

sport·auto

JOCHEN RINDT

G. P. D'ANGLETERRE - G. P. D'ALLEMAGNE

ESSAI ALPINE 1600S



PMME **no7**

N° 104 - MENSUEL - SEPT. 70 - FRANCE : 3 00 F - SUISSE : 3 00 FS - ITALIE : 480 L - BELGIQUE : 30 FB



La ronde
infernale des
Gordini, leur
dernier adieu.

LE HAPPENING DU CASTELLET: LE JOUR G

de notre envoyé spécial
Francis Chopy

Ils étaient venus là, six ou sept mille, de tous les coins de France et même d'Europe, avec leur R8 Gordini, pour fêter leur idole, leur voiture, répondant à l'invitation du premier constructeur français qui a voulu créer une manifestation exceptionnelle les 18 et 19 Juillet: Le « Jour G ».

Tout fut en effet sous le signe de la lettre G. « G » comme Amédée Gordini, l'idole du jour: le sorcier était bien sûr présent dans cette étrange cérémonie où les 2000 R8 Gordini formaient une immense tache bleue sur les pierres blanches et la garrigue verte de la Provence. « G » comme géant ou gigantesque où tout fut à l'échelle de l'événement: un méchoui gigantesque au cours duquel 500 moutons et quelques 5000 litres de vin furent consommés. La fête continua tard dans la nuit avec la projection de films sur trois écrans géants, avant que les orchestres inondent de leur musique le plateau du Castellet illuminé par des milliers de lampions.

En fait, si la soirée du Samedi fut consacrée aux Gordinistes, le lendemain vit surtout les premiers tours de piste de la R12 Gordini, dernière née de la Régie. Malgré sa couleur « bleu de France », ses bandes blanches et ses performances supérieures, la R12 ne fut pas acclamée comme son aînée qui, pilotée par Piot ou Vinatier, retrouva encore toute sa splendeur. Le match qui opposa les R8 aux R12 fut en effet l'occasion de voir le dernier ballet des R8 où toutes les courbes étaient passées en glissades, tandis que les R12 paraissaient plutôt réticentes à ce genre d'exercice. Seul Darniche nous fit une bonne démonstration de pilotage sur cette traction avant mais sans spectacle. C'était la seule façon d'aller vite et il le prouva. Sinon les roues avant

ciraient et fumaient, tandis que l'arrière délesté se cabrait d'une façon peu esthétique. Malgré cela, la puissance parla en sa faveur, surtout dans la ligne droite. Le chrono, juge impitoyable et aveugle apporta également son verdict. Mais que reste-t-il du pilotage de la R8G qui fut une des meilleures écoles de conduite sportive, débouchant directement sur la monoplace? La question reste posée et nous ne pouvons qu'espérer que les futurs pilotes de R12 nous apportent une réponse favorable. Malheureusement, les pilotes de la Coupe R8 Gordini n'eurent pas droit à la parole, ce qui est fort regrettable. La Régie Renault les aurait-elle déjà si vite oubliés?...

COUPE R8 GORDINI

Deux vainqueurs : Malcher et Lalande

Pour clôturer cette fête de la Gordini,



Coulon mène la danse devant Éthuin et Serpaggi

La deuxième course fut plus animée, avec surtout Lalande et Cudini. Ces deux pilotes allaient nettement dominer, d'abord avec Lalande qui prit rapidement l'avantage sur Glas, « Francia » et Cudini. Ce dernier parvenait néanmoins à effectuer une belle remontée pour venir sur les traces de Lalande. Il réussit même à prendre la tête au cours des derniers tours, mais Lalande profita d'une légère faute du leader pour venir le coiffer sur la ligne d'arrivée.

1^{re} course R8 Gordini

1. Malcher 46'09"8, moy. 106,050 km/h
2. Mandonato à 6"6
3. Snoeck à 7"3
4. Forestier à 20"7
5. Coche à 46"9
6. Bichet
7. De Souza
8. Sourd
9. Jervaise
10. Rossi

Chaque journée pour Le Gourrierec qui vient de casser un arbre de roue



Le méchoui du Jour « G » était digne de Gargantua

La Coupe restait le morceau de choix, et les fanatiques purent une fois de plus assister à deux très belles courses. La première permit à Jean-Pierre Malcher d'« éclater » en signant de main de maître une nouvelle victoire, après Charade, sur ce circuit difficile du Castellet. Dès les premiers tours, il distançait nettement tout le peloton grâce à son style coulé et ses trajectoires impeccables, ceci malgré un levier de vitesses défaillant. Derrière, trois hommes parvenaient à se détacher : Mandonato, auteur d'un excellent temps aux essais, Snoeck et Forestier. Ce dernier allait perdre sa deuxième place par suite d'un magistral tête-à-queue à la sortie de la grande courbe. Plus loin, le gros peloton était emmené par Coche, tandis que Laffeach mal placé, abandonnait (bielle coulée).





Patrick Lalande en glissade dans les S de Méjannes

2^e course R8 Gordini

1. Lalande 45'52"2, moy. 106,704 km/h
2. Cudini à 1"5
3. « Francia »
4. Le Bris
5. Chevalier
6. Verbecque
7. Perrault
8. Leroy

F.F. Nouvelle victoire pour Coulon

Devant le nombre important des engagés, Philippe Vidal eut l'heureuse idée de faire courir le maximum de pilotes en deux manches et une finale. Les deux manches furent courues sur 12 tours, ce qui est court mais suffisant pour opérer une sélection sur ce circuit de 3,5 km qui comprend 11 virages.

La première manche vit la victoire de Christian Éthuin sur Tecno devant Coulon sur Martini, à 4/10. Ces deux pilotes distançaient aisément le peloton dirigé par Lafosse puis Compain. Cudini, handicapé par une mauvaise tenue de route de sa Martini, par-

venait difficilement à rejoindre le peloton composé également de Chambas, Jallot et Lafitte. Dans la deuxième manche, Serpaggi, très à l'aise sur ce circuit, prit ses distances dès le départ et se détacha progressivement pour terminer seul en tête avec 9"2 d'avance sur Guerre-Berthelot qui réussissait à passer Dubos au 10^e tour. Rousselot se classait quatrième devant Lacarrau et Dolhem.

La finale se déroulait sur 20 tours et fut de toute beauté. Trente FF au départ avec en première ligne Éthuin, Serpaggi et Coulon. Ces trois pilotes allaient dominer de bout en bout cette course indécise jusqu'à l'arrivée : les positions en tête changèrent huit fois en vingt tours...

Coulon prenait le meilleur départ suivi de Éthuin et Serpaggi. Derrière, le trou se formait rapidement et un deuxième peloton rassemblait Guerre-Berthelot, Dubos, Compain, Lacarrau et Rousselot. Au 3^e tour, Éthuin se portait en tête, mais Coulon repassait la Tecno au tour suivant. Serpaggi prenait alors

le relais jusqu'à mi-course; puis Éthuin attaquait de nouveau, relayé à son tour par Coulon. Celui-ci gardait le dernier mot et passait la ligne d'arrivée en vainqueur au terme d'une lutte formidable avec ses rivaux Éthuin et Serpaggi. Derrière, à 8 secondes, Compain parvenait à prendre la 4^e place après une dure bataille avec Guerre-Berthelot et Lacarrau qui dut décrocher peu avant l'arrivée, victime d'ennuis d'allumage. Rousselot prenait une précieuse 6^e place devant Dubos, handicapé par une Grac très difficile à piloter. Plus loin venaient Lacarrau, Cudini, Chambas et Guitteny.

À l'issue de cette épreuve du Castellet, le Critérium commence à prendre une certaine forme et l'on s'aperçoit que trois hommes émergent sensiblement, ayant pris une avance confortable au classement provisoire. Coulon prend la tête avec 60 points devant Serpaggi et Éthuin ex-aequo avec 57 points. Et puis derrière, c'est le « trou » les 4^e étant Leclère et Lacarrau avec... 37 points. Si Compain, Rousselot et Guerre-Berthelot grapillent quelques points, la situation devient plus inquiétante pour Cudini, Guitteny et Dubos qui n'ont pas encore marqué un seul point depuis la fin des sélections...

1^{re} Manche Formule France

1. Éthuin (Tecno) 18'23"4
moy. 127,780 km/h
2. Coulon (Martini) à 4"10
3. Compain (Martini) à 12"9
4. Lafosse (Martini) à 14"
5. Chambas (Martini) à 14"3

2^e Manche Formule France

1. Serpaggi (Alpine) 18'26"4
moy. 127,434 km/h
2. Guerre-Berthelot (Tecno) à 9"2
3. Dubos (Grac) à 10"3
4. Rousselot (Martini) à 13"5
5. Lacarrau (Martini) à 14"3

FINALE Formule France

1. Coulon (Martini) 30'52"2
moy. 126,870 km/h
2. Éthuin (Tecno) à 1"2
3. Serpaggi (Alpine) à 1"3
4. Compain (Martini) à 13"2
5. Guerre-Berthelot (Tecno) à 13"4
6. Rousselot (Martini) à 13"9
7. Dubos (Grac) à 15"9
8. Lacarrau (Martini) à 22"2
9. Cudini (Martini) à 24"4
10. Chambas (Martini) à 24"7

Record du tour : Coulon en 1'31" moy. 129,115 km/h

Classement provisoire après Le Castellet

1. Coulon (Martini) 60 pts
2. Serpaggi (Alpine) 57 pts
3. Éthuin (Tecno) 57 pts
4. Leclère (Alpine) 37 pts
5. Lacarrau (Martini) 37 pts
6. Trollé (Tecno) 34 pts
7. Cudini (Martini) 27 pts
8. Rousselot (Martini) 25 pts
9. Compain (Martini) 19 pts
10. Guerre-Berthelot (Tecno) 18 pts

Une attitude caractéristique de la R 12 Gordini qui n'est pas sans rappeler certaines Mini Cooper S

