

Erik Carlsson

Petites histoires d'un grand pilote de rallye

Erik Carlsson, alias "Carlsson på taket" (Carlsson sur le toit en suédois), est né le 5 mars 1929 à Trollhättan, Suède. Sa carrière fut tout entière dédiée à Saab, notamment en tant que pilote de Rallye. Actuellement il est toujours en activité mais s'occupe uniquement de Relations Publiques pour le compte de Saab, d'où son surnom de « Mister Saab ».

Erik Carlsson épousa Pat Moss – née le 3 mars 1963 à Londres - la plus jeune soeur du très grand champion Sir Stirling Moss. Elle fut, elle aussi, connue pour ses performances en tant que Rallywoman. Elle gagna notamment la Coupes des Alpes sur Austin-Healey et courut longtemps sur Saab.

Erik Carlsson et James bond

Dans « Ice Breaker » – le Brise Glace, l'un des tout premiers romans de John Gardner mettant en scène l'illustre James Bond, Bond reçu des cours de pilotage de la part de Erik Carlsson afin de se préparer à une mission arctique. Carlsson s'est aussi chargé de livrer à James Bond sa nouvelle voiture "argentée" , une Saab 900 Turbo, spécialement équipée de multiples outils pour agent secret, dans le roman « Permis de Tuer » (License Renewed).

Erik Carlsson et le freinage du pied gauche

Comme les Saab d'antan sur lesquelles Erik courrait étaient particulièrement sous motorisées, et à cause du moteur 2 temps gonflé, il était nécessaire de maintenir le moteur dans des régimes élevés. Puisqu'il devait conserver une vitesse importante dans les courbes, il développa la technique de freinage du pied gauche jusqu'à la perfection. Ainsi, il conservait les gaz ouverts grâce au pied droit, tout en freinant les roues de l'essieu arrière du pied gauche. Cela imprimait une glissade contrôlée à l'essieu arrière en maintenant la vitesse de la voiture. L'inconvénient de ceci était que cette technique de pilotage accélérât de manière significative l'usure des freins !

Carlsson "Sur le toit"

L'origine du surnom de Erik, "Carlsson sur le toit", vient d'un roman suédois destiné aux enfants écrit par Astrid Lindgren dont le titre est « Karlsson sur le toit ». Dans ce roman, le personnage principal, Karlsson, vivait sur un toit ! Ce nom fut donné à Erik à cause de sa mauvaise habitude de faire – parfois – quelques tonneaux avec sa voiture de courses. Lors d'un des Safari Rally auquel Erik participait, il fit des tonneaux de manière intentionnelle afin d'éviter une énorme marre de boue. Plus tard, alors que les journalistes mettaient en doute ses explications, il leur en donna la preuve en effectuant un tonneau volontaire devant eux ! L'équipe d'usine Ford s'essaya à la même « cascade » avec l'une de leur Ford Cortina, causant plus de dommage à la voiture que durant le Rallye tout entier.

Erik Carlsson : histoires peu communes durant une carrière de rallyman

Lors d'un rallye en Angleterre, alors qu'il avait besoin de certaines pièces détachées, il remarqua une Saab 96 toutes neuve sur un parking. Son mécanicien et lui-même s'empressèrent de désosser le dit véhicule lorsque le propriétaire, passablement énervé (!) les vit à l'œuvre. Son co-pilote désarma la situation en expliquant que Erik était pilote d'usine Saab et que, en dédommagement, l'usine lui fournirait une voiture neuve – ce qui ne fut évidemment pas le cas ! Erik put continuer sa course. Aujourd'hui, Erik et le propriétaire de cette voiture sont toujours amis et d'échangent des cartes de vœux tous les ans.

A une époque, les pilotes de rallyes recevaient des points de pénalités si la voiture était endommagée. A la fin d'une des étapes chronométrées du Monte Carlo, à Saint Sauveur sur Thinée, Erik avait des bosses sur le pare choc avant et une porte. Afin d'éviter les pénalités, lors d'un arrêt de ravitaillement il permuta les pièces endommagées avec l'une des voitures d'assistance de l'écurie, de la même couleur. La voiture de course paraissait alors comme trafiquée, avec un pare choc et une porte presque flambants neufs, le reste de la voiture étant maculée de boue. Comme ils n'avaient pas d'eau sous la main, ils nettoyèrent la voiture avec l'essence de leur réservoir. Les journalistes qui couvraient l'événement furent impressionnés par cet équipage qui avait pris le temps de nettoyer leur voiture avant de franchir la ligne d'arrivée. Lorsqu'ils demandèrent comment il faisait pour conduire si vite, Erik leur répondit «simply the foot down ! » (Simplement le pied à fond). Après la cérémonie de remise des prix, Erik Carlsson, regardant par la fenêtre de son hôtel, vit la voiture d'assistance dans le parking. Propre, sauf un pare choc et une porte endommagés et boueux et avec.....le numéro de course clairement lisible !

Erik courut le rallye du Portugal 1959 afin de remporter le Championnat d'Europe de cette année. Son concurrent direct était Paul Coltelloni, pilote officiel Citroën. Mais afin d'éviter que la Saab ne termine devant une Citroën, Citroën acheta une Alfa Romeo pour Coltelloni. Une combinaison de problèmes électriques et de freins défaillants força Erik à s'arrêter très près d'une voie ferrée, au point d'être « presque » heurté par un rapide. Malgré ces ennuis, il termina troisième, alors qu'une quatrième place lui garantissait le championnat. Peu avant la remise des prix, la direction de course lui notifia une pénalité de 25 points pour numéro de course non conforme (chiffre blanc sur fond noir au lieu du contraire). Mais 25 points le mettait en quatrième place, et toujours vainqueur du Championnat. Tout allait donc bien lorsque Erik découvrit lors de la remise des prix qu'on lui avait infligé 25 points supplémentaires le reléguant de fait à la 8ème place. La raison : 25 points de pénalités.....par porte !

Lors de la Coupe des Alpes 1966, Erik pilotait une voiture très compétitive : une Saab Sonett II. Le moteur avait été réalésé pour atteindre 940 cc contre 841 à l'origine. La puissance passait à 93 chevaux et, avec les nouveaux rapports de la boîte de vitesse, la vitesse de pointe était de 140 km/h, permettant ainsi à Erik de faire jeu égal avec les Porsche 904. Bien qu'il était fréquent de procéder à des changements de bougies sur les moteurs deux temps, ceux-ci furent si nombreux lors de cette course sur la voiture d'Erik qu'à la fin, il dut abandonner par manque de bougies de rechange. Les techniciens de Saab suspectèrent la qualité de l'essence. Après analyse, ils découvrirent que l'essence était contaminée par des produits chimiques étrangers.... Sabotage ?

Erik Carlsson – Ses principales victoires

- 1955 1er au Rikspokalen (S) sur Saab 92
- 1957 1er aux Rallye des 1000 Lacs (Fin) sur Saab 93
- 1959 1er au Rallye de Suède sur Saab 93
1er au Rallye d'Allemagne sur Saab 93
- 1960, 1961, 1962 1er au RAC Rallye (GB) sur Saab 96
- 1960 2ème au Rallye de l'Acropole (Gr) sur Saab 96
- 1961 4ème au Rallye de Monte Carlo sur Saab 95
1er au Rallye de l'Acropole (Gr) sur Saab 96
- 1962, 1963, 1er au rallye de Monte Carlo sur Saab 96.
7ème à l' East African Safari Rally sur Saab 96
- 1963 2ème au rallye Liège-Sofia-Liège sur Saab 96
- 1964 1er au rallye de San Rémo (I) sur Saab 96 Sport
2ème au rallye Liège-Sofia-Liège sur Saab 96
2ème à l' East African Safari Rally sur Saab 96
- 1965 2èm au BP Australian Rallye sur Saab 96 Sport
2ème au Rallye de l'Acropole (Gr) sur Saab 96 Sport
- 1967 1er au rallye de Tchécoslovaquie sur Saab 96 V4
- 1969 3ème à la Baja 1000 (M) sur Saab 96 V4
- 1970 5ème à la Baja 1000 (M) sur Saab 96 V4