration du passage de roue au niveau de la chapelle d'amortisseur.

Restauration de la partie avant au niveau du phare... Mon fils qui s'occupe de fiabiliser le faisceau électrique en remplaçant toutes les connectiques et les fils douteux...

Juin 2010 : Ouf le côté gauche est terminé on va passer au côté droit qui est pire !

La suite de la restauration du plancher droit

Fabrication et pose du longeron droit

Restauration passage de roue avant

Restauration de la partie avant sous le phare

Restauration partie arrière

Le fond de la roue de secours

Restauration de la jupe arrière et du bord d'aile arrière

Mars 2011 : Un beau bloc de résine qui bouchait des trous sur la partie inférieure de la baie de pare-brise

Fabrication d'un bac à batterie car celui-là est irrécupérable.

- Maquettage en carton.
- J'ai simplifié un peu le dessus (pas de trous) et juste 2 rainures pour raidir la partie verticale j'en ai profité pour faire un système de fixation de batterie



Mai 2011 : Les ailes et les ouvrants :

Restauration du bas de l'aile gauche

Restauration du bas de porte interne externe qui lui aussi est bien attaqué sous le camouflage.

Fabrication du bas de porte sur une forme en bois avec un bord tombé qui permettra d'agrafer la partie intérieure par la suite.

Une portion de la partie intérieure agrafée avec le panneau extérieur.



Restauration du coin et d'un trou sur la baie de pare-brise

Restauration du capot dont la traverse avant avait été enlevée

- Positionnement d'une nouvelle traverse
- Réparation du bord de capot qui sera sertie sur la nouvelle traverse

Finition de la coque :



Maintenant décapage de la caisse avant l'apprêt avec des brosses métalliques rotatives



Septembre 2011 :

Passage en apprêt

Jointoiement des tôles au mastic polyuréthane

J'ai passé le dessous de la voiture et les passages de roues à l'insonorisant anti gravillon noir mat ensuite je

pense peindre le compartiment moteur et l'intérieur peut-être l'extérieur dans la foulée et finir la tôlerie de l'aile et de la portière droite (autant de travail que sur la gauche) et viendra enfin le bon moment du reconditionnement des pièces et du remontage.

Passage du soubassement à l'anti gravillon.



J'avais bien sur camouflé les parties qui devaient être peintes.

Camouflage inverse pour la peinture.

Et enfin peinture (Rouge opaque) !!!

Passage du verni

Et voilà! J'avais scotché tous les trous du passage de roue pour éviter des coulures de rouge sur le noir.

A ce stade cela fait chaud au cœur quand on voit une grosse partie se finaliser.

Je lui ai offert une belle bâche car je trouve qu'elle l'avait bien mérité

Finition des ailes et des ouvrants :

Maintenant je vais continuer les ailes et les ouvrants.

J'ai commencé par reprendre l'aile gauche dont j'avais restauré la partie inférieure. J'enlève l'insonorisant pour traquer les points de rouille non perforants et je vais découper et remettre de la tôle neuve.

Finition de la tôlerie

Réparation de l'aile gauche

Rebouchage des trous de rétro sur la portière gauche

Réparation du bas de l'aile droite

Réparation de la portière droite

Gabarit pour relever la forme sur la portière gauche

Forme en bois

Encore un bon bout de résine enlevé!



Et voilà les ailes et les ouvrants prêts à apprêter et à peindre.

On verra cela plus tard et on va passer à autre chose.

Le train arrière en restauration :

Fabrication d'un arrache à inertie maison.

Les deux moyens de préparer les pièces, sablage et électrolyse.

Les pièces nettoyées.

Peinture à l'époxy gris alu et noir.



C'est au tour du réservoir :

Nettoyage du réservoir au décap four.

J'ai eu l'agréable surprise de constater que l'intérieur du réservoir était exempt de dépôts et d'oxydation.

Repose de la jauge après avoir changé la connectique.

Ecran thermique :

Fabrication de l'écran thermique sur le silencieux d'échappement. J'ai remplacé l'acier par de l'aluminium. Repose du réservoir, de la traverse, de la pompe à essence, et des tuyaux de carburant et freins.



Le train avant :

Les pièces du train avant nettoyées.

Le pont :



Démontage du bouchon de remplissage du différentiel. J'ai bataillé pour le démonter car le carré était foiré, j'ai dû ressouder des écrous pour qu'enfin il puisse venir. Démontage de l'entrée du différentiel pour changer le joint spi. (L'écrou est serré à 20,5 m-kG.) Ouverture du différentiel pour vérifier qu'il n'y a pas de limaille.

Fabrication d'un joint.

Le différentiel remonté et peint avec une peinture rouge normalement grainée, mais je n'ai pas réussi à obtenir l'effet grainé. Les petits grains bouchaient le pistolet. J'en ai profité pour peindre en même temps le boîtier filtre à air.

Les commandes :

Démontage, nettoyage, peinture, graissage et remontage de la colonne de direction.

La direction n'est pas à crémaillère mais avec un boîtier.

Nettoyage du maître-cylindre et peinture du maître-vac et du pédaler.

Une biellette de direction sur laquelle un collègue m'a tourné deux bagues en bronze. Celles d'origine, certainement en téflon étaient complètement rongées.

La boîte :

Changement des joints spi entrée et sortie de boîte.

La boîte nettoyée.



Un peu de remontage sur la voiture.

Amortisseurs :

Changement des amortisseurs.

Train arrière :

Remontage du train arrière. Pour l'instant, je n'ai pas bloqué les écrous des silentblocs des triangles ni ceux de la barre stabilisatrice. Je les bloquerai quand la voiture sera sur ses roues et moteur remonté. (Pour éviter que les silentblocs ne travaillent en contrainte.)



Nettoyage et peinture des étriers de frein
Remontage des disques de freins et contrôle du voile.
Remontage des étriers.

Nettoyage des jantes (apparemment elles proviennent d'une 260Z), elles étaient peintes en rouge et au pinceau. Je pensais les peindre en noir mais finalement je vais les laisser comme cela. (Quelqu'un sur le forum avec son "oh yes!"

m'a donné cette idée.). Beaucoup d'huile de coude et en voilà une de faite. J'ai eu de la chance car elles étaient ternies mais pas piquées.

J'ai reçu une paire de rétros en inox poli, offert par mes enfants !

A suivre !



Benoît, Datsun Roadster SPL311

De la boue, de la pluie, de la persévérance et du résultat au rallye d'Automne de La Rochelle !

Les 9, 10 & 11 Novembre :

2 Datsun au départ, 2 à l'arrivée et (très) bien placées !



Voici donc en exclu le récit de cet incroyable WE...
Comment dire, par où commencer tellement de choses à raconter...

Un rallye comme celui-ci, il faut le vivre pour savoir ce que c'est vraiment. J'en rêvais depuis longtemps, depuis que je suis jeune et c'est maintenant une

aventure dont je pourrai parler.

A l'image des grandes épreuves qui existent encore en France, le rallye d'automne tel les Cévennes, le Touquet sont de vieilles épreuves. Elles révèlent toujours leurs lots de surprises et d'aventures tellement les tracés, les routes et le temps qu'il fera ce jour-là sont en général des facteurs déterminants la difficulté du rallye.

De l'avis des anciens, de ceux qui ont pour certains 20, 25 et même 30 participations à ce rallye (à l'image de Didier Billon sur la 240z), celui de cette année restera un de ceux ayant été couru dans des conditions les plus dures. Je veux dire un tracé compliqué, des routes défoncées, de la boue, de la pluie, des pierres, des trous aussi profonds que l'on pourrait faire de la spéléologie, et une spéciale de plus de 25 km. Bref un vrai rallye ...

L'automne c'est un Ogre prêt à vous dévorer à la moindre faute...

Il faut une part de folie pour emmener des voitures anciennes sur de telles routes, les faire virer, glisser, et même décoller des 4 roues 🤪

Alors avant de commencer le récit de ce WE, je remercie les ingénieurs NISSAN de l'époque pour avoir conçu une voiture aussi solide 😊

Vendredi 10h30 : vérifications techniques et administratives. De suite nous rentrons dans l'ambiance, nous sommes en terres de rallye. Le public est déjà très nombreux, il est difficile de se frayer un chemin pour arriver aux vérifications techniques

Aucun soucis pour nous aux vérifications avec les commissaires plus qu'admiratifs devant la voiture. Le public aussi nous compare à bravoure notre folie d'engager cette auto sur cette épreuve.

Il fait frais et sec.

Nous rentrons en parc fermé pour le reste de l'après-midi.

Nous avons largement le temps de flâner dans La Rochelle, de rencontrer nombre de figures des rallyes de la région, et même un membre du forum ... 🇺🇸

salut Boomer 😊

Vendredi soir 19h30 : nous sortons du parc fermé, direction l'assistance pour 20min tout à l'air correct, nous décidons de conserver les pneus mixtes car il n'a pas plu de l'après-midi. C'est donc avec des Yokohama a048 que nous allons entamer les 2 spéciales de nuit.



20h30 environ es 1 : nous sommes sur la ligne de départ ; j'ai le numéro 214 la spéciale n'est pas très longue mais j'ai deux furieux derrière moi avec une Ford rs2000 en 215 et un Golf GTI en 216.

Je ne suis pas vraiment confiant, c'est la première spéciale nocturne de ma vie, il y a beaucoup d'appréhension et de stress.

Compte à rebours 5, 4, 3, 2, 1, 0 : nous y sommes

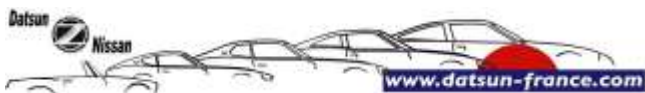
j'envoie tout à fond.

Ça démarre fort, mais de suite je lève le pied car en l'espace de quelques dizaines de minutes l'humidité est tombée sur les marais et les champs, la voiture glisse fort, je comprends vite et mon copilote aussi qu'il va falloir la jouer fine.

1 km après le départ, le gros favori est sur le bas-côté ; le moteur de la Sunbeam Lotus est cassé. 600m plus loin drapeau jaune, le plus gros favori avec sa puissante Porsche (M Levasseur) est sorti dans un gauche rapide ; pas de blessures heureusement, mais la voiture est posée dans une haie. Pas de quoi me rassurer un naturellement, je lève le pied ; on enchaine et la voiture montre quelques ratés, 😞

j'essaie de la relancer rien 4500 5000 tr/min ca plafonne et fonctionne à l'image d'une voiture avec un limiteur de régime ; impossible de monter dans les tours, aucune puissance !

Dans les courbes serrées et les chicanes je peine à repartir, que ce passe-t-il ? Rapidement je vois les phares de l'Escort RS 2000 dans mon retro, je me range pour



LA JAPONAIZE

ne pas le gêner. Nous terminons la spéciale crédit du plus mauvais temps. Je suis vert 🌿

es 2/ une spéciale pour le fun de 2.5km dans une zone commerciale à l'image d'un slalom, la voiture se traîne, ça ratatouille fort. Tant pis pour le spectacle.

Retour en parc assistance pour quelques minutes : nous sautons sur le moteur, je décide de recalcr mon allumage avec un peu moins d'avance. pas le temps de faire grand choses d'autre, il fera jour demain.

Nous allons nous coucher un peu abattus. Je vois mon rêve de rallier l'arriver s'éloigner d'autant que nous n'avons pas encore attaqué la partie immergée de l'iceberg !

Samedi matin 10h42: nous sortons la voiture du parc fermé à la rochelle pour partir vers le départ des spéciales de 3 à 8. En route pour 45min de liaison, le ciel est clair et lumineux mais la ligne d'horizon sur la mer (et oui nous somme sur le port) est très très chargée. Une amie pilote me conseille vivement de changer de pneus à l'assistance pour des spécial pluie. Je prends la température auprès des autres, et essay de glaner quelques infos sur le parcours à venir. Il a plu a priori déjà dans les spéciales.

Un autre pilote me regarde et me dit "c'est ton premier automne?" avec un large sourire et rien pas plus, pas un mot ... 😊 je comprends que ça va être compliqué. Nous partons !

Mon recalage d'allumage n'y a rien fait ; c'est pire qu'avant, on fait donc les 45min de routier avec un moteur qui ratatouille. Ça m'agace fort. La question vient alors dans la voiture : on arrête ou pas? 😞

Mais dans ma tête, il n'en est pas du tout question, je m'efforce de garder mon calme et de me concentrer sur les choses à faire dans les 1/4 heures d'assistance que nous avons avant le départ de l'es 3.

Arrivés à l'assistance, il y a une foule compacte ! C'est tout simplement incroyable que ce sport puisse avec un tel temps attirer autant de monde. Nous sautons sur les roues ; on change les pneus pour 4 pluie yoko en a021 tout neufs que j'ai montés sur des jantes de 280zx. Pas ce qu'il y a de plus léger comme jantes mais au moins je ne risque pas de les plier dans les très nombreux trous dans lequel nous allons passer. Je recalc mon allumeur au point d'origine, on recharge en carburant, pas le temps de faire plus. C'est très frustrant ! Nous repartons derniers puisque nous avons fait les plus

mauvais temps. Il en faut un mais ça m'ennuie quand même un peu quand je vois que la voiture (un Bmw 2002) de mon ami qui me précède est déjà à plusieurs secondes devant.

Départ es 3 : il pleut des cordes, nous avons de la chance de partir devant les modernes, pourtant les routes sont déjà dans un état lamentable après les nombreux passages de reconnaissances effectués dans la semaine (170 voitures 3fois chacune... au minimum). Il y a sur le bord des spéciales un public incroyablement nombreux malgré un temps dantesque : pluie, boue, feuilles mortes et vent en rafales sous les nuages.

On roule pour le fun, on fait ce que l'on peut, j'ai le moral en berne ; ça ne fonctionne toujours pas 😞



Dans l'es 4 (25km), on se fait reprendre par la 240z de Didier Billon et Jean-Paul Genet partis 2min derrière nous en catégorie classique. Leur voiture a l'air de bien se comporter, je n'ai en aucun cas les moyens de suivre le L28 🏆

es 5 : idem c'est la m...

Il est environ 14h, nous rentrons en parc de regroupement puis en assistance pour 45min ; nous allons avoir le temps de

regarder a ce qui cloche. 1er point je sors les bougies : deux sont correctes mais deux sont très noires signe d'un mélange trop riche. En même temps ça ne m'étonne pas, nous surconsommons du carburant ; du coup, j'ouvre les carbus : là 1er point les deux ensembles tubes et gicleurs principaux sont desserrés mais surtout un. je vérifie tout et resserre tout cela, je descends en même temps un peu mon niveau de richesse sur les trous de progressions.

Je change les bougies par un modèle racing un peu plus chaude.

Vérification de l'écartement des vis platiniées. Stupeur... 😞

L'ensemble est à peine serré et l'écartement est bien trop important, je regarde dans ma caisse à outil, mince j'ai oublié mon jeu de cales !

Je demande à droite à gauche un jeu de cales, un mécano me dit qu'un réglage de cette importance ne se fait pas sous une tonnelle d'assistance dans ces conditions. Qu'importe ! Je cale à l'œil 4/10ème, Vérification de l'huile, et des niveaux : tout est ok !

Je referme tout cela, on verra bien si ça fonctionne ou pas...

Nous prenons le temps de manger un bout, et c'est reparti pour la deuxième boucle. A ce stade, nous avons effectué la moitié du rallye. Et toute les modernes sont déjà passées derrière nous sur toutes les spéciales : ça va être l'enfer...

Départ Es 6: la route a séché un peu, le ciel s'est dégagé le temps de quelques minutes, nous avons gardé les pneus pluie car je sais que la spéciales de 25km va être dure et très grasse.

Nous sommes sur la ligne de départ.

Je n'avais alors jusque-là pas monté la caméra car j'étais trop déçu du début de rallye, mais j'ai quand même pris deux minutes à l'assistance pour la monter sur l'arceau. Bien m'en aura pris...

Discussion avec le copilote, maintenant on assure et on roule tranquillement, pour rallier l'arrivée ce qui est déjà un exploit en soit sur un tel rallye.

Les secondes sont décomptées 3, 2, 1 0 : je pars pied dedans (j'avais même pris la peine de scier la cale sous la pédale d'accélérateur pour appuyer encore plus) lol et là, c'est l'envolée fabuleuse du petit moteur R16....

La voiture part comme une balle, 1ere 2eme 3eme droite 90° relance 1ere 2eme 3eme



je relâche, je suis épaté : ça fonctionne...



Un peu déboussolé et soulagé en même temps, j'ai un peu de mal à rentrer dans l'épreuve,

Mon copilote en remet une couche et me motive : "Allez le changement c'est Maintenant" (tiens, ça me rappelle quelques choses) 🍷

gggggggggoooooooooooo

On rattrape mon pote Jean-Jacques avec sa Golf qui est en panne.

Il ne me voit pas dans ses rétros et tarde un peu à se ranger, qu'importe nous n'avons plus rien à gagner, alors place au spectacle !

Aujourd'hui dans les rallyes quasiment plus personnes ne tire le frein à main par soucis d'efficacité,

j'implore le "DIEU DU CABLE" pour qu'il me donne la force 🙏

ça passe à l'aise, le public nous acclame malgré le bruit dans l'habitacle, on entendrait presque le public crier.

Nous prenons un pied indescriptible ; les flashes crépitent ; quels souvenirs !

Les virages s'enchaînent ; je m'enflamme un peu à l'arrivée d'une bosse sur un croisement : la voiture s'envole et décolle des quatre roues !

UN roadster volant. Ça cogne un peu mais ça passe. je vois la Bmw 2002 à l'horizon, alors j'en remets ! Allez plus que quelques mètres ; encore une épingle négociée avec la bénédiction du saint patron du frein à main.

Relance sur arrivée !

Je hurle ma joie dans la voiture, mon copilote me félicite, en une spéciale nous venons de sauver notre rallye !

Nous reprenons 30 secondes à la voiture qui précède : la Bmw 2002.

Ouf nous respirons un moment et on repart en liaison vers l'es 7 (celle de 25km)

Départ es 7 : je suis motivé comme jamais, mais déjà la nuit pointe le bout de son nez.

La pluie aussi refait une apparition, allez c'est parti : cette fois pas question de se faire reprendre par la 240z qui partira derrière nous à 2 minutes

Je fais de mon mieux et me concentre sur les notes que mon copilote déroule à la perfection : aucune fausse notes de ce côté-là !

La route est défoncée, boueuse, chaque corde ressemble au gouffre de Padirac ! Pas le choix, c'est la traces : il faut passer dedans, ça gratte le protège carter. Allez ! On y croit, ça va tenir....

Un drapeau jaune s'agite : attention une Porsche 911 est allongée dans le bas-côté ; on distingue à peine la route des champs, c'est un vrai chantier de travaux public... 🚧 (ca c'est pour Sean) 🚧

800 m plus loin la Ford Escort RS 2000 n°215 est à l'arrêt capot ouvert ; je me déconcentre un peu ; ça glisse et je dois me calmer un peu.

Déjà nous apercevons au loin la Bmw 2002 partie 1 min devant nous !

Déjà ? Nous avons roulé si fort que ça? J'en remets un coup et en l'espace que quelques centaines de mètres, nous sommes derrière lui. il s'écarte gentiment ; il faut dire qu'il a choisi de rester en pneus mixtes Toyo r888, ce qui ne doit pas l'aider car avec des pneus comme ça dans cette spéciale, c'est un peu comme s'il était sur la neige



On enchaîne les virages, et je n'utilise plus le freins à main, car j'assure chaque virage, on voit le bout 24km ; la 240z est à plusieurs centaines de mètres. Droite 90 sur arrivée yes !

Pari gagné, il ne nous a pas repris 😊

Liaison vers l'es8, il fait presque nuit.



Départ es8: il ne pleut plus ; j'allume la rampe de phares (4 Oscars) prêtés par un ami pour l'occasion.

C'est parti pour boucler la dernière spéciale.

Les virages s'enchaînent ; il y a toujours du public au bord de la spéciale ; je trouve cela incroyable. Dans la spéciale où il y en aura le plus, je décide de m'envoyer une belle

glissade en règle, le gens en raffolent ; on se fait plaisir jusqu'au bout mais je reste prudent.

Un dernier pour le fun et un petit tête à queue par excès d'optimisme.

Plus que quelques mètres,

Tout droit sur arrivée !

Nous y sommes ; c'est bouclé. Ma joie est contenue, l'émotion est forte pour mon copilote (qui n'avait jamais terminé cette épreuve malgré plusieurs participations) mais aussi pour moi j'en ai la larme à l'œil (c'en est presque idiot mais il y a tellement d'années que j'avais cet objectif en vue... que son accomplissement me fait relâcher ce trop-plein d'émotion qui était en moi depuis le début du rallye).

Liaison pour direction vers l'arrivée, sur la route une autre voiture est à l'arrêt victime d'un cardan sorti du pont arrière (sur une Escort) pas de chance pour son pilote qui était bien placé.

Nous arrivons en parc fermé à Surgères où un public toujours aussi nombreux accueille les voitures.

Soulagement! Nous avons vaincu ce monument du sport automobile de l'ouest de la France.

Le champagne coule sur les voitures qui composent le podium, le vainqueur étant l'inégalable Jean Ragnotti sur la Berlinette 1800 de Francis Mercier.



Nous finissons au final 10ème sur 13 classés et 19 voitures au départ.

La 240z gagne la catégorie classic avec des temps qui la placeraient 7ème si elle était en VHC (mais maintenant ils ont des repères pour améliorer la voiture qui sera compétitive j'en suis sûr très bientôt! parce que ce ne sont pas des amateurs...)

Que d'émotions partagées!

Je ne remercierai jamais assez mon père, avec qui j'ai beaucoup travaillé sur la voiture pour en faire une voiture de rallye. Mon pote Nico et son fils pour l'assistance, et aussi tous ceux qui m'ont comme vous encouragé au travers de vos messages.

Ce soir je suis comblé et content de mon coup.

Reste à trouver un nouvel objectif 🤔



Amicalement,
Club Datsun de France
www.datsun-france.com