



La FIAT UNO fête ses 40 ans en 2023

Nous nous devons d'interroger Pierre INNOCENTI pilote de rallye qui a piloté une UNO Turbo d'usine de 1993 à 1996

Motors Actu France : « Bonjour Pierre, merci de nous recevoir. Nous savons que tu es passionné de 4L musclées et de R5 sportives, pourtant tu as évolué durant 3 saisons au volant d'une UNO Turbo d'usine particulièrement affûtée, peux tu revenir sur cette période de ta carrière en rallye ? »

Pierre INNOCENTI : « 1992 a été une saison exceptionnelle pour nous, 3 victoires d'affilées et surtout, grâce à la 4L EVOLUTION, nous clôturons l'année dans le top 10 des meilleurs pilotes du moment. Nous avons été officiellement déclarés par la FFSA, Marie-Claude et moi, pilotes Prioritaires. C'est à partir de là qu'à débuté notre surnom de Banquier les plus rapide de France. Un nouveau contrat a été signé avec la SMC, notre employeur et principal sponsor, nous pouvions alors, disposer d'un garage de 200 m2 privatif, le prêt d'un fourgon d'assistance rapide, un budget...Plusieurs réunions ont suivie, je souhaitais l'autorisation de notre principal partenaire, sans augmentation de budget, (je le souligne bien) de construire une nouvelle voiture, afin de disputer les plus grand rallyes Français. La RENAULT 21 Turbo Quadra et la LANCIA Delta intégrale, toutes 2 en groupe A, m'ont été refusées. Après plusieurs réunions, nous avons obtenu l'autorisation de piloter une FIAT UNO Turbo groupe A. Ce qui plaisait à nos dirigeants était qu'une petite voiture comme la 4L, gagne devant les grosses, qu'une banque régionale comme la SMC, s'impose devant les grandes banques. A nous de faire gagner cette UNO, ce qui n'était pas du tout évident.



MAF : « Vu, ce que vous aviez été capable de faire avec une 4L, nous sommes assez confiant, comme vos partenaires de l'époque, je suppose ? »

PI : « Jean INNOCENTI, mon papa a baptisé le 23 mai 1993 dans les locaux SMC la fameuse UNO Turbo. Nous avons racheté à Pierre BRUNETTI la voiture de course, qui lui avait permis l'année précédente de remporter la 4^{ème} place scratch du Championnat d'Europe de Rallye Cross.

Avec mon équipe, nous avons intégralement refait la caisse, intérieur et extérieur, afin qu'elle soit conforme, en Rallye et à nos couleurs. Tout le reste, notamment la

mécanique 220 CV fonctionnant à l'essence chère (*indice 130*), les trains rotulés, les freins de BMW M3 grA, la gestion cartographique de l'injection et de l'allumage de Ford Sierra Cosworth gr A etc. beaucoup trop sophistiqués, ont été conservés. La boîte à vitesses neuve assemblée à mes préférences, par BRD, la structure de Pierre BRUNETTI permettait d'atteindre la vitesse de pointe de 183 km/h, en quelques secondes.

MAF : « Nous sommes loin de la UNO Turbo de série ? »

PI : « Et pas encore dans une spéciale de rallye.

Sur le papier ou sur une magnifique route type nationale, cette UNO Turbo était extraordinaire, ses accélérations démentielles, la poussée n'avait de limite que la rapidité à monter les rapports. Je n'avais jamais piloté d'engin aussi violent.

La seule ombre au tableau, à ce moment là, était les 187 Kg de gueuses, solidement boulonnées au plancher qui permettaient d'atteindre les 1 030 Kg à vide, imposés par la réglementation gr A.

MAF : « Alors cette première course, nous sommes en 1993, je me souviens de ce rallye des Hauts Cantons 1992, à St Pons où tu avais réalisé le scratch au volant de la 4L EVOLUTION, juste l'année précédente, tu étais attendu comme le loup blanc ? »

PI : « Effectivement, j'avais une pression importante, Marie-Claude m'a rassuré : « La voiture est neuve, tu la connais pas, si nous rentrons dans les 20 ce sera parfait pour une première sortie ». Sur le parcours commun, la UNO était docile, tout allait bien, c'est une fois au départ de la première spéciale que tout à basculé. Les tests effectués avant le rallye, sur un parking, avec la procédure de démarrage, n'avaient rien à voir avec ce qui s'est passé là, dans la vraie vie, casque sur la tête. Nous avons été littéralement catapultés, 2 vitesses ont été montées, un gros freinage et le pied rivé sur l'accélérateur, rien...

Enfin pas grand-chose et la puissance arrive, à nouveau, violente, imposant d'importants écarts de trajectoire. Les 7 kms ont été, ainsi parcouru dans un hurlement de pneumatique, j'ai passé la ligne d'arrivée exténuée et quelque peu dépité.

MAF : « Au niveau chrono ? »

PI : « Il n'y avait qu'une spéciale à disputer, le reste du rallye se disputait le lendemain. Nous avons du attendre que les 149 autres équipages en ai terminé pour constater l'étendue de notre désespoir : 98^{ème} au général, Marie-Claude voulait vendre la UNO d'usine sur place et je ne vous parle pas des quolibets de mes amis pilotes...

La nuit portant conseil, c'est du moins ce que l'on dit, nous avons mis une stratégie au point dans nos notes, demain je freinerai plus tôt afin d'écraser plus tôt à l'entrée du virage pour une arrivée de la puissance dès que mes roues seront droites ».

MAF : « La stratégie a fonctionné ? »

PI : « Pas vraiment, si je suis impartial, l'idée était idéale si la voiture avait évolué sur circuit ou en course de cote et bien entendu en Rallye Cross, discipline pour laquelle elle a été construite, la UNO a fonctionné sur l'ES 2 (*spéciale*) : 24^{ème} temps scratch avec un pilotage totalement différent, exclusivement, aux notes, comme dans le brouillard, mais en totalement décalé. Dans l'ES 3, au km 1,2, un spectateur est tombé dans mon champs de vision, pas sur la route, mais ça m'a déconcentré et bien entendu, les automatismes sont revenus, freinage tardif, puis rien à l'accélération et un classement au dessus des 60. Après une fin de rallye difficile et de nombreuses disputes dans l'habitacle, nous avons terminé dans les 50... »



MAF : « Alors ? »

PI : « Nous ne pouvions pas continuer ainsi. Marie-Claude voulait que nous reprenions la 4L EVOLUTION, de mon côté, je voulais prouver que nous pouvions gagner avec une autre voiture que la 4L... Nous avons, avec nos partenaires, fait évoluer la UNO : GTS a modifié le Turbo, j'ai fait réaliser à Alésage Moderne une nouvelle culasse etc... Sur les rallyes suivants, la puissance était mieux canalisée, la tenue en courbe était impressionnante, mais la UNO d'usine avait des pertes d'adhérence au freinage et à la relance, un dragster difficilement domptable. J'en étais à me demander si cette UNO Turbo d'usine ne devrait pas être pilotée par un pilote d'usine... La réponse est venue de notre partenaire AYME PNEU, aujourd'hui COTE ROUTE, « et si le problème venait des pneus », et ils avaient raison. Nous avons été obligé de déposer les pneus slick Pirelli que nous ne payions pas (*contrat de sponsoring*), au profit de Michelin que nous payions

cher, malgré les remises de AYME PNEU, là tout à basculé, dans le bon sens. Nous pilotions, enfin une voiture homogène et surtout qui nous procurait, non pas du plaisir, mais au moins un semblant de sécurité. Les pneus Pirelli n'étaient pas en cause, pour exemple les BMW M3 victorieuses en était équipées, ils ne convenaient pas à notre UNO. Nous avons dû arrêter, le partenariat avec Pirelli, partenariat qui nous satisfaisait bien. »

MAF : « Et vous avez remporté des courses ? »

PI : « Que nenni, nous nous faisons moins enfumer, certes, mais étions encore loin du podium. Je prenais des risques importants et je râlais continuellement, aussi, contre ces 187 Kg de gueuses qui pénalisait cette UNO Turbo, dont je sentais le potentiel, mais que je ne pouvais pas pleinement exploiter. C'est de mon père que l'idée est venue de la faire évoluer en Groupe F, Le même groupe que la 4L EVOLUTION donc avec un poids à vide de 800 Kg, et ça a fonctionné. »

MAF : « Vous avez gagné ? »

PI : « Non, pourtant, la UNO était transfigurée, A 4 reprises, nous sommes montés sur la 2^{ème} marche du podium sans décrocher de victoire, toujours derrière des BMW M3, à si, nous avons remporté un scratch sur une spéciale lors du rallye de Martigues. Cette UNO Turbo d'usine était une super voiture que je n'ai pas su pleinement exploiter ou tout simplement, pas assez piloté, (2 saisons en Groupe A et 1 en Groupe F). Sous la pression de Marie-Claude et pour la plus grande joie de nos sponsors, des spectateurs et média, la 4L EVOLUTION IV a repris du service avec la réussite que vous connaissez. »



MAF : « Il est certain que les 320cv de la 4L n'avait rien de comparable aux 220cv de la UNO »

PI : « Surtout qu'elles étaient, toutes les 2 engagées, dans la même catégorie du Groupe F celle des 2,5 litres (coef X du Turbo). »

MAF : « Nous avons beaucoup, parlé, surtout toi, mais, tes périples sont si bien contés, que nous ne voyons pas le temps passer. C'est un ravissement pour nos lecteurs, Pierre un dernier mot ? »

PI : « Comme quoi, à l'époque où j'ai piloté cette magnifique UNO, je ne voulais pas être

estampillé pilote 4L, c'est vrais. Je le reconnais, j'ai, piloté cette UNO Turbo extraordinaire car je n'ai pas été autorisé par mon sponsor principal à piloter une 4 roues motrices. Depuis longtemps les choses ont évolué et nous sommes fiers d'être associé à la 4L, de manière indélébile, dans le sport automobile. Je profite de vos colonnes pour dire ce soir encore, que la 4L nous a tout apporté à Marie-Claude et moi-même. Aujourd'hui, au soir de notre carrière, nous en sommes très fiers. Une personnalité du sport automobile sur le podium d'une remise des prix d'un grand rallye Français, en 1991 a affirmé : « Vous avez gagné, c'est indéniable, mais pour moi, une 4L ne sera jamais une voiture de course », nous lui avons démontré sur 3 décennies que OUI. Je vous remercie vivement pour cette interview. »

La FIAT UNO dans le monde :

Fabriquée à 6 272 exemplaires dans les usines Italiennes jusqu'en 1995, elle a été construite également dans de très nombreux pays.

