

ÉCURIE

Garuda

I - QUI EST GARUDA ?

GARUDA est une écurie privée, fondée en Avril 1981 dans le but de participer en 1982 au Championnat du Monde d'Endurance en catégorie T.T.1.

Cette écurie a été imaginée par quatre personnes qui en sont les fondateurs et les animateurs :

- Monsieur Vincent CLAVE
profession : Chargé de production à la Télévision Française
- Monsieur Claude FOMBEUR
profession : Ingénieur à la Société Pétrolière COPAREX
- Monsieur Franco MANNATO
profession : Fonctionnaire International à l'O.C.D.E.
- Monsieur Bernard MOUDURIER
profession : Concessionnaire motos-spécialisé en Italiennes.

Tous bien sûr, sont passionnés de motos et de compétition mais ils possèdent surtout l'expérience de plusieurs saisons de course au niveau le plus élevé.

A titre de référence, ils ont déjà participé et engagé différentes motos Italiennes aux :

- Championnat "Promosport" 1.000 cm3 - 1975.1976.1977.1978.
- Championnat National 750 cm3 - 1974.1975.1976.1977.
- 1.000 km du Mans 1976
- Bol d'Or 1977 et 1978
- Bol d'Argent 1979
- 12 heures de Nogaro 1979
- 24 heures du Mans 1978 - Catégorie "Silhouette"
- 24 heures du Mans 1980 - Catégorie "T.T.1."

Pour la saison 1982, notre intention est donc de préparer sur la base d'une 900 BENELLI - six cylindres, une machine d'endurance susceptible d'être engagée aux épreuves du Championnat du Monde, formule T.T.1.

Cette participation débiterait par les 24 heures du Mans, qui auront lieu en Avril prochain.

Nous disposons du véhicule de base dont le programme de transformations a fait l'objet d'un planning précis de travail et de financement mis en place depuis le début du mois de Mai 1981

Notre projet consiste donc à préparer dans les meilleures conditions, en fonction des appuis dont nous pourrions disposer, cette 900 BENELLI dans le but de l'amener à l'arrivée des courses d'endurance auxquelles elle participera.



Bol d'or 1977 au Mans
900 Ducati SS -
Dans le parc coureur...



En pré-grille de départ...



En course aux mains
de Ph. Demard.



Folembray 1977 . 750 Ducati S.S
championnat 750 National . 3^{eme}.
pilote : Franco Mannato.



1000 km du Castellet 1977
750 ducati S.S.
pilote : Ph. Demard Champion de France

II - POURQUOI L'ENDURANCE ?

Depuis plusieurs années, quand il nous était possible de le faire, notre préférence a été donnée aux courses d'endurance.

Plusieurs raisons ont guidé ce choix :

- les efforts entrepris à tous les niveaux pendant plusieurs mois, pour préparer une moto susceptible d'être engagée dans une épreuve trouvent à nos yeux leur principale récompense dans la participation à cette épreuve. Les courses d'endurance sont des courses de longue durée et c'est cette durée qui donne à ces courses leur caractère incomparable et nous procure des satisfactions qui effacent les difficultés de l'entreprise.
- les épreuves d'endurance sont une activité dure et exigeante. Elles mettent en évidence non seulement les qualités d'une moto mais encore la qualité de la préparation et les qualités humaines des membres de l'équipe. Pour réussir en endurance, au delà des compétences techniques, il faut une équipe : nous avons constitué cette équipe.
- les courses d'endurance restent les seules épreuves de compétition qui ne nécessitent pas un effort financier démesuré et restent donc à la portée d'une écurie à caractère privé, dont le budget reste limité, telle que GARUDA.

La compétition ne peut se pratiquer de nos jours, sans qu'intervienne l'aspect financier, principal obstacle pour participer à des épreuves avec des chances de succès.

Dans le monde de la moto, les courses de vitesse, même au niveau national, ne permettent plus à une petite équipe privée de participer activement à des épreuves, sans un budget permettant d'acquérir un matériel très sophistiqué, donc très coûteux.

Très vite, les mauvais résultats dus à l'utilisation d'un matériel vite dépassé, conduisent au découragement et à l'abandon.

Dans le domaine de l'endurance, le matériel utilisé n'est pas seul en cause. Plutôt qu'à un matériel sophistiqué, c'est à la préparation et à l'expérience des préparateurs, qu'une moto doit d'être à l'arrivée d'une course.



24h du Mans 1978
850 Guzzi Le Mans
La moto dans le stand
avant la course



24h du Mans 1978 - 850 Guzzi
L'équipe au complet dans le
parc coureur



Dans la ligne droite
des tribunes aux
mains de P. Blosser,
plusieurs fois Champion
de France.



900 Benelli six cylindres
La moto de base



900 Benelli six cylindres
Premières transformations

III - POURQUOI UNE "BENELLI SIX CYLINDRES" ?

Le critère de choix de la moto résulte de l'expérience passée et des possibilités offertes par le type de moteur.

L'expérience passée c'est la préparation, les années précédentes, de motos italiennes engagées dans diverses épreuves et les possibilités offertes, c'est aussi l'assurance de préparer un machine hautement compétitive.

- Ainsi, dès la première année nous obtiendrons à partir de ce moteur, un gain de puissance supérieur à celui obtenu sur les machines préparées jusqu'à ce jour, tout en lui conservant sa fiabilité.
- L'équipement de la moto d'origine nous apporte une sécurité en matière de tenue de route, freinage, poids et les modifications à y apporter restent limitées, d'où une économie de temps et de moyens financiers.
- La présentation d'une "BENELLI SIX CYLINDRES" constitue une exclusivité dans les courses d'endurance ; l'attrait du moteur sera énorme auprès du public, sans compter le plaisir auditif sans équivalent, que ce moteur équipé lui apportera.
- Enfin, de nombreuses possibilités d'adaptation de kits de préparation proposés pour ce moteur en Italie nous assurent une machine compétitive, susceptible d'évolutions.

====

Nous avons donc choisi cette moto en raison de notre expérience et connaissance des motos italiennes, des possibilités multiples offertes par l'extraordinaire moteur six cylindres, de l'impact d'une telle moto sur un public de connaisseurs, de l'exclusivité d'une telle présentation, facilitant notre engagement, et de l'intérêt auprès des organisateurs de courses d'endurance .

1979

FICHE TECHNIQUE 1000 BENELLI "GARUDA"

MOTEUR

- . 6 cylindres en ligne chemisés
 - . 1 arbre à cames en tête RAVASIO
 - . Distribution par chaîne Simplex
 - . Vilebrequin tournant sur 7 paliers
 - . Coussinets haute résistance
 - . Pompe à huile type EATON - 4 kg de pression
 - . Radiateur d'huile
 - . Boîte de vitesse à 5 rapports sur arbres courts
 - . Transmission primaire par chaîne HYVO
 - . Embayage à sec
 - . Allumage électronique entièrement transistorisé
 - . 3 carburateurs type PHB - diamètre 30
 - . Démarreur électrique
 - . Alternateur racing 127 Watts
 - . Transmission secondaire par chaîne simple du côté gauche
 - . Pot d'échappement six en un
- Cylindrée 980 cm³
Alésage 62
Course 55
Puissance 110 CV
Régime 9200 tours/mn

PARTIE CYCLE

- . Cadre porteur double berceau
- . Fourche en magnésium MARZOCCHI double effet à système anti plongée, réglable
- . Roues avant et arrière en alliage léger de 18 pouces
- . Suspension arrière MARZOCCHI à gaz
- . 3 freins à disques BREMBO
- . Coque et carénage Polyester
- . Commandes reculées

Poids en ordre de marche entre 190 et 200 kg.

IV - QUE NOUS APPORTE UN "SPONSOR" ?

- La possibilité de nous équiper d'un matériel de meilleure qualité (matériel ultra-léger, pièces du moteur particulièrement fiables, équipement de rechange) ;
- La possibilité de nous engager et de mener à bien un plus grand nombre d'épreuves, avec une meilleure organisation administrative et technique justifiée par une saison d'endurance.
- Un sponsor de qualité avec la renommée du CREDIT MUTUEL nous apportera des facilités auprès des grands manufacturiers tels que les fabricants de pneumatiques, les fournisseurs de lubrifiants, etc. ; les pneumatiques sont en effet un critère important de succès dans une épreuve d'endurance.
- La sécurité et le confort moral apportés par l'appui d'un sponsor nous permettront de résoudre avec beaucoup plus d'efficacité les nombreux problèmes liés à la compétition.



24h du Mans 1980
 900 Ducati Prototype
 dans le parc coureur

partie-cycle entièrement réalisé
 par nos soins



Un public nombreux et passionné
 100.000 spectateurs

Quelques heures avant le départ

*partie-cycle entièrement réalisé
 par nos soins*



VI - QUE POUVONS-NOUS FAIRE POUR LE SPONSOR ?

- Engager la moto au nom du Sponsor dans chaque épreuve ;
- Choisir les couleurs du Sponsor pour le véhicule et y aposer ses placards publicitaires;
- Prêter le véhicule pour toutes sortes de manifestations et promotions organisées par le Sponsor (salons, foires, expositions...);
- Distribuer de la documentation pendant les courses ;
- Donner une image de marque, de jeunesse et de dynamisme, correspondant à l'image souhaitée par le Sponsor auprès du public.

SAISON D'ENDURANCE 1982

BUDGETS ESTIMES

Ces budgets ont été établis après avoir retenu différentes hypothèses en fonction du nombre de participations à des courses d'endurance et du matériel nécessaire pour y parvenir.

La combinaison de ces deux éléments nous a conduits à établir un DEVIS pour chaque hypothèse retenue. Le coût étant le résultat de l'addition de MODULES BUDGETAIRES affectés d'un coefficient multiplicateur, fonction de l'importance ou de la répétition de l'opération.

On trouvera pour chaque MODULE, la description et le coût estimé de chaque élément qui le compose.

Ces budgets représentent donc le coût global estimé dans chaque hypothèse retenue. Pour une bonne compréhension de l'ensemble de l'opération, il est nécessaire de développer brièvement certains points particuliers :

C'est après avoir établi un tel schéma budgétaire que, dans la pratique, l'Ecurie GARUDA a débuté son opération au mois de Mai 1981 en s'assurant d'un financement personnel suffisant pour réaliser l'hypothèse minimum : 1 moto préparée pour participer au 24 heures du Mans 1982. Ainsi la moto n° 1 est en cours d'achèvement.

On notera à ce sujet que cette moto n° 1 est d'un coût inférieur à la moto n° 2. Son évolution étant limitée pour des considérations financières, elle est une étape avant d'entreprendre la moto n° 2, dont la réalisation est rendue nécessaire dans le cadre d'une participation effective, efficace et sérieuse à la saison d'endurance 82.

Avec la réalisation de la moto n° 2 (Module 2), le deuxième facteur de réussite important est représenté par l'intervention d'un mécanicien-préparateur pouvant consacrer au moins la moitié de son temps à l'Ecurie GARUDA (Module 4).

Tous les fondateurs de l'Ecurie sont des amateurs bénévoles, ayant participé financièrement à la création de leur Ecurie et nous tenons à conserver ce caractère amateur. Mais l'importance de l'opération, le désir de réussir

dans les meilleures conditions possibles et surtout les nouvelles responsabilités que nous aurons à assumer nous conduisent impérativement à reconsidérer nos méthodes et notre organisation du travail dans un souci d'efficacité, de sécurité et de rentabilité.

C'est pourquoi est inscrit à notre budget l'intervention à mi-temps d'un préparateur pour la période à venir. Son rôle est capital pour la réussite et la réalisation technique du projet avec tous les contacts extérieurs que cela suppose, les déplacements que cela implique, sans compter le temps consacré à son travail de mécanicien.

Dans la pratique nous disposons du responsable technique compétent, capable de mener à bien cette tâche. Fondateur et donc attaché comme tous les créateurs de l'Ecurie GARUDA à sa réussite, il est actuellement en mesure de consacrer une bonne partie de son temps, pleinement à l'Ecurie. C'est cette opportunité que nous voulons saisir dès à présent dans l'intérêt de tous les participants au projet "GARUDA".

°
° °

MODULES BUDGETAIRES

(en francs - TTC)

MODULE 1 Moto n° 1

- Point 1	Achat de la moto	10 000 F
	Véhicule acquis en Avril 81 chez l'importateur et entièrement financé par l'Ecurie.	
- Point 2	Achat pièces détachées moteur	15 000 F
	Achat pièces détachées partie cycle	10 000 F
	Ce matériel est pratiquement déjà entièrement disponible. Il a été financé par l'Ecurie.	
- Point 3	Prestations extérieures	5 000 F
	Ce sont les opérations mécaniques particulières ne pouvant être réalisées par nos soins.	
	 TOTAL MODULE 1 :	 40 000 F

MODULE 2 Moto n° 2

- Point 1	Achat de la moto	7 000 F
	La moto n° 2 faisant appel à beaucoup plus de pièces spéciales remplaçant les pièces d'origine, l'état du véhicule de base à moins d'importance. Exemple de différence entre moto 1 et moto 2 : cadre d'origine remplacé par un cadre spécial, léger. Adaptation de kits haut et bas moteur plus nombreux.	
- Point 2	Achat pièces détachées moteur	25 000 F
	Achat pièces détachées partie cycle	20 000 F
	Pour les raisons exposées précédemment, nous ferons appel à plus de matériel extérieur pour la préparation du moteur. La différence entre moto 1 et moto 2 sur la partie cycle s'explique par la création d'un nouveau cadre.	
- Point 3	Prestations extérieures	8 000 F
	Toutes opérations mécaniques ne pouvant être réalisées par nos soins.	
	TOTAL MODULE 2 :	60 000 F

MODULE 3 Matériel de rechange pour 1 moto

Ceci correspond au stock indispensable de pièces détachées permettant de répondre à une éventuelle panne en cours d'épreuve.

TOTAL MODULE 3 : 12 000 F

MODULE 4 Prestations de services internes

Pour les raisons exposées dans l'introduction, il nous paraît indispensable d'incorporer au budget l'intervention à mi-temps d'un mécanicien-préparateur.

Rémunération de 5 000 F par mois pour un emploi à mi-temps.

TOTAL MODULE 4 : 20 000 F

MODULE 5 Prestations de services extérieurs

- Point 1 Pilotes 3 000 F
- Point 2 Intervention diverses (Médecin, Conseiller technique ...) 2 000 F

Ces montants correspondent aux frais de déplacement et dédommagements éventuels des collaborateurs extérieurs intervenant à chaque épreuve.

TOTAL MODULE 5 : 5 000 F

MODULE 6 Frais d'engagement par course

- Point 1	Intendance	5 000 F
- Point 2	Transports	3 000 F
- Point 3	Essence course	2 000 F
- Point 4	Pneumatiques course	3 000 F

Ces frais comprennent la totalité d'un séjour d'environ 5 jours sur le circuit (engagement, essais obligatoires, épreuve) d'une équipe d'une dizaine de personnes. Nous avons inclus dans cette rubrique les frais de participation de la moto correspondants aux produits consommables, lesquels devraient en fait être pris en charge par les annonceurs-manufacturiers, dont les produits sont utilisés.

TOTAL MODULE 6 : 13 000 F

MODULE 7 Réapprovisionnement en matériel

Chaque course est à l'origine de perte ou de casses de matériel à la suite d'éventuelles chutes mineures, petites pannes ou détériorations d'accessoires annexes qui doivent faire l'objet d'un réapprovisionnement en vue de la course à venir.

TOTAL MODULE 7 : 5 000 F

SAISON D'ENDURANCE 1982

BUDGETS ESTIMES

DEVIS	MOTOS		PARTICIPATION AUX COURSES				COEFFICIENT MULTIPLICATEUR DES MODULES BUDGETAIRES							BUDGETS ESTIMES (en francs-ITC)	
	N° 1	N° 2	24 h LE MANS	BOL d'OR CASTELLET	BOL d'ARGENT MONTLHERY	1 course ETRANGER	Module	Module	Module	Module	Module	Module	Module		Module
1	●		●					1	1	1	1	1	1	1	90 000
2	●	●	●					1	1	1,5	1	1	1	1	160 000
3	●		●	●				1	1	1	2	2	1	1	113 000
4	●	●	●	●				1	1	1,5	2	2	2	1	171 000
5	●	●	●	●	●			1	1	1,5	3	3	3	2	206 000
6	●	●	●	●	●	●		1	1	2	4	4	4	3	239 000

