

auto sport

SCHWEIZ . SUISSE . SVIZZERA

Das Schweizer Magazin für Automobilsport und Karting
Le magazine suisse du sport automobile et du karting





La formule de promotion par excellence

Pendant un quart de siècle, la Formule Ford fut la plus importante des formules de promotion. De nombreux pilotes de haut niveau y entamèrent leur carrière. Dans certains pays, elle a même subsisté jusqu'à nos jours.

Au milieu des années 60, les écoles de pilotage anglaises recherchent de nouvelles monoplaces, car leurs formules Junior sont délicates et coûteuses à entretenir. Pour Geoff Clarke, le patron de Motor Racing Stables, et John Webb, l'exploitant du circuit de Brands Hatch, la monoplace d'écologie idéale est basée sur un châssis tubulaire bon marché dans le style des formules 3 de l'époque, associé à un moteur de grande série et des pneus de route étroits. C'est donc selon ces spécifications que Lotus construit une première série de la 51 (un remake de l'ancienne 31), Henry Taylor, de Ford, fournissant de peu coûteux moteurs de Cortina. Comme Lotus ne montre plus d'intérêt par la suite, Alexis livre des monoplaces similaires à l'école de pilotage Jim Russell. Mais les voitures ne sont pas utilisées que pour la formation, de premières courses ont eu lieu au cours de l'été 1967.

La «Formule Ford» est née, bien que la marque ne l'intronise officiellement qu'en fin d'année. Compte tenu du prix

attractif d'environ 1000 livres (12 000 CHF de l'époque) et des faibles coûts d'entretien, cette classe pour débutants se répand rapidement en Europe, bientôt suivie par l'Amérique du Nord et le Brésil. La Formule Ford devient le tremplin idéal pour courir à haut niveau. Tim Schenken remporte le titre de champion d'Angleterre en 1968 sur une Merlyn et fait ses débuts deux ans plus tard sur la De Tomaso F1 de Frank Williams. Le Brésilien Emerson Fittipaldi devient le premier pilote issu de la FF à remporter non seulement un GP (en 1970), mais également le titre mondial en 1972. Dès cette année-là, le Formula Ford Festival est le moment fort de chaque saison. Il se déroule à Snetterton pour les trois premières éditions, puis à Brands Hatch. A son apogée, plusieurs centaines de pilotes venus du monde entier s'y retrouvent, et 14 parmi les vainqueurs accèderont plus tard à la F1. La concurrence est rude non seulement parmi les pilotes, mais aussi entre les constructeurs de châssis.

Gruppenbild aller Teilnehmer der ersten Schweizer Formel Ford Trophy im Jahr 1979. Viele von ihnen sind Neueinsteiger im Rennsport.

La photo de groupe montre tous les participants du premier trophée FF suisse en 1979. Les débutants en compétition y sont nombreux.

L'enthousiasme pour cette formule de promotion reste intact pendant une vingtaine d'années tandis que la FF2000, plus élaborée, ne rencontre pas un succès retentissant malgré la présence d'ailerons et de slicks plus larges. C'est Ford qui contribue finalement à la baisse de cote en voulant absolument, dès 1992, imposer le nouveau moteur Zetec pourtant beaucoup plus lourd que le rustique «Kent» et altérant ainsi l'équilibre des agiles monoplaces. Avec le temps, certains jeunes pilotes pensent cependant qu'ils devront d'emblée se faire les dents avec des voitures de course plus élaborées. Quand la nou-



Andreas Jenzer (3) und der nachmalige Trophäesieger Norbert Zehnder (2) führen nach dem Start zum Heimspiel von Lignières im Jahr 1992.

Andreas Jenzer (3) et le futur vainqueur du trophée Norbert Zehnder (2) en tête après le départ de la course «à domicile» de Lignières, en 1992.



Seit Jahren international erfolgreicher Teambesitzer, hat Jenzer (56) seine Motorsportkarriere als Pilot in der Formel Ford begonnen.

Patron d'une équipe internationale très réputée, Jenzer (56 ans) a entamé sa carrière sportive en tant que pilote de Formule Ford.

velle Formule Renault 2000 entame sa marche triomphale au tournant du millénaire, les monoplaces à châssis tubulaire filigrane semblent enfin appartenir au passé.

L'ultime tentative de Ford avec une monoplace plus moderne (1000 cm³ turbo EcoBoost, boîte séquentielle, aileron) n'entame pas la domination française, mais les 1600 des débuts ont néanmoins survécu jusqu'à nos jours dans certains pays. Et pas seulement dans les courses historiques. En Nouvelle-Zélande et en Australie, la Formule Ford est toujours très populaire auprès des débutants. Plusieurs constructeurs fournissent de nouveaux châssis pratiquement identiques à ceux d'il y a 15 ans et pas

beaucoup plus chers. La principale différence par rapport aux années 90 est l'amélioration significative de la sécurité.

Liam Lawson prouve avec éclat que même un outil aussi peu sophistiqué peut permettre d'acquiescer le bagage nécessaire pour passer au niveau supérieur. A 15 ans, le Néo-zélandais né en 2002 décrochait déjà le titre de FF dans son pays. En 2018, il s'est classé deuxième en F4 allemande avant de retourner chez lui, à la fin de l'année, écraser la concurrence en Toyota Racing Series. Le dénicheur de talents Helmut Marko, qui n'en revenait pas, a élu Lawson pilote officiel de RedBull pour 2019!

Andreas Jenzer: toujours partisan de la FF

Compte tenu de l'importance que la Formule Ford a encore aux antipodes, nous avons demandé à Andreas Jenzer pourquoi cela ne serait plus concevable sous nos latitudes. Le Bernois de 56 ans est l'un des grands connaisseurs des formules de promotion. Avant de fonder Jenzer Motorsport en 1993, il fut lui-même un pilote couronné de succès en Trophée Formule Ford. Pour la saison 2019, le fameux team de Lyss a décroché une place au sein de la nouvelle Formule 3 FIA, mais Jenzer continue de se consacrer également à la formule de promotion F4.

«De mon point de vue, la Formule Ford constitue toujours une opportunité peu

Die vier Gründer des Schweizer Formel Ford Clubs: v.l.n.r. Louis Christen, Peter Kraus, Pierre Rechsteiner und der Präsident Johann Wanger.

Les quatre fondateurs du club Formule Ford de Suisse: d.g.à.d. Louis Christen, Peter Kraus, Pierre Rechsteiner et le président Johann Wanger.



Louis Christen baut schon vor dem bekannten LCR P12 einen ersten Formel Ford. Hier sehen wir Bruno Eichmann 1975 bei einem Rennen in Zeltweg.

Avant la LCR P12, Louis Christen construit déjà une première Formule Ford. On la voit ici en 1975 avec Bruno Eichmann, lors d'une course à Zeltweg.





Zahlreiche Stars beginnen ihre Laufbahn in der Formel Ford. So gewinnt Ayrton Senna 1981 auf diesem VanDiemen die englische Meisterschaft.

De nombreuses stars ont débuté en Formule Ford. En 1981, Ayrton Senna remporte le championnat d'Angleterre au volant de cette VanDiemen.

onéreuse de faire ses débuts en course automobile», explique Andreas Jenzer. «Mais pour le goût européen, ces monoplaces ne s'intègrent plus dans le paysage des courses modernes.» Sans aileron, sans soubassement générant de l'appui et avec leurs pneus étroits, elles n'ont pas un look attrayant, mais surtout leur niveau de sécurité ne répond plus aux exigences. Bien que les châssis tubulaires soient beaucoup plus sûrs qu'auparavant grâce aux nombreuses mesures prises, ils ne peuvent rivaliser avec une monocoque en fibre de carbone. «Les parents d'aujourd'hui ne veulent pas exposer leur progéni-

ture à un risque quelconque. Et l'on ne prend pas en considération le fait qu'une Formule Ford soit soumise à des forces moindres en cas d'accident, en raison des vitesses plus faibles atteintes.»

«De nos jours, la sécurité est une priorité absolue pour la FIA, tout le reste lui est subordonné. Comme on n'empêche pas que les vitesses continuent de progresser, la construction des monoplaces doit être de plus en plus élaborée. Nous payons cependant un prix très élevé pour cette quête d'une protection maximale. Alors que la Formule Ford était abordable pour des gens à revenu normal, aujourd'hui seuls les



Pierre-Alain Lombardi wird 1979 der erste Trophy-Sieger. Damals findet die Pokalübergabe noch nicht im professionellen Rahmen statt.

En 1979, Pierre-Alain Lombardi est le 1er vainqueur du trophée. A l'époque, la remise de prix n'a pas encore lieu dans un cadre professionnel.

gens aisés peuvent se permettre de courir, et même ceux-là se retrouvent bientôt confrontés à leurs limites.»

Outre la sécurité extrême, Andreas Jenzer identifie d'autres facteurs de coûts: «Souvent, les conséquences financières ne sont pas suffisamment prises en compte lors de l'élaboration des prescriptions et règlements. Aujourd'hui, il est obligatoire d'avoir un matériel identique dans presque toutes les catégories et des dispositions spéciales sont édictées si tel n'est pas le cas. On prétend toujours que des voitures identiques réduisent les coûts, mais ce n'est pas vrai. Au contraire,

Hier wird der Trophy-Sieger Ivan Berset 1991 in Dijon von Christian Fischer und Johnny Hauser in die Zange genommen.

A Dijon-Prenois, Ivan Berset, qui remportera le trophée en 1991, est pris en sandwich entre Christian Fischer et Johnny Hauser.





1969 steuert Emerson Fittipaldi noch diesen Merlyn Formel Ford. Ein Jahr später gewinnt der Brasilianer bereits seinen ersten GP.

En 1969, Emerson Fittipaldi pilote encore cette Merlyn de Formule Ford. Un an plus tard, le Brésilien remporte déjà son premier GP.

quand la concurrence fait défaut et qu'un fabricant ou un organisateur de série a le monopole, il peut exiger ce qu'il veut. Dans la nouvelle Formule 3, par exemple, les prix des pièces de rechange, reprises telles quelles du GP3, ont énormément augmenté. Autrefois, le marché jouait en raison de la concurrence entre marques (par ex., une quinzaine de fabricants de châssis renommés et 10 préparateurs de moteurs en Formule Ford). Même les fournisseurs cotés n'augmentaient leurs prix que modérément, car la concurrence veillait généralement à ce que leur position dominante ne s'éternise pas.»

Mais Jenzer ne veut pas blâmer seulement les constructeurs et les autorités sportives: «L'attitude des pilotes et de leurs proches est coresponsable. On ne

veut se concentrer que sur le pilotage et le team doit aussi être représentatif pour convaincre des sponsors potentiels. En Formule 4, les voitures elles-mêmes sont un vecteur de coût assez modeste. Mais s'il faut financer une armada de mécaniciens, d'ingénieurs et d'autres personnels ainsi qu'une infrastructure de luxe, les coûts deviennent rapidement abyssaux. Dans la Formule Ford de jadis, chacun pouvait mettre la main à la pâte et un camarade qui s'y connaissait se portait souvent volontaire pour aider. Aujourd'hui, il y a d'innombrables motorhomes et semi-remorques dans le paddock. Autrefois, on se contentait d'un bus VW, d'une remorque à un essieu pour transporter la monoplace et d'une tente pour dormir.»



Ford-Ambassador Thierry Boutsen überreicht Christoph Zehnder den Pokal für dessen Trophysieg von 1994.

L'ambassadeur Ford Thierry Boutsen remet à Christoph Zehnder la coupe remise pour sa victoire dans le trophée 1994.

«Tous ceux qui donnaient un coup de main en ont aussi profité d'un point de vue technique. De plus, les vieilles voitures simples posaient davantage d'exigences en termes de pilotage. Par exemple, le schéma en H des boîtes Hewland, avec débrayage et coup de gaz intermédiaire, exigeait de la dextérité et des actions coordonnées. Certains des utilisateurs de consoles de jeu d'aujourd'hui, qui n'ont plus qu'à actionner des palettes pour changer de vitesse, seraient probablement très empruntés. Mais il ne sert à rien de pleurer le bon vieux temps», rigole Jenzer en guise de conclusion.

Jürg Kaufmann

La Formule Ford en Suisse

A l'automne 1978, le Liechtensteinois Johann Wanger fonde le Club Formule Ford de Suisse. Le coup d'envoi, en 1979, est un succès sur toute la ligne, puisque la nouvelle catégorie reçoit sa propre grille de départ dès la première saison grâce à ses 20 concurrents et au soutien du FRC et du SAR. A l'instar de Valvoline et des deux principaux clubs de pilotes, Ford se contente au début d'un rôle de sponsor. Mais en 1983, suite à des divergences apparues au sein du club quant à la répartition des fonds, Ford Suisse reprend l'organisation du trophée avec Wanger comme consultant. Comme dans d'autres pays, la marque a pistoné pendant un certain temps de nouvelles

catégories (FF2000, Sports 2000, Coupe Fiesta ou Cosworth Challenge), mais la Formule Ford est restée attractive jusqu'aux années 1990 grâce aux subventionnements croisés. Quand Wanger ne fut plus disponible suite à une réorientation professionnelle, en 1999, le club se profila à nouveau en tant qu'organisateur. Mais l'intérêt avait entretemps fortement diminué et le Trophée FF fut disputé pour la dernière fois en 2002.

Avec le Marlboro Challenge (1984-1985) et la fondation «Marc Surer Talent Support» (1991-1992), des campagnes promotionnelles spéciales eurent lieu dans le cadre du Trophée FF. Bien que la formule de promotion ait

produit un certain nombre de talents, seuls quelques-uns réussirent à percer à l'international. Nonobstant, deux des vainqueurs du Trophée se qualifièrent pour la F1, mais tous deux étaient des «pilotes invités» étrangers, à savoir l'Argentin Norberto Fontana (quatre fois dans le cockpit d'une Sauber en 1997) et l'Allemand Adrian Sutil (de 2007 à 2014 avec Spyker, Force India et Sauber). Notre pays se profila également parmi les constructeurs de châssis, notamment avec Griffon, Faster et LCR. Deux d'entre eux construisirent d'ailleurs leurs premiers modèles avant même l'introduction du Trophée suisse, à savoir Griffon en 1972 et LCR trois ans plus tard. J.K.