

revue du sport automobile

échappement

PRIX : France 3,50 F - Bel. 35 FB - Suisse 3,50 FS - Lux. 35 FL

MARS 1970 - N° 17

auto-racing

club échappement
50 mille francs de prix



En vue de la coupe R8 1970

... Vitre avant légèrement ouverte... sur la Gordini de Chevaux.

En réalité, être sélectionné est à la portée de pas mal de pilotes, mais ceci n'est pas un but en soi. Ceux qui envisagent les places d'honneur doivent d'ores et déjà préparer leur saison complète avec un maximum de soins, et ceci pour au moins deux raisons :

La compétition, surtout dans ces catégories dites « de promotion », est très serrée et le succès peut se jouer sur quelques détails. Le sérieux d'un pilote est un élément primordial pour son avenir, car en plus de ses résultats, pas mal de gens sont sensibles à la « manière » d'agir : voiture toujours impeccable, pas de travaux de dernière minute, courir avec sa tête, etc.

Avis aux garçons aux dents longues : se méfier du folklore !

Bien sûr depuis presque deux ans, le nombre des candidats éliminés se situe aux environs de 150 à 200. Mais ceci ne doit surtout pas effrayer les aspirants pilotes. Chaque année, on voit une multitude de garçons arrivant avec des voitures remarquables surtout par leur nombre d'enjoliveurs, ou par leur état de vétusté. Pas mal de candidats aussi hésitent à faire des frais immédiatement et attendent, avant de préparer leur voiture, de passer le cap des sélections : ce genre d'hypothèque sur l'avenir amène invariablement des désillusions.

Une autre raison pour ne pas prendre à la légère ce genre d'épreuve est que, durant toute l'année, quels que soient les résultats obtenus dans d'autres catégories, on risque de posséder l'étiquette : « Oui mais, il n'a pas réussi à se qualifier à la Coupe », l'épreuve qui sert de base. Et pas une personne ne se souviendra de la raison de cet échec : mauvais pilotage, mauvaise préparation mécanique ou simple poisse. Il faut impérativement se présenter aux sélections avec une voiture très proche du véhicule qui va courir toute l'année.

Mais contrairement à ce que l'on peut parfois lire ou entendre, les voitures de coupe ne sont pas des monstres : ce sont simplement des voitures très au point, amoureusement figolées sur tous les chapitres, et bourrées de petites astuces pas coûteuses mais qui finissent par être rentables.



La voiture

Trois cas : vous possédez une voiture neuve ; une voiture ayant déjà quelques dizaines de milliers de kilomètres ; vous cherchez à acheter une voiture. Pour ceux qui sont dans le dernier cas, signalons une possibilité intéressante pour les pilotes qui possèdent des connaissances mécaniques : l'achat d'une épave.

L'intérêt est double : financier d'abord car le prix d'une coque neuve n'est pas prohibitif. Technique ensuite car l'on est ainsi certain d'avoir une voiture qui possède une bonne géométrie. En effet, il faut savoir, dans le cas d'une voiture d'occasion, que, en dehors du risque d'avoir un véhicule qui a « tapé », certaines Gordini qui ont subi une année de compétitions intensives arrivent à « jouer » légèrement.

Reste le problème moteur. Une saison de Coupe comporte une quinzaine de courses ; pour éviter une casse inopportune, il est important de posséder dès le départ une mécanique entièrement révisée. Pour ce qui est de la préparation, depuis longtemps on peut lire dans la presse spécialisée que les « sorciers », pour des sommes élevées, arrivent à gagner qui 5, qui 6, voire 10 chevaux supplémentaires simplement en



opérant un choix minutieux des pièces et en procédant à un remontage soigné.

En tout état de cause, un bon montage figolé, ajusté, très propre, est toujours payant. Pour la sélection des pièces, le problème est plus complexe : seules quelques personnes bien introduites peuvent opérer un choix au milieu d'un nombre élevé de pièces identiques, mais jusqu'à présent, lesdits « sorciers » ayant pignon sur rue n'ont pas fait leur entrée dans la Coupe.

Plus, la plupart des directeurs de course, des constructeurs français disent ne pas avoir la possibilité d'effectuer un tel travail. Un simple rodage prolongé et soigné doit pouvoir compenser ce gain théorique. D'ailleurs pour rassurer, signalons que les réglages ont également un rôle important à jouer, et que parfois un calage d'allumage un poil optimiste peut complètement annihiler la meilleure préparation.

Il ne faut pas non plus pêcher dans le sens contraire, les chevaux sont très importants, en particulier sur un circuit comme le Bugatti. Exemple personnel : début mars, je pars m'entraîner avec ma voiture neuve (5 000 km, je l'ai touchée 10 jours auparavant). Chrono 2' 27" à 2' 29" avec trois pilotes différents au volant, et de très bons réglages de suspension. Six mois plus tard,

pour la finale, avec un moteur en pleine forme, 2' 18".

Donc, à moins d'être certain d'avoir « la bombe », il faut envisager un travail important sur le moteur, une mécanique usagée, achetée bon marché d'occasion, peut très bien faire l'affaire.

Préparation générale

Choisir avec soin son équipement personnel. Pour l'arceau de sécurité se souvenir que l'on trouve sur le marché des arceaux-cage (5 pts) en tube d'acier qui ne sont pas trop lourds et présentent plusieurs avantages : rigidité de la coque (il semble sur ce point que les règlements internationaux ne soient plus d'actualité), protection maximum en cas de pépins toujours possibles, et mise en confiance du pilote qui se sent quasiment invulnérable. En tant que ceinture de sécurité, le harnais est conseillé, mais là encore le choisir avec soin, pour ne pas être gêné. Il est incroyable de voir des pilotes remonter, en pleine course, une bretelle qui a glissé sur le bras, ce qui est plus courant qu'on ne le croit. L'an dernier, une housse-baquet était tolérée, cette année, le règlement reste muet à ce sujet. Pourtant, vu l'utilité de cet accessoire, il est important

de se faire préciser ce point. Le manomètre de pression d'huile est indispensable; là encore, chercher l'emplacement le plus pratique et le plus lisible, cela peut faire réaliser une importante économie en cas de casse, fort rare cependant. La température d'huile est bien moins indispensable. Pour le levier de vitesses, il faut chercher à l'adapter le mieux possible à sa morphologie, mais il devient plus imprécis au fur et à mesure qu'on l'allonge. Il faut aussi se méfier des boules vendues dans le commerce, car il n'y a pas de pas de vis et l'on risque de se retrouver avec une boule baladeuse, et de louper ainsi une vitesse. Pour ceux qui achètent une voiture neuve, choisir les sièges en drap, moins glissant, en se souvenant qu'en course on allume le chauffage (très efficace). Le rétroviseur extérieur est conseillé, car si l'on ne doit pas trop tenir compte de ce qu'on y voit, il est intéressant de voir venir... les choses. Oter aussi les parties extérieures des pare-chocs, c'est plus esthétique, plus léger, et il y a moins de risque d'accrochage. Bien que le règlement conseille de conserver la couleur bleue d'origine, il me semble astucieux de personnaliser par des couleurs voyantes sa voiture : cela simplifie le travail des panneauteurs et des chronométreurs qui finissent par n'y voir que du bleu.

Suspension

Passons aux éléments sérieux. Si la plupart des records du tour sont tombés cette année, cela est surtout du aux progrès que les voitures ont faits sur le plan tenue de route.

Il faut tout d'abord supprimer les cales « caravelle », puis procéder à des réglages précis. Sans avoir une aussi large gamme de manœuvres qu'une monoplace, il n'en reste pas moins des principes généraux valables. Une valeur importante de pincement est intéressante pour le freinage. Veillez de très près la valeur de la chasse. La plupart des concurrents conservent avec bonheur les valeurs d'origine. Le vérifier souvent, car le réglage n'est pas toujours très durable. Bien que cela puisse paraître superflu, il est important de contrôler la parfaite symétrie du train avant droit et gauche.

Amortisseurs

Cette année, s'il n'y a pas de modifications, les amortisseurs doivent être d'origine, donc sans possibilités de réglage. L'idéal est d'avoir une suspension plus souple à l'avant qu'à l'arrière pour obtenir une voiture légèrement sous-vireuse. On peut peut-être y parvenir en cours d'année, en employant des amortisseurs plus ou moins fatigués. De toutes façons, il faudra les changer plusieurs fois dans l'année. Mais peut-être que ce point du règlement sera modifié : il faudra alors monter des amortisseurs réglables.

Pneus

La grande innovation de la saison 1969 a été le choix des pneumatiques. Le Dunlop SP Sport est obligatoire, mais leur degré d'usure est primordial. Pour un sol mouillé et détrempé, des pneus quasiment neufs sont l'idéal. Pour le sec, le problème est plus complexe et il est nécessaire que le pneu soit plus ou moins rodé. Pour éviter les abus, néfastes, MM. Bertaut et Hénault interdisent, à juste titre, des pneus n'ayant pas un minimum de 3 mm de relief. On peut même rendre une voiture plus ou moins sous-vireuse en étudiant les rapports de hauteur de gomme à l'avant et à l'arrière. Seuls des essais systématiques peuvent apporter la solution. On peut également jouer sur les pressions des pneus (personnellement, 3 à 3,2 kg à l'arrière, 900 g de moins à l'avant). Ceci peut paraître bien compliqué, mais la plupart du temps, pour des raisons financières, on est obligé de transiger, donc ce problème reste assez théorique. D'ailleurs, le pilotage arrive presque toujours à compenser, quel que soit le profil du circuit.

Pour 1970, on parle, en coulisse, d'autoriser le SP Sport dit « taille basse », qui n'a pas le même développement, et, dans ce cas, il reste à innover.

Freins

Le point le plus critiquable de la R8 Gordini, donc celui qui doit être l'objet de plus de soins. Signalons que, dès 1968, les voitures ont été dotées d'un autre modèle de servo-freins bien plus agréable; ceci peut handicaper une voiture plus ancienne. Premier travail, ouvrir ou supprimer les tôles de protection, les deux solutions ayant des résultats comparables. Il faut avoir des disques toujours en bon état et les changer de temps en temps : ceci est bien souvent la solution pour éviter des blocages de roues intempestifs. Les plaquettes seront d'un type compétition : Ferodo DS 11 ou Abex-Necto. On parle d'ailleurs d'un challenge Abex, cette année.

Les flexibles seront de toute façon changés, et les nouveaux modèle possèdent en bout une partie ventilée très suffisante. On peut cependant monter des refroidisseurs spéciaux à ailettes, mais pour des raisons de dilatation, ceux-ci sont le plus souvent une source d'ennuis.

Le loockeed sera lui aussi adapté aux conditions de travail très dures; beaucoup de concurrents utilisent le Girling LMA, sans que celui-ci fasse pourtant bien souvent négliger la purge fréquente du circuit. Très souvent, au bout de quelques tours, on peut constater une « perte de puissance à chaud ». En levant immédiatement la voiture sur un cric, on se rend compte que les roues ont bien du mal à tourner. Le mal vient des freins. Pour y remédier, il faut effectuer un travail aussi délicat qu'indispensable sur le système automatique de rattrapage de jeux de plaquettes.

Ce travail est assez facile à expliquer avec le piston en main, mais plus complexe sans exemple concret, aussi je vous renvoie auprès des techniciens.

Dernier conseil : il faut roder consciencieusement les plaquettes avant une course sinon elles se craquellent. De même, il faut profiter du tour de reconnaissance pour les chauffer, ainsi leur durée est plus élevée et le premier freinage primordial est plus sûr.

Boîte de vitesses

Il n'y a pas grand chose à faire à ce sujet car un démontage ne détermine pas avec certitude les faiblesses possibles d'une pièce. Ceci est à décider en connaissant l'utilisation antérieure de cet organe. Il faut savoir que certaines transmissions absorbent plus de puissance que d'autres, mais il est pratiquement impossible d'y remédier, donc il existe une part de chance dans ce domaine.

Monter les silentblochs du kit qui sont autorisés par le règlement. La tenue en courbe y gagne sensiblement. Par contre, il faut veiller à ce que ces supports ne se desserrent pas en cours d'année.

Moteur

Si le montage du moteur a très bien été effectué au départ, la plupart des interventions à faire se bornent à des opérations d'entretien. Il faut bien sûr veiller de très près à l'état des sièges de soupapes, bien que cela soit intimement lié au style de conduite du pilote et au type de l'épreuve disputée. Des coussinets de bielle montés avec un soin extrême et une propreté exemplaire tiennent un nombre de courses très élevé. En général, des segments neufs en début de saison arrivent à effectuer toutes les courses. Ceci est vrai, bien sûr à condition de veiller à la bonne conservation de la mécanique : vidange fréquente (chaque course), changer souvent le filtre à huile.

Pour les bougies, type froid pour la course (Champion N 57 R ou Marchal 2-32 H) mais dans le parc et en ville, il ne faut pas hésiter à les changer pour un type plus chaud (N 62 R ou 2-33 H). A trente francs le jeu de bougies, cela vaut bien le travail. La bobine étant de marque et de type libre, monter une Ducellier à résistance extérieure. Vérifier de temps à autre la courbe de son allumeur fait partie de l'entretien courant et normal, encore ne faut-il pas l'omettre. De même, nombreux sont les pilotes qui ont perdu une course pour ne pas avoir veillé de près à l'état de l'embout des fils de bougies : élémentaire peut-être, mais beaucoup perdent leur temps dans d'hypothétiques réglages, miracles et l'on ne peut pas tout faire.

Très important, le pot d'échappement. A part quelques réalisations artisanales, les plus courants sont le pot Lagier, le pot Alpine, avec pas mal de modifications pour l'adopter, et le Devil. Notons encore que huit des dix premiers classés l'an dernier étaient équipés d'échappement Devil.

Maintenant, vous possédez une voiture qui est susceptible de terminer régulièrement dans le peloton de tête. Cependant, maintenant s'il faut être honnête jusqu'au bout, signalons que, si l'an dernier, les deux meilleures voitures occupaient les deux premières places, la suite du classement n'était plus le fidèle reflet de l'échelle des puissances. Le pilotage a toujours la partie belle.

Organisation générale

Il est certain que, pour pouvoir bénéficier de la totalité de son talent, un pilote doit arriver sur le circuit parfaitement reposé, détendu, l'esprit libre.

Tout ceci est une affaire d'organisation. Dans ce domaine, rentre en ligne de compte pour une part importante l'assistance qu'apportent certaines écuries ou certains préparateurs. Assistance sur le plan mécanique mais également transport des pièces de rechange, jerrycans, bidons, pneus et outillage. Pour se tirer d'affaire dans la plupart des mauvaises situations, en comptant sur soi-même, il faut avoir avec soi : 4 pneus pluie montés, 1 à 2 jantes nues (plus à Pau, car il y a de méchants trottoirs), un arbre de roue, un disque de freins, plaquette, loockeed, jerrycans d'eau et d'essence, une boîte d'Ajax ou un flacon de trichlo, un jeu de bougies froides (qui s'encrassent vraiment très facilement), sans parler d'une boîte à outils aussi complète que possible. Cette liste n'a pas la prétention d'être complète, chacun jugeant selon ses besoins.

Ceci est plus ou moins encombrant, et une bonne solution est de transporter sa voiture sur une remorque. S'il y a quelques années le principe paraissait superflu, voire même prétentieux, l'an dernier, de nombreux concurrents y étaient arrivés tant les avantages sont nombreux : pas de fatigue inutile du moteur, de la boîte et des suspensions, moins de risques d'accidents, pas de contraventions qui tombent invariablement sur ce genre de voiture voyante, possibilité de tout préparer en atelier, au calme, avec tout le nécessaire sous la main. Parlons également de la panne grave ou de l'accident, toujours possibles : une remorque est alors la bienvenue. Si l'on se souvient qu'une Gordini consomme allégrement 15 à 16 litres en régime de croisière, on voit que le prix d'une remorque peut s'amortir sur une saison.

Sur le plan administratif, il n'y a pratiquement aucun problème : très régulièrement, M. Bertaut envoie une circulaire fixant les points de rendez-vous, l'horaire des essais et de la course. L'organisation est tellement au point que le pilote n'a plus qu'à écouter et à être précis. Ceux qui ont déjà une expérience des rallyes ou des courses de groupes 1, 2, 3, 5 et de la gentille pagaille qui règne apprécieront ce point à sa juste valeur.

Il serait adroit d'avertir son employeur du nombre de week-ends indispensables et si possible « tirer sur la ficelle » pour obtenir quelques vendredis après-midi et lundis matin; ceci peut éviter le voyage de nuit, toujours éprouvant et fatigant. Il est tout aussi important d'avoir une personne qui s'occupe de retenir 3 semaines à l'avance les chambres d'hôtel, car il y a très souvent saturation.

Point important à prévoir : le chronométrage et le pourcentage indispensables surtout lors des essais. Très rapidement, on connaîtra les différences de temps existant entre les voitures 69 et les 70. En tenir compte en prenant les temps de référence de cette année. Repérer aussi un des pilotes les plus rapides du lot et se faire commu-



... La lunette arrière « scotchée » sur la Gordini de Cudini.

niquer ses temps. Mais tout ceci doit être fait très vite car les essais sont toujours beaucoup trop courts (prévus pour une demi-heure, ils durent environ 16 à 18 minutes), donc la petite amie ou le bon copain qui s'occupe de ceci a une très grande responsabilité.

L'épreuve de sélection du Bugatti

Le candidat qui ne veut rien laisser au hasard ira s'entraîner quelque temps auparavant sur le terrain même. Le record du tour est détenu par Lagier en 2' 17". Mais un temps de 2' 20" doit amener le client dans les trente premiers. Jusqu'à 2' 22" la sélection devrait être assurée. Attention, le jour de l'épreuve, on dispose une chicane exceptionnelle qui vient fausser ces temps de référence, jamais identiques d'une année à l'autre.

Le circuit est facile à visualiser, mais il réclame un pilotage très fin et très concentré pour pouvoir grignoter un peu de temps dans les rares endroits où cela est possible. Sinon il exige de grands efforts aux freins (à la chapelle, au garage vert, à la chicane installée le jour des sélections, à l'entrée des S et au raccordement). Se présenter pour l'heure chronométrée avec plaquettes juste rôdées à point.

L'embrayage aussi est très sollicité.

Une voiture bien préparée aura un embrayage neuf (mécanisme et disque) et s'il est bien monté, il ne devrait pas y avoir de difficultés. A ce sujet, il existe une astuce de montage qui ne devrait pas tarder à être acceptée dans le règlement (dans ce cas, tous les concurrents seront avertis par circulaire), ce qui résoudrait d'ailleurs le problème.

En tout cas, l'embrayage freine terriblement dans la montée vers la passerelle Dunlop, et avoir du trichlo sera une sage précaution. Pour ce qui est de la température d'eau,

il faut savoir qu'ouvrir le chauffage à fond fait gagner environ 10 °C, que mettre la ventilation — les jours de canicule — fait gagner encore un peu plus. Pour éviter de dépérir dans cette fournaise, régler les aérateurs du tableau de bord et entrouvrir les glaces arrière. A ce sujet, une précaution utile est de « scotcher » proprement la lunette arrière pour éviter que celle-ci ne saute ce qui arrive parfois.

Il peut être payant de se faire aspirer sur un tel circuit, mais attention, une telle pratique réclame une certaine accoutumance pour être faite en sécurité.

Très important : il ne s'agit pas d'une course, aussi laissez passer à la corde le concurrent qui vous rattrape. Il va plus vite et l'on ne peut qu'y gagner à le suivre plutôt que de s'exciter devant.

Maintenant que la voiture est « dans le coup », que les manomètres sont stabilisés, que vous êtes bien installé, il ne reste plus qu'à « se cracher dans les mains », et se souvenir d'une chose : on ne connaît que les gagnés et les vainqueurs, le monde automobile a la mémoire courte.

En conclusion, il faut bien avoir en tête que cet article s'adresse surtout aux « clients sérieux », aux ambitieux qui voient la Coupe R8 comme une très bonne école et un tremplin. Mais, chaque année, la moitié des concurrents viennent pour voir, pour s'amuser, pour le plaisir. Dans ce cas, une bonne voiture en bon état, qui peut servir en semaine, qui se déplace par ses propres moyens, ne réclamant que vidanges, changement de plaquettes de freins et essence peut assurer à un pilote talentueux des places d'honneur, très régulièrement et en plus — chose qui n'a pas de prix — une somme de bons souvenirs, de plaisirs dans une ambiance de camaraderie.

Quel que soit l'angle où vous voyez les choses, la Coupe, c'est vraiment formidable.

DI BARTOLOMEO