

Michel VERGONZANNE

PROFESSION : TEAM MANAGER



Avec le sourire

Michel a plein de galères à raconter sans jamais se départir de sa bonne humeur. Après coup...

FranceRoutes : Comment es-tu devenu team manager ?

Michel Vergonzanne : C'est venu tout seul ! J'avais une expérience du sport mécanique puisque j'étais commissaire sportif et commissaire de circuit pour l'automobile. En 1985, au Castellet, je regarde les courses de camions avec M. Pelissier de chez Valeo et on envisage de faire un camion de course, l'idée a fait son chemin et c'est comme ça

qu'on a préparé un camion avec Valeo et Michelin. En 1986, on a créé le team Aravi et l'année suivante on inscrivait au Paul Ricard un Renault G 290 avec Jacques Perret et Jean-Paul Girard comme pilotes.

FR : Comment s'est constituée l'écurie de course ?

M.V. : On était tous employés au centre d'essais RVI de Saint-Priest, tous des mordus de camions. Jacques était essayeur, moi technicien responsable, ça faisait 15 ans qu'on faisait les essais presse ensemble. C'est donc à lui qu'on a proposé le volant. Jean-Paul voulait essayer et s'est immédiatement pris au jeu. On se connaissait tous bien. On a décidé de prendre les meilleurs dans chaque spécialité : freins, châssis, suspension... On était douze à l'époque, une sacrée équipe. On a mis 100 F chacun pour fonder l'association.

Fin de saison

Dernière épreuve en 1999, les 24 Heures du Mans. Ce n'est qu'un au revoir.



Au Castellet en 1987, le team Aravi est premier à l'épreuve de mécanique. Ce sera le début d'une longue série.



FR : Et pour la préparation du camion, comment avez-vous fait ?

M.V. : Le directeur du centre d'essais, M. Lang, nous a beaucoup aidés. C'est grâce à lui qu'on a pu construire le camion de course en dehors des heures de travail. Il régnait une passion pas possible dans le groupe. On ne comptait pas nos heures. Ce qu'on voulait, c'est avoir un camion qui puisse s'aligner sans honte, même si on savait qu'on ne serait pas performant du premier coup.

FR : Et alors, pour votre première prestation, ça a donné quoi ?

M.V. : Pas si mal pour des amateurs ! On se mesurait à des Gérard Cuny, Rod Chapman, Noël Crozier, Rémy Julienne pour ne citer qu'eux. On a fini sixième de la première manche, huitième de la deuxième et... premier à l'épreuve de mécanique ! Si bien qu'au classement scratch, on a obtenu une formidable place de cinquième. Pour une première épreuve, c'était plutôt bien. Et notre sponsor principal, Wabco, était très content. Il nous est d'ailleurs toujours fidèle.

FR : Vous avez autre chose à votre actif pour terminer l'année...

M.V. : Oui, on a voulu faire un coup médiatique. En association avec Emmanuel Bellier, recordman du monde de vitesse en monoski, sur le taxiway de Satalas, près de Lyon, on est parti pour tenter de battre un record de vitesse... avec Manu sur le toit du G 290. Il fallait être un peu fou mais finalement on a été enregistré à 187,760 km/h, record jamais égalé depuis.

FR : Et pour les courses de camions, vous avez décidé de faire l'Europe ?

“Sans vouloir jouer les anciens combattants, ce n'est plus tout à fait la même ambiance, c'est devenu plus professionnel”

M.V. : C'est venu tout naturellement. On s'était fait tellement plaisir qu'on s'est lancé dans l'aventure en 1988. Bernard Brosard et Jean-Loup Fournier sont venus nous rejoindre comme pilotes. On a commencé fort puisque, pour notre première épreuve du championnat d'Europe, à Brands Hatch en Grande Bretagne, Jacques Perret prenait la pole position devant Divina Galica, pour la première manche. Est-ce le fait d'avoir une femme à ses côtés, en tout cas, ça s'est terminé dans les pneus ! On s'est quand même rattrapé dans la deuxième manche où on a fini troisième. La même année, on a récupéré Eberspächer comme partenaire.

FR : Ce qui vous a permis d'entamer une nouvelle saison.

M.V. : Et de continuer au fil des ans, avec des résultats plus ou moins satisfaisants. Il faut savoir que nous devenions l'une des

rare équipes composées encore d'amateurs. Les usines arrivaient avec d'énormes moyens, on ne pouvait pas lutter à armes égales.

FR : 1991 a été une année spéciale pour vous.

M.V. : Oui, pour deux raisons. D'abord on a battu le record de vitesse mondiale sur piste. Ensuite, nous avons été les premiers à tester les freins à disque au carbone avec Carbone Industries. C'était intéressant mais beaucoup trop cher. Il fallait 70 000 F pour équiper un véhicule. En revanche, je pense que le carbone peut avoir d'autres applications que les freins dans un camion. C'est à suivre.

FR : Et pour la suite ?

M.V. : On a abandonné la Coupe d'Europe à partir de 1996. Désormais on se focalise sur la Coupe de France et quelques courses à l'étranger. Mais on ne désespère pas de revenir dans le circus européen. Il suffirait que RVI, sans vouloir s'impliquer comme team officiel, nous donne un coup de

main pour qu'on redevienne compétitif. Après tout, cela peut être une bonne promotion pour la marque et notre nouveau patron, M. Faure, vient de la compétition. Sans oublier que la formule camions est le sport mécanique qui rassemble le plus grand nombre de spectateurs après la Formule 1.

FR : Des regrets ?

M.V. : Sans vouloir jouer les anciens combattants, ce n'est plus la même ambiance, c'est devenu beaucoup plus professionnel. Et de l'équipe de départ, on ne reste plus que deux. Les anciens ont été remplacés par d'autres. Mais le team a toujours le feu sacré. Je voudrais en profiter pour saluer toutes les épouses qui supportent nos absences avec le sourire, et remercier nos sponsors qui ne nous ont pas lâchés et qui croient en nous. Avec eux, notre objectif c'est d'être une équipe gagnante !