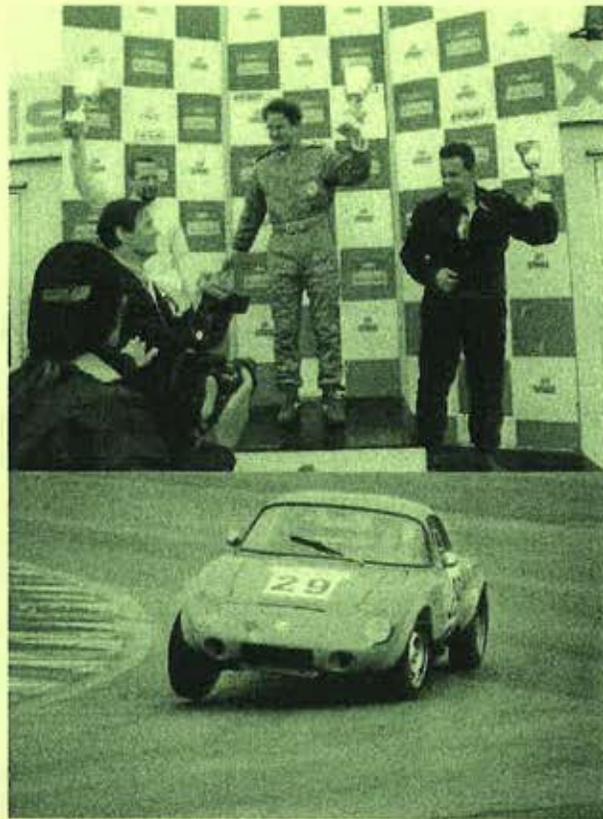


DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 51

Club R.B.M.S 26 rue du village des papillons
41200 ROMORANTIN Tél : 02.54.76.02.23
Association Loi 1901

SOMMAIRE

PAGE 1	Première victoire d'Olivier LEGRIFON à Croix en Ternois	
PAGE 2	Sommaire, Mot du Président, Divers	
PAGE 3 A 5	La victoire à Croix en Ternois	Team GRENTE
PAGE 6 A 11	1963 revanche au Mans	G SCHERER et J.P H
PAGE 12 A 20	Préambule, rallye des Cévennes 1967	Thierry

MOT DU PRESIDENT

CHER MEMBRE,

Je profite d'un moment de répit pendant mes congés et sous l'insistance de Delphine, je prends ma plus belle plume pour accomplir mes obligations de président.

Dans le dernier bulletin, effectivement il y a eu un grand blanc. Il est intéressant de voir que 3 ou 4 personnes s'en sont inquiétées. J'ai préféré ne rien dire plutôt que d'être désagréable.

Si vous voulez en savoir plus vous pourrez me poser des questions à l'assemblée générale.

Je vous rappelle gentiment que la réponse de l'assemblée générale est obligatoire.

DIVERS INFOS

SORTIES

Le club sera présent au Mans à LM Story les 3 et 4 Septembre 2005 . Nous serons bien représentés par plusieurs membres qui participent à la parade sans oublier la course Maxi 1000 .

PIECES :

Pour MURENA : Cables de compteur au prix de 17€
Carburateur SOLEX 34CIC F 150€

Contactez Mr BABUT 06.62.32.45.31

Pour René BONNET Aérojet 1964 et F2 vend jantes alliage 4 et 5 X 13 (4 trous)
Mr BAREAU T. 01.30.35.36.98 ou 06.22.77.33.29

Les 28 et 29 mai 2005

La victoire à CROIX EN TERNOIS

Après l'impasse de la course de SPA pour cause de DJET « mal en pattes » nous attaquons l'épreuve du Nord. Les puits de bougies sont colmatés mais le mal provenait des carbus : un venturi avait tourné sur lui même. Comble de malheur mon fidèle camping-car est en rade, roulement de pont plus que fatigué (on ne fait plus les pièces chez WW, démerdez vous !). Un ami complaisant nous prête son fourgon LT 40, de chez WW également et vogue la galère. Roger est du voyage, il sera le mécano de service. Pour ce déplacement on a perdu notre cuisinier et intendant CHATOUNE qui traîne en AFRIQUE avec son amoureuse. Départ le vendredi matin à l'aurore, enfin mon aurore à moi, 8 h du matin ! Après un casse croûte routier (car entre deux poids lourds) sur une aire d'autoroute nous débarquons avec la canicule sur le circuit en début d'après midi. Deux séances d'essais sont au programme demain samedi, elles sont les bien venues dans la mesure où l'auto n'a pas réellement roulé depuis la catastrophique démonstration de NOGARO. Paul qui a fait des essais sur route nous a assuré que tout fonctionnait à merveille. En attendant nous tuons le temps en traînant nos carcasses desséchées sur le paddock. Dans la nuit PATRICE, PATRICK ses deux fils ALEX et BASTIEN nous rejoignent.

Samedi, temps couvert et venteux mais beaucoup moins chaud. Une première séance d'essais libres nous confirme que le Djet tourne comme une horloge mais ne nous situe pas dans la hiérarchie. Nous sommes confiants... et nous avons tort car aux essais chronométrés OLIVIER se ramène avec le 8^{ème} temps mais à plus de 2 secondes de son temps de référence de l'année dernière. Après les 4 ou 5 secondes perdues à NOGARO cela suffit ! Et notre bel échappement tout inox, 4 dans 1 est une fois de plus fendu, une soudure a de nouveau lâché. Ce dernier contre temps sera réglé par un prof technique présent sur la paddock avec une bande de lycéens qui participent en Formule CAMPUS à une opération « Les lycées dans la course ». Donc ce charmant jeune homme nous entraîne, ALEX et moi, chez lui au fin fond de la campagne et brase le collecteur pendant que OLIVIER picole comme un sourd avec ses

potes du Maxi 1000 ! Mais avant de se désaltérer, les cerveaux ROGER et OLIVIER étaient en sur régime et ils modifiaient la MATRA dans sa configuration de l'an dernier : ils changeaient les cornets courts des Weber pour fixer des plus longs. Forts de ces certitudes nous entamions une soirée en musique, BASTIEN grattant sur sa guitare une improvisation délirante sur les mérites du pilotage de OLIVIER...

Dimanche, il bruine et la température a chuté de nombreux degrés. Nous n'hésitons pas et remplaçons rapidement nos XAS fatigués par les Michelin neufs (gracieusement offerts par DANIEL) montés sur des jantes de R8 normale. La course est palpitante, OLIVIER revient rapidement en 3^{ème} position et se bagarre avec 2 minis dont celle du leader du trophée : CLAUDE CASSINA. La MATRA se débarrasse assez facilement de la deuxième mini et passe en tête. CLAUDE s'accroche. Plus tard il me confiera :

- « je savais que OLIVIER n'avait pas l'habitude de mener une course, comme il était plus rapide que moi je l'ai laissé passer en me disant qu'il allait se désunir et que je profiterais de cette occasion, mais ... il n'a pas fait une seule faute sous la pluie ! »
- « il freinait tard et je me disais, la piste sèche, je freine où il freine... et j'ai failli partir au décors »

Alors que OLIVIER mène la course, en passant sur un vibreur la porte passager s'ouvre à la sortie de l'épingle avant la ligne droite des stands. Un commissaire assiste à la scène et menace d'arrêter la MATRA. Le pilote desserre son harnais, récupère la porte fautive et la claque fermement. La Mini de CASSINA en profite pour récupérer la 1^{ère} place dans la ligne droite. Mais OLIVIER a mangé du lion et retrouve son bien quelques virages plus loin et... s'échappe définitivement. Il remporte la course avec près de 8 secondes d'avance et décroche le record du tour. Premier podium et sur la plus haute marche ! C'est la joie et l'émotion dans le team et chez tous ceux qui ne pilotent pas des minis. On vient nous embrasser, des cris dans la foule « t'as niqué les minis ! » PATRICE : « je me serais suicidé si j'avais manqué ça ».

Au téléphone, JEAN-CLAUDE : « comment cela se fait ? », CHATOUNE : « qu'est ce qui c'est passé ». Tentative de réponse, le djet avait retrouvé la vélocité de l'année dernière mais vélocité qui ne suffit pas, par son manque de puissance à mener la vie dure au clan AUSTIN and Cie. La pluie a permis à OLIVIER de compenser ce manque de puissance, aidé en cela par les pneus XAS et surtout son pilotage très assuré sur une piste humide. Hormis Le VIGEANT ou nous débutions aucune course ne s'est déroulée sous la pluie Une seule séance d'essais libres eut lieu par temps humide, à LEDENON il y a 2 ans et ou nous avons remarqué que OLIVIER était particulièrement à l'aise sur ce type de terrain. JEAN-CLAUDE

ANDRUET, présent sur la piste au même moment au volant d'une PANTERA était venu le féliciter pour son pilotage et le conseiller sur son choix de jantes. Quand nous avons fait le point sur la route du retour nous avons conclu que rien n'avait changé et que si la prochaine course à DIJON, circuit privilégiant la puissance, se déroulait sur une piste sèche on serait loin du compte. C'est pas de la lucidité ça !

www.teamgrente.fr.st



1963 REVANCHE AU MANS ?

G.SCHERER J.P.HUMBERT

Les essais effectués à la soufflerie Breguet de Vélizy du 10 au 12 Avril en même temps que quelques prototypes de la Régie Renault, ont donné des résultats qui vont être utilisés pour les voitures engagées au Mans.

Quatre Djet neufs (Rep CG 60 à 63) vont être modifiés en tenant compte des résultats obtenus sur la maquette au 3/10°. (voir chapitre précédent)

Ces essais ont été effectués sur une balance de paroi à 6 composants conçue spécialement pour les essais de véhicules automobiles.

Ainsi les mesures sont effectuées en présence d'un plancher monté dans la veine d'air sous la maquette de façon à prendre en compte l'influence du sol (c'était nouveau à l'époque).

On retiendra un Cx qui passe de 0,3 à 0,21 à incidence nulle, valeur à mettre en parallèle aux Cx des Renault qui s'échelonnent de 0,35 à 0,45 !

Combiné à une surface frontale (S) faible, conséquence du choix délibéré de Jacques Hubert. Ce dernier voulait (on était en 1962), une voiture fine et étroite, à l'image des voitures types de la catégorie 700 cm³ comme les Osca. Les résultats obtenus permettaient d'envisager une vitesse de pointe similaire à l'Alpine équipée d'un moteur identique. L'Alpine atteignait sans doute, un Cx plus faible mais elle était handicapée par son maître-couple plus important (S) conséquence du choix effectué sur la dimension de ses voies.

Le facteur important est le produit du maître-couple par le coefficient de pénétration dans l'air soit :S.Cx Et les gains sur la surface frontale sont équivalents aux gains sur le Cx.

De toute façon René Bonnet n'avait pas les moyens de reconstruire une nouvelle barquette.

On espérait tout de même que le Djet allait courir en GT.

Hélas, l'homologation n'avait toujours pas été obtenue. Toutes les voitures allaient devoir courir en catégorie Prototype et par conséquent devaient toujours circuler sous immatriculation provisoire LM6.

Les 24 Heures du Mans 1963

Le Mans cette année là promettait une affiche extraordinaire. Non seulement par le nombre de marques représentées, mais encore par le nombre de pilotes de renom qui allaient s'y affronter.

Le nombre de demandes d'engagement dépassant les cent voitures, imposait à l'A.C.O. des choix difficiles pour offrir un plateau suffisamment diversifié.

Lors de l'édition 1962, on ne comptait pas moins de 15 Ferrari. Mais l'annonce de la présence de Jaguar, Aston-Martin, Porsche, Chevrolet, Maserati, AC Cobra ainsi qu'une grande inconnue la LOLA animée d'un moteur Ford V8 de 4,7 litres, (derrière laquelle on sentait la présence officieuse du grand constructeur américain) obligeait l'A.C.O. à limiter leur nombre à 8.

Dans les rangs des « petites », la situation était similaire.

Pour accueillir de nouveaux entrants comme Alpine, l'ASA à moteur Ferrari ou Deep Sanderson, et garder des places pour les Abarth, CD, Osca, Alfa, MG, Lotus Elite, toutes les demandes ne pourront pas être satisfaites.

René Bonnet, comme Alpine, ne se voient accorder que 3 voitures titulaires : 2 Aérojet et La barquette modifiée en coupé qui avait participé aux essais d'Avril.

Mais l'écurie Méditerranée, par l'intermédiaire de son président Urbain Fabre, a pu obtenir de son côté, un engagement pour Jean Rolland et Jean-Pierre Manzon pour un autre Aéro double arbre.

Au fil des semaines qui séparent les Essais de la course, les défections se multiplient.

L'ASA semble devenir la voiture fantôme, Abarth découvre (?) avec un peu de retard que la définition du spyder n'est pas en ligne avec le nouveau règlement et qu'il ne pourra compter que sur ses berlinettes !

A ces forfaits s'ajouteront Chevrolet et Osca .

René Bonnet pourra ainsi récupérer une place pour l'Aérojet inscrit en suppléant sous le Numéro 41.

En résumé :

Concurrent René Bonnet

Barquette N° 54 Moteur 55RG (2ACT) 700 cm³ pour Laureau et Vinatier

Aéro N° 53 Moteur 55RG 700 cm³ pour Beltoise Bobrowksi

Aéro N° 51 Moteur 55RG 1000cm³ pour Masson et Monneret

Aéro N° 41 Moteur 54 RG (hémi) pour Bouharde et Basini

Concurrent Urbain Fabre (Ecurie Méditerranée)

Aéro N° 52 Moteur 55 RG 1000 cm³ pour Jean Pierre Manzon et Jean Rolland

Soit en tout 4 Aéro et la barquette reconditionnée.

Pour la course après les essais des mercredi et jeudi, deux séries de modifications vont être apportées aux voitures.

La casse d'un des moteurs de 700 cm³ amène l'équipe à installer un double arbre 1000 dans la barquette N°54 et, par mesure de précaution, un hémisphérique 1100 cm³ est monté dans l'Aéro N° 53 qui avait fait les essais avec un 700 cm³.

Par ailleurs, les 4 Aéro seront équipés de nouveaux réservoirs de plus grande capacité (65 litres au lieu de 55), les voitures n'ayant pas été éligibles en catégorie GT.

La catégorie Prototype autorisait une capacité plus importante permettant de diminuer le nombre d'arrêts ravitaillement sur 24 heures.

Le départ est donné cette année dans l'ordre des temps réalisés aux essais.(pour ceux qui consulteraient les temps réalisés par les différents pilotes pour les qualifications, ne pas oublier que certains ont effectués leurs temps de qualification avec le 700 cm³ !)

Pedro Rodriguez auteur du meilleur temps sur sa Ferrari N° 40 (4 litres) à moteur avant est battu dans cette course au démarrage par Phil Hill qui rejoint l'Aston-Martin N°18 plus rapidement.

Mais dès Mulsanne c'est la Maserati N°2 d'André Simon qui prend la tête de l'épreuve forte de ses 4,9 litres de cylindrée.

Guilhaudin sur CD DKW 700 cm³ ne bouclera même pas le premier tour. Dérapant sur une traînée d'essence à Arnage, il sort de la route et doit abandonner.

De son côté, la Lotus Elite N° 39 de Fergusson / Wagstaff fait connaissance, dès le premier tour aussi, avec le bac à sable de Mulsanne et son pilote doit à grands coups de pelle la désensabler pour reprendre la piste.

Y trouvant sans doute un certain attrait ou bien était-ce l'approche des vacances et le rêve d'être sur une belle plage française il recommence au même endroit le tour suivant ! (il faisait très beau et chaud ce samedi au Mans)

Jamais deux sans trois ?

Non pas pour lui qui finira à une fort honorable dixième place au général et gagnera la classe GT 1300 cm³ !

Trente minutes s'étaient à peine écoulées que Masson sur l'Aéro N° 51, voulant sans doute laisser le passage aux voitures de tête qui se rapprochaient, dévie de sa trajectoire en haut de la bosse menant aux « Esses » et d'une façon peut-être similaire à l'accident qui avait coûté la vie à Armagnac à Monthléry, part en tête à queue et se retourne dans la descente, la voiture glissant sur le toit sur plus de 100 mètres et reste immobilisée au milieu de la piste. Inutile de rappeler qu'il n'y avait ni arceau ni ceinture de sécurité dans la plupart des voitures de course à cette époque.

Par une chance incroyable et le talent des pilotes qui le suivaient, tous les concurrents parviennent à l'éviter. Il est secouru par les commissaires qui le conduisent à l'ambulance couvert de nombreuses blessures heureusement superficielles.

Les commissaires, tous bénévoles rappelons le, réussissent à tirer l'épave sur le bas côté à la force du poignet en s'aidant d'une énorme corde ! On était loin des engins que l'on trouve actuellement le long des circuits.

Chez Alpine les trois M 63 sont équipées du 1000 cm³ 2 ACT, deux concourraient au classement à l'indice de performance, la troisième pour l'Indice Energétique.

Rosinski faisait équipe sur la N° 48 avec Christian « Bino » Heins responsable du service compétition de l'usine Interlagos au Brésil qui fabrique les Alpine sous licence.

La M63 N° 49 était pilotée par René Richard et Piero Frescobaldi. Toutes les deux devaient tourner sur une base de 4' 40 à 4'50 au tour.

La troisième voiture, la N° 50, réglée pour minimiser la consommation avait un tableau de marche aux alentours de 4' 55 .Elle était aux mains de Bernard Boyer et de Guy Verrier deux transfuges des CD de 1962.

Le classement à la fin de la première heure donnait l'Alpine de Rosinski en 26^{ème} position juste derrière deux Porsche GT 2 litres. Elle précédait la René Bonnet Proto qui se situait alors en 28^{ème} position.

La deuxième Alpine pointait en 32^{ème} position, elle devançait Manzon / Rolland 35^{ème} et Basini / Bouharde classé 36^{ème}.

Beltoise / Bobrowski avec leur hémisphérique devançaient la M63 de Boyer / Verrier.

A 18 heures la M63 N°48 menait toujours devant la Barquette N° 54, l'Aéro de Manzon / Rolland, la 41 de Basini / Bouharde et les deux autres M63.

L'Aéro de Beltoise avait du s'arrêter au stand suite à une touchette à l'arrière gauche avec une voiture ensablée à Mulsanne car l'équipe craignait une répercussion possible sur la suspension arrière. Elle ne précède plus que les spécialistes du sable, la Lotus et la MG de Hutcheson / Hopkirk.

Peu de temps après, deuxième coup dur pour René Bonnet, la barquette conduite par Jean Vinatier tombe en panne sèche sur le circuit.

Impensable, absurde et pourtant réel ! Pourquoi une telle erreur sur la voiture de pointe de l'équipe ?

Principale raison, sans doute, le rythme soutenu en début de course pour suivre l'Alpine de Rosinski qui alignait les tours à plus de 170 km/h de moyenne et comme sur la barquette on avait changé le moteur juste la veille la cylindrée était passée de 700 à 1000 cm³ soit plus de 40% d'augmentation. Ce moteur n'avait pas pu être étalonné en consommation dans de telles conditions.

En plus le fait que le réservoir situé à l'intérieur du treillis de la poutre centrale ne faisait qu'environ 60 litres, alors que sur les Aéro équipés du même moteur, des réservoirs plus importants avaient été installés.

L'équipe ne pouvait pas non plus attendre de signal précurseur en provenance de l'autre voiture, qui tournait moins vite. En plus le deuxième Aéro 1000 double arbre avait été détruit en tout début de course.

Peu après 20 heures l'Aston-Martin de Bruce Mac-Laren explose son moteur et lâche ses 14 litres d'huile sur la piste au niveau du virage de la ligne droite des Hunaudières (poste 63), juste après la bosse.

Roy Salvadori son suivant immédiat essaie de freiner mais sa Jaguar se retourne au milieu de la piste et il est éjecté.

Il est évité de justesse par l'Aston Zagato de Franc qui part en toupie avant de s'immobiliser. Arrive alors l'Aéro de Manzon qui part dans une série de tonneau interminable avant de se couper en deux et d'éjecter son pilote qui reste étendu au beau milieu de la piste complètement sonné.

Plus tard, un feu clignotant sera installé au niveau de la bosse de ce virage actionnable par les commissaires du poste 63 situés juste en aval de cette bosse afin de prévenir les concurrents qui abordent ce secteur sans aucune visibilité sur ce qui se passe dans le virage. Les commissaires du poste 63 devaient courir 50 à 100 m pour avertir les pilotes abordant le secteur à pleine vitesse.

Bino Heins, qui vient de prendre le relais de Rosinski après avoir ravitaillé, tente d'éviter les hommes et les carcasses parsemés sur la piste ; il essaye de passer par le côté gauche mais malheureusement ses roues mordent sur l'accotement, il sort de la route et vient se fracasser sur un poteau téléphonique. La voiture prend immédiatement feu ne laissant aucune chance à son pilote. (Il n'y avait pas de glissières de sécurité à cette époque).

Il est tué sur le coup.

La M63 N° 48 occupait alors la tête des deux classements Indice de Performance et Indice Energétique, elle avait effectué son meilleur tour en 4' 33 .

Chez Alpine c'est la consternation après un début de course qui leur avait fait envisagé tous les espoirs.

La 49 est confrontée à des problèmes d'embrayage et malgré un changement rapide, Frescobaldi ramènera sa voiture au stand pour abandonner peu après 22 heures.

La nuit n'apporte pas de modifications pour les deux équipes.

Au petit matin l'Alpine survivante N° 50 est en tête de l'Indice Energétique, elle occupe une excellente onzième place au classement général.

Les deux frères ennemis n'ont plus qu'une voiture chacun !

A mi course, Boyer et Verrier chez Alpine sont en 12^{ème} position et en tête de l'indice Energétique.

Chez René Bonnet c'est l'Aéro hémisphérique de Beltoise / Bobrowski qui pointe en quatorzième position devant celui de Basini / Bouharde retardé par une surchauffe moteur due à une rupture de la courroie de pompe à eau.

Inévitablement, le joint de culasse cèdera et malgré une réparation éclair, la distance parcourue ne sera pas suffisante pour être classé officiellement.

Coup de théâtre, en début d'après-midi, l'Alpine N° 50 s'arrête à son stand avec le bruit caractéristique d'une bielle coulée !

Les mécanos se précipitent pour identifier et changer le ou les coussinets touchés en espérant que le vilebrequin n'ait pas été endommagé.

La voiture repartira mais sera contrainte à l'abandon peu après.

L'hécatombe avait aussi touché les leaders de l'épreuve. Mairesse qui avait mené la course avec Surtees 15 heures durant sur le Ferrari 3 litres N° 23 avait du abandonner sa voiture en flammes au milieu de la matinée !

Restait l'Aéro 53 en course, René Bonnet tenait-il sa revanche malgré la perte de quatre voitures ?

Une course n'est jamais finie tant qu'on n'a pas franchi la ligne d'arrivée.

Bobrowski s'arrêtait en panne électrique à la sortie de Mulsanne.

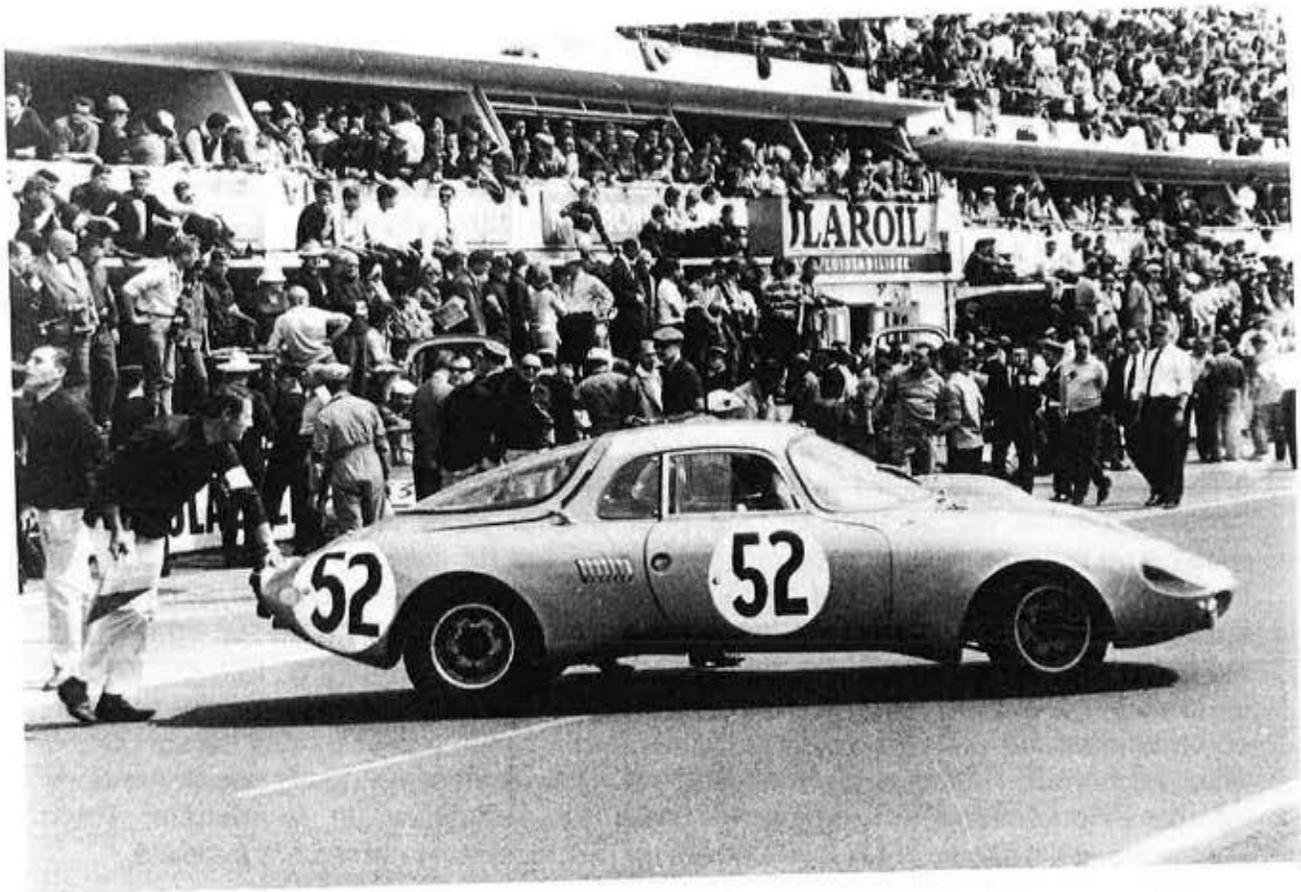
Un fil avait été coupé par la roue de secours dans le coffre avant et il devait réparer avec les outils disponibles dans la voiture.

Pas d'outils bien sûr et Bernard Consten qui officiait comme commissaire à cet endroit surveillait sans complaisance qu'aucune aide matérielle ne lui soit fournie.

Claude Bobrowski arrivait à se dépanner avec.....ses dents. Il repartait et grâce à l'abandon de l'Alpine il remportait l'Indice Energétique de cette 31^{ème} édition des 24 heures du Mans dont les vainqueurs au général avaient pour nom Scarfiotti et Bandini sur Ferrari.

Reproduction interdite sans accord écrit des auteurs

A suivre



Préambule (de René Bonnet à Robert Mieusset)

L'histoire du Djet en compétition a commencé par du circuit, sous l'égide de René Bonnet et c'est fini en Rallye et courses de côtes avec Robert Mieusset. Les différents livres, écrits sur Matra, curieusement, ne font jamais état du travail de M. Mieusset et de son équipe. Pourtant ce département Rallye a réellement existé ! J'ai personnellement rencontré l'un de ses mécaniciens, et je possède l'une de leur voiture. Si beaucoup d'articles (un livre reste cependant à écrire), ont été écrits sur l'époque René Bonnet en circuit 1962-64, je n'en connais pas sur la période 1967-68 ! Les documents sont rares, et les acteurs de l'époque restent méconnus. Aucun des livres sur Matra qu'il m'ait été donné de lire, ne fait état d'un service Rallye situé à Romorantin. Plusieurs livres, font état de tentatives isolées en Rallye, et la même série de photos est souvent utilisée pour illustrer leurs propos, mais ils font un amalgame entre la 610 dit « coupé Napoléon » qui fut créé par le tandem Jacques Hubert / Bernard Boyer, début 1965 et les productions du service Rallye. Les livres sur Matra ayant un chapitre sur les Djet/Jet éludent ce sujet. La documentation sur laquelle ils reposent ayant été fournie par la marque elle-même. Elle considérait certainement que le Djet n'était pas réellement une Matra, et elle préférait communiquer sur d'autres sujets (le Mans, la F1), plus représentatifs de son savoir faire. Le barout d'honneur d'un véhicule né René Bonnet ne devait pas servir leurs intérêts. Heureusement, comme le pilote emblématique de la marque, Henri Pescarolo, s'est illustré au Rallye des Cévennes, quelques photos ont subsisté.



Je ne cherche pas à réviser l'histoire des Djet/Jet, mais à réparer cet oubli au travers de cet article.

Le Rallye des Cévennes 1967

A la fin des années 60, les rallyes Français ont vu leurs règlements évoluer. Fini les courses aux coefficients difficiles à comprendre, pour un non initié, et les interminables parcours routiers avec pénalités. Les routes qu'ils empruntent sont tortueuses étroites et en bon état. C'est notamment le cas de la Coupe des Alpes, du tour de Corse, et bien sûr du rallye des Cévennes qui nous intéresse ici. Ils ont fini leur mutation, et ressemblent maintenant aux rallyes modernes que nous connaissons, enfin que nous connaissions avant que les tous derniers règlements du super rallye des WRC. Pour le spectateur, c'est simple à comprendre, celui qui passe le moins de temps en spéciale a gagné. Certes les voitures ne courent pas toutes dans les mêmes catégories. Il y a les grands touristes de série, les grands touristes spéciales, les sports, les sports prototypes (qui deviendront les groupes 1,2,3,4), rien de bien compliqué, et il suffit de les regarder, de les entendre passer pour deviner de leur groupe.

En cette fin d'année 1967, aucun classement dans les différentes catégories ne sont acquis, le rallye des Cévennes sera décisif pour tous ! Pour rajouter encore un peu de suspense, le pétrolier Shell avait cette année là lancé un challenge lié aux différents résultats d'un pilote et non à la catégorie d'inscription de son véhicule. Ce challenge dit « du million » était très médiatisé, il faut dire qu'il était doté d'une forte prime (cf son nom).

112 équipages se présentèrent au contrôle technique à Nîmes le 24 Novembre. 27 en touristes de série, 39 touristes spéciales, et le reste en sport et sport prototypes :

4 Alpine Renault usine (Larousse/Orsini/Piot/Vinatier)

3 Lancia Fulvia usine (Cella/Elford/Trautmann)

2 Matra Jet 6 usine (Mieuset /Pescarolo)

2 Citroën DS proto (Ogier/Verrier)

Mais aussi huit autres Alpine privées, deux R8 Gordini prototypes, deux C-G quasi usine, une Triumph Spitfire ex-usine (ayant couru au Mans), une Abarth, une Honda, une Porsche 911, deux DS prototype dont une à compresseur, et pour finir une vieille camionnette DB.

Dans le rallye précédent, le Tour de Corse, Lancia venait d'infliger un véritable camouflet à la grande équipe Alpine. Donc du côté de Dieppe, on avait particulièrement soigné la préparation des Voitures. La fusion du département compétition de la régie et de l'équipe de Dieppe si elle ne sera officialisée qu'en 1968, n'en est pas moins effective. Larousse était au volant de la plus affûtée des berlinettes, moteur prototype 1600cc, ultra allégée, nouvelle suspension, roues à fixation centrale, Orsini sur une 1530cc, Piot et Vinatier sur une 1440cc. Tous ces moteurs étaient bien sûr préparés par Marc Mignotet.

L'équipe Lancia, curieusement n'a pas reconduit le prometteur Sandro Munari, qui venait pourtant de triompher au rallye précédent. Elle lui préférera et reconduira le pistard Léo Cela. Les voitures n'ont pas subi d'évolution depuis le Tour de Corse. Mais comme à son habitude, elle a préparé ce rallye méticuleusement, toutes les voitures ont été totalement reconditionnées en Italie et les moteurs sont neufs. Ce sont les Fulvia fortement allégées, équipées d'autobloquant, de moteurs 1410 cc prototypes, etc.

A côté de ces 2 grandes équipes, l'équipe Matra fait figure de petit poucet. A Romorantin, depuis le printemps une nouvelle mini structure a été créée autour de M. Jimmy Mieusset. Pourquoi J-L Lagardère, l'a recruté ? mystère ! Certes, la 530 peine à trouver son public, et les ventes des Djet/Jet s'essouffent mais fin 1967 l'avenir de celui-ci est définitivement derrière lui, car M.Rédéle fort de ces appuis, a définitivement obtenu un contrat d'exclusivité avec de M.Derfus directeur de la Régie

Renault fin 1965. M. Mieusset vainqueur du Challenge R8G 1966, réputé tant pour son pilotage, que pour le soin avec qu'il mettait dans la mise au point de ses véhicules, a pourtant été embauché pour créer un département Rallye chez Matra. Derrière ce titre présomptueux, se cache une équipe de trois personnes hyper motivées mais dotée de moyens indignes d'un engagement Usine. Ils vont pourtant développer, mettre au point et homologuer (voir l'annexe 574) une version particulièrement affûtée du Jet 6. Un peu avec l'appui technique du département Circuit (situé à Vélizy), et surtout avec l'aide de tout le personnel de Romoratin, qui n'a pas oublié l'époque de René Bonnet où seule la compétition primait, ils ont développé un Jet étonnant.

Sur ce Jet, un gros travail d'allègement avait permis de gagner plus de 100 kgs, la coque voyait son nombre de couche et l'épaisseur du tissu de verre diminuée, son tableau de bord simplifié et son système de chauffage retiré. Pour solutionner les problèmes de désembuage un pare-brise chauffant avait été récupéré en provenance des prototypes de d'endurance (ceux ci utilisaient le même galbe).

Il possédait une boîte 5 spécifique étudiée par le service circuit de Vélizy. Pour se faire, ils étaient parti d'une boîte de R8G (type 353), et pour éviter de se retrouver avec 5 vitesses en marche arrière et une seule en marche avant, Matra n'avait pas choisi de retourner la boîte et de revoir son circuit d'huile, contrairement à l'usage de l'époque cf Marcadier et les formules 1000, ils avaient préféré retourner le couple conique ! Pour que cela soit possible, il avait fallu découper, retoucher et ressouder les carters en fonte d'aluminium, calculer et réaliser des entretoises spécifiques. La commande de boîte, avait été conçue et réalisée par l'équipe de Romoratin. Elle était d'un dessin compliqué et était montée sur rotule unibale, un beau morceau de mécanique qu'il n'avait pas du être facile de mettre au point. Le radiateur à huile quand à lui, avait été déplacé à l'avant pour une meilleure répartition des masses, mais aussi pour mieux refroidir l'huile. Le refroidissement moteur avait été l'objet de beaucoup d'attention, ainsi les prises d'air latérales avaient elles aussi été retourné et une nouvelle prise d'air avait été rajouté dans ce but sur le flanc droit derrière la porte passager. Les voies avaient été élargi, la géométrie des suspensions revue et même une barre anti-roulis avait été rajouté à l'arrière. Des jantes larges Delta-mics en 13", étaient chaussées de pneus Racing.

L'équipe de Matra disposait de deux cylindrées de moteurs possibles 1440 ou 1296 cc, mais suite aux récents déboires du Rallye Jeanne d'Arc (23/24 Septembre 1967), Rallye Agaci (22 Octobre 1967) et du Rallye Vivarais (12/11 Novembre 1967), M. Mieusset avait décidé de revenir au 1296 jugé plus fiable. D'une puissance annoncée de 125cv, il était préparé par M. Bolland, à l'aide de pièces achetées chez Paul Condrillier et possédait d'après la presse de l'époque, un allumage électronique. Il s'agit plus certainement, du montage d'un système de bobine transistorisée, accessoire déjà disponible à l'époque que d'un allumage réellement électronique qui n'existera que bien plus tard. Le freinage avait lui aussi été modifié. Un nouveau système avec double maître cylindre de frein permettait de faire varier la répartition avant/arrière façon F3 de l'époque. Curieusement les étriers de freins avant n'étaient pas, semble-t-il, les gros freins des Jet 6, mais des étriers façon Djet. Ces voitures étaient homologuées à la F.I.A par la fiche d'homologation 574, Matra ayant certifié avoir construit (sic) 500 exemplaires du type MB8SS entre le 7 Mars et le 15 Novembre 1967. Les carénages moteur, le non montage du chauffage pour des versions tropicales et la boîte 5 faisait l'objet de la fiche d'extension d'homologation (574/A). 3 couples coniques y étaient spécifiés 8/35, 8/33 et 9/34.

Les élargisseurs d'ailes, appelés garde-boue, quant à eux, faisaient l'objet d'une fiche spécifique (574/B). A mon grand étonnement, sur ces fiches, il n'est pas fait état du poids du véhicule, cela faisait certainement partie des règlements régissant

les Sport-Prototypes. Deux types de portes, auraient été utilisées, l'un avec vitres descendantes, l'autre sans. Ils suffisaient, paraît-il, pour faire passer la voiture de Sport en Sport-Prototypes. Curieusement, les fiches d'homologation ou d'extension d'homologation ont toutes une date de validité commençant le 1 Janvier 1968. La presse de l'époque fait état de problèmes lors du passage contrôle technique préalable au rallye des Cévennes concernant les pneus qui dépassaient des élargisseurs d'ailes avant (idem pour les Alpines). L'engagement de Matra, au Rallye des Cévennes n'était donc pas le résultat d'un coup comme il en avait été un en 1965 avec le coupé Napoléon, mais bien le résultat du travail d'un véritable service Rallye. Pour preuve entre 1967 et 1968, l'équipe de M. Mieusset engagera ces deux Jet dans les courses suivantes :

- **MAGNY-COURS** (16 Juillet 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 3^{ème}
- **COTE DE ST LAURY** (6 Août 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 1^{er} de catégorie.
- **DAX** (6 Août 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 1^{er} de catégorie.
- **NOGARO** (13 Août 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 1^{er} de catégorie.
- **COTE DU MONT DORE** (15 Août 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 1^{er} de catégorie.
- **COTE DU BEAUJOLAIS** (20 Août 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : abandon
- **COTE DE CHAMROUSSE**(27 Août 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : abandon.
- **COTE D'URCY** (10 Septembre 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 1^{er} de catégorie.
- **COTE DE LIMONEST**(17 Septembre 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : 1^{er} de catégorie.
- **RALLYE JEANNE D'ARC** (23/24 Septembre 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : abandon
- **RALLYE AGACI** (22 Octobre 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : abandon
- **RALLYE VIVARAIS** (12/11 Novembre 1967) engagement d'un Jet 6 Sport-Prototype pour Jimmy Mieusset : abandon
- **RALLYE DES CEVENNES** (25/26 Novembre 1967) engagement de deux Jet 6 Sport-Prototype pour Henri Pescarolo - Michèle Dubosc : 2^{ème} et Jimmy Mieusset – Cathy Pitt : abandon.
- **RALLYE MONTE CARLO** (14-21 Janvier 1968) engagement de trois Jet 6 pour Beltoise - Landereau : abandon, Servoz-Janin : abandon et Pescarolo-X : abandon.
- NB sur ce rallye, les Jet semblent avoir été homologué en GT.
- **RALLYE NEIGES ET GLACES** (18-19 Février 1968) engagement de deux Jet 6 Sport-Prototype pour Pescarolo – Mlle Veyron : abandon et Weber-X.
- **COUPE D'ALBI** (31 Mars 1968) engagement de deux Jet 6, un en Sport-Prototype et un en GT pour Jimmy Mieusset :abandon des deux
- **NOGARO** (15 Avril 1968) engagement de deux Jet 6, un en Sport-Prototype et un en GT pour Jimmy Mieusset :abandon des deux
- **MAGNY-COURS** (1er Mai 1968) engagement de deux Jet 6, un en Sport-Prototype et un en GT pour Jimmy Mieusset :abandon des deux

Le premier Jet homologué en Sport-Prototype (immat. 2594UH75) fut construit et mis au point début 1967 et vers la fin de l'année un deuxième Jet a été construit (immat. 4848UL75) reprenant toutes les modifications qui avaient été validées sur le premier. Ce deuxième Jet qui sera attribué à Henri Pescarolo, fut terminé juste a temps pour le Rallye des Cévennes. Trois autres Jet, ceux-là strictement de série, servent de mulet et furent aussi à l'occasion engagés en GT, ils auraient été revendus mi-68 pour écouler le stock du service Rallye, avec des élargisseurs d'ailes et des jantes identiques aux deux Sport-Prototype.

Si M. Mieusset peut se prévaloir d'une très relative et très récente expérience en Rallye, il n'en va pas de même pour M. Pescarolo. Celui-ci, en cette année 1967, domine sans partage le championnat de Formule 3, c'est un pur pistard. Quand on sait l'importance de l'expérience en rallye... Quelles étaient les chances des Jet développé par M. Mieusset ?

Au départ de Montpellier, le combat annoncé est Alpine contre Lancia, l'équipe Matra, ne fait même pas figure d'outsider crédible. Ni le Djet/Jet, ni ses pilotes n'ont jamais brillé dans les compétitions routières. Par contre le suspense, reste entier pour le titre de champion de France 67, qui de Gérard Larousse ou de Bernard Consten sera titré champion de France, qui d'Hanriout, Gaban ou de J-C Andruet remportera le Challenge Shell ?.

Le déroulement de la course , raconter par José Rosinki en 1967...

MONTPELLIER -GANGES :

LAROUSSE A LA COURSE EN POCHE !

Montpellier dimanche 26 novembre 0 h 30. La première voiture est lâchée. Durant les 51 kilomètres qui séparent Montpellier de St-Julien-de-la-Nef, les concurrents ont à doubler une quantité incroyable de voitures se rendant vers toutes les épreuves du parcours.

La route est grasse et le temps que réalise Larousse dans le premier secteur de St-Julien-de-la-Nef est époustouflant. Les 9'23" qu'avaient réalisées l'an passé Hanrioud et M. Bianchi sont pulvérisées de 21 secondes soit à 2 secondes près par Km l'écart qui le sépare de Vinatier second meilleur temps. Caban signe pour sa part le troisième temps, son meilleur doping étant les 100 000 F du Challenge Shell ! En Tourisme de série, Bourion (R8 Gordini) réalise le meilleur chrono devant Tomas (Porsche 912) et Charrière (R8 Gordini).

ST-JULIEN-DE-LA-NEF (10 500 km)

1. Larousse-Callewaert (Alpine Renault 1600) SP 9'02" 2. Vinatier-Jacob (Alpine-Renault 1530) SP 9'21" ; 3. Gaban-« Bati » (Porsche 911) T 9'37" ; 4. Piot-Brenaud (Alpine Renault 1440) SP 9'41" ; 5. Elford-Harriman (Lancia Fulvia 1410) SP 9'48" ; 6. Cella-Mme (Lancia Fulvia 1410) SP 9'48" 7. Mieusset- Cathy Pitt » (Matra Djet 1300) SP 10'01" ; 8. Consten-Perramond (Alfa Romeo GTA) ; 10'04" ; 9. Buchet-De La Baume (Porsche 911S) GT 10'05" ; 10. Nusbaumer-Therrier (Alpine Renault 1300) SP 10'06" ; 10. ex. Orsini-Canonici (Alpine Renault 1440) SP 10'06".

Pescarolo 10'12. fait un tête a queue (heureusement sans conséquence). Marnat (Alpine 1150), comme d'ailleurs trois autres concurrents ne va pas plus loin. Il est légèrement sorti de la route et a ouvert son train avant.

Le Col du Minier est la seconde épreuve. Larousse s'avère encore ici inapprochable. Vinatier qui le suit toujours lui concède 24 secondes, alors que Gaban déchaîné devance Pescarolo qui commence avec sa Matra à montrer le bout du nez.

COL DU MINIER (21 km)

1. Larousse 14'35" ; 2. Vinatier 14'59" ; 3. Gaban 15'25" ; 4. Pescarolo-Mlle Dubosc (Matra 1300) SP 15'34" ; 5. Consten 15'39" ; 6. Piot 15'42" ; 7. Andruet-Todt (Alpine Renault 1150) GT 15'45" ; 8. Elford 15'49" ; 9. Depailler-Gauvain. (Alpine Renault 1150) GT 16'04" ; 10. Nusbaumer 16'07".

Cella a dû abandonner (joint de culasse) avant l'épreuve de Notre-Dame de la Rouvière dans laquelle Larousse mène toujours la danse devant Vinatier, le seul à pouvoir lui résister sans trop se faire distancer. Pescarolo qui confirme sa performance de l'épreuve précédente est à 48 secondes. Elford précède Piot.

NOTRE-DAME-DE-LA-ROUVIERE (24 km).

1. Larousse 21'20" ; 2. Vinatier 21'36" ; 3. Pescarolo 22'08" 4. Elford 22'21" ; 5. Piot 22'36" ; 6. Consten 22'51" ; 7. Andruet 22'52" ; 8. Orsini 22'57" ; 9. Depailler 23'12" 10. Caban 23'23",

A l'issue de cette troisième épreuve le classement provisoire est le suivant :

1. Larrousse 44'57" ; 2. Vinatier à 59" ; 3. Pescarolo à 2'57" 4. Elford à 3'01" ; 5. Piot à 3'02" ; 6. Gaban à 3'28" ; 7. Consten à 3'47" ; 8. Andruet à 3'57" ; 9. Orsini à 4'17" et Depailler à 4'34". C'est vraiment Vinatier qui parvient le mieux à conserver le contact avec l'homme de tête car derrière les écarts se creusent considérablement. Trois hommes sont à couteaux tirés pour la troisième place : Pescarolo, Elford et Piot. En Tourisme de série Bourion devance ses principaux adversaires, Hanrioud, Lacarrau (R8 Gordini) et Tomas. (Porsche 912).

Il reste 103 voitures en course, avant l'épreuve de Peyregrosse-Mandagout dans laquelle abandonnent cinq voitures dont la DS prototype de Ogier (Transmission) et les R8 Gordini de Charrière et Ragaz. Dans cette étape Vinatier réalise le meilleur temps reprenant cinq secondes à Larrousse. Piot et Pescarolo font jeu égal. Consten attend, surveille mais ne se laisse pas distancer, et est sur le point de devancer Gaban qui a touché et faussé son train avant.

PEYREGROSSE (13 km)

1. Vinatier 11'42" ; 2. Larrousse 11'47" ; 3. Pescarolo et Piot 12'15" ; 5. Consten ; 6. Orsini 12'37" ; 7. Elford 12'38" ; 8. Trautmann-Derolland (Lancia Fulvia 1410) 12'39" ; 9. Andruet 12'44" ; 10. Taulemesse-Mlle Charles (R8 Gordini) SP 13'01".

Six autres voitures abandonnent dans le cinquième tronçon et en particulier Bourion qui, à la suite d'une sortie de route, perd le bénéfice d'une excellente place de leader dans la catégorie Tourisme de série. Garino (Ford Cortina Lotus) figure lui aussi parmi les malchanceux (sortie de route). Larrousse signe une fois encore le meilleur temps, talonné pourtant par Jean Vinatier en grande forme et décidé à ne pas s'en laisser trop compter. Pescarolo s'accroche immuablement à la troisième place et se libère peu à peu de la menace d'Elford et de Piot. Hanrioud réalise en Tourisme de série un temps qui va lui permettre de s'installer à la tête de cette catégorie.

CEZAS (41 km)

1. Larrousse 37'12" ; 2. Vinatier 37'16" ; 3. Pescarolo 37'40" ; 4. Elford 38'32" ; 5. Piot 39'06" ; 6. Consten 39'18" ; 7. Orsini 39'47" ; 8. Andruet 40'07" 9. Trautmann 40'09" ; 10. Garant-Stoikovitch (Porsche 911) T 40'27".

Si l'on fait le point après cette épreuve on s'aperçoit que Vinatier n'a pu reprendre qu'une seule seconde à Larrousse toujours brillamment en tête. Pescarolo est désormais bien installé en troisième place alors que Elford et Piot se disputent âprement la quatrième. En Grand-Tourisme, Andruet précède Depailler, Buchet, et commence à cheminer vers la fortune que lui offre le Challenge Shell. En Tourisme c'est Consten qui tient le commandement devant Garant précédant lui-même Gaban. Hanrioud s'est installé devant Tomas et Lacarrau en Tourisme de série. Vingt voitures se sont déjà retirées dont un bon nombre sur sortie de route.

La sixième épreuve passe par le Col de la Bantarde. C'est dans celle-ci que Vinatier commence à avoir des ennuis de boîte de vitesses et que Lacarrau doit abandonner sur rupture de culbuteur.

BANTARDE (14,5 Km)

1. Larrousse 13'13" ; 2. Pescarolo 13'29" ; 3. Elford 13'47" ; 4. Piot 13'56" ; 5. Schligler-Larbot (Porsche 911R) SP 14'07" ; 6. Consten 14'18" ; 7. Orsini 14'21" ; 8. Trautmann et Depailler 14'25" ; 10. Andruet 14'30".

Vinatier retrouve dans l'étape suivante l'usage normal de sa boîte de vitesses et aussitôt réalise le second temps derrière Larrousse toujours aussi rapide. Dans cette épreuve Guy Verrier au volant du second Prototype Citroën réalise un temps particulièrement brillant se plaçant entre Orsini et Andruet. Schligler pour la seconde fois devance Consten.

MILLERINES (29 km)

1. Larrousse 24'47" ; 2. Vinatier 24'55" ; 3. Pescarolo 25'39" 4. -Piot 25'51 ; 5. Schligler

25'54" ; 6. Trautmann et Elford 26'25" ; 8. Orsini 26'44" ; 9. Verrier-Murac (Citroën DS 21) SP 27'12" ; 10. Andruet 27'19".

C'est la mi-course et l'arrivée à Ganges où 88 voitures restent en course. Après une neutralisation les concurrents vont à nouveau affronter les mêmes épreuves mais cette fois de jour. Le classement provisoire à mi-course est le suivant :

1. Larrousse 2 h 11'56" ; 2. Vinatier à 2'47" ; 3. Pescarolo à 5'01" ; 4. Piot à 7'11" ; 5. Elford à 7'24" ; 6. Consten à 10'20" ; 7. Orsini à 10'47" ; 8. Andruet à 11'28" ; 9. Trautmann à 11'51" ; 10. Depailler à 14'11".

Tourisme : 1. Consten, 2. Garant à 5'12", 3. Gaban à 7'58. GT : 1. Andruet, 2. Depailler à 2'43", 3. Buchet à 7'22".

Tourisme de série : 1. Hanrioud, 2. Tomas à 2'56" ; 3. Haldi à 2'46".

Les abandons : Vinatier (boîte bloquée) - Orsini (boîte) - Gaban (direction cassée) sont les trois principaux abandons à Ganges.

GANGES-MONTPPELLIER :

LARROUSSE, CERTES MAIS AUSSI CONSTEN

Cette deuxième boucle est marquée par l'étonnante remontée de Consten, qui sait que s'il parvient à s'emparer de la quatrième place il sera Champion de France. Larrousse possède désormais une avance considérable sur Pescarolo et va relâcher un peu son effort. Au second passage dans St-Julien qui cette fois-ci se dispute sous la pluie, il s'octroie encore le meilleur temps.

ST-JULIEN-DE-LA-NEF

1. Larrousse 9'05". - 2. Piot 9'06". - 3. Pescarolo 9'25". - 4. Consten 9'33". - 5. Mieusset 9'38". - 6. Buchet 9'39". - 7. Schligler 9'46". - 8. Garant 9'47". - 9. Elford 9'49". - 10. Andruet 9'50".

73 voitures seulement parviennent à franchir cette épreuve et après les divers abandons le classement est le suivant :

1. Larrousse 2 h 21'01". - 2. Pescarolo à 5'21". - 3. Piot à 7'12". - 4. Elford à 8'08". - 5. Consten à 10'48". - 6. Andruet à 12'13". - 7. Trautmann à 12'41". - 8. Depailler à 14'58". - 9. Garant à 16'14". - 10. Taulemesse à 17'09".

En Tourisme, Nicolas (R8 Gordini) est désormais troisième alors qu'en GT et Tourisme de série les classements sont inchangés. Pour ceux qui avaient décidé d'attendre la deuxième boucle pour attaquer, c'est déjà trop tard. Six voitures ne passeront pas le Minier, celles de Nusbaumer (culbuteur), Mieusset (planétaire), Depailler (sortie) entre autres. Consten se surpasse et réalise le meilleur temps.

COL DU MINIER (21 km)

1. Consten 15'11". - 2. Larrousse 15'14". - 3. Piot 13'30". - 4. Pescarolo 15'48". - Nicolas-Roure (R 8 Gordini) T16'23". - 6. Garant 16'34". - 7. Trautmann 16'36". 8. Delalande-Eiras (Ford Mustang 6 L4) TS 16'39". - 9. Elford 16'42". 10. Schligler 16'44".

Dans Notre-Dame-de-La-Rouvière, Consten réédite son exploit.

NOTRE-DAME-DE-LA-ROUVIERE

1. Consten 21'36". - 2. Larrousse 22'10". - 3. Pescarolo 22'12". - 4. Piot 22'32". - 5. Elford 22'40". - 6. Andruet 22'49". - 7. Schligler 23'26". - 8. Buchet 23'33". - 9. Garant 23'35". - 10. Trautmann 23'41".

Pour la troisième fois consécutive, Consten est le plus vite dans Peyregrosse, ce qui lui permet d'accéder comme il le désirait à la quatrième place devant Elford et ainsi d'enlever toute chance à Larrousse d'être Champion de France.

PEYREGROSSE (13 km)

1. Consten 11'56". - 2. Larrousse 12'04". - 3. Piot 12'15". - 4. Pescarolo 12'25". - 5. Garant 12'36". - 6. Elford 12'43". - 7. Nicolas 12'48". - 8. Trautmann 12'53". - 9. Hanrioud-Beal (R8 Gordini TS) et Mlle Beaumont-Mme Juncker (NSU 1000 TT) 13'09".

63 voitures sont encore en course et le classement provisoire est le suivant et sera dans ses grandes lignes le même à l'arrivée.

1. Larrousse 3 h 10'29". - 2. Pescarolo à 6'18". - 3. Piot à 8'01". - 4. Consten à 10'03". - 5. Elford à 10'45". - 6. Andruet à 15'42". - 7. Trautmann à 16'23". - 8. Garant à 20'31". - 9. Nicolas à 23'14". - 10. Taulemesse 23'20".

Si les classements étaient inchangés en ce qui concerne les trois premières places des catégories Tourisme et GT en Tourisme de série, la Porsche d'Haldi précédait maintenant celle de Tomas qui occupait jusque-là la seconde place.

Trois épreuves restaient encore à accomplir au cours desquelles aucun fait notable ne survenait mais Pescarolo signait dans l'une, avec sa Matra, le meilleur temps.

CEZAS (41 km)

1. Pescarolo 37'03". - 2. Consten 37'35". - 3. Piot 38'12". - 4. Larrousse 38'14". - 5. Elford 38'19". - 6. Trautmann 39'44". - 7. Andruet 39'53". - 8. Garant 39'54". - 9. Tomas 40'32". - 10. Nicolas 40'42".

Schligler et deux autres concurrents se retiraient dans cette étape.

BANTARDE (14,5 Km)

1. Larrousse 13'19". - 2. Pescarolo 13'22". - 3. Piot 13'29". - 4. Consten 13'30". - 5. Elford 13'44". - 6. Garant 14'01". - 7. Nicolas 14'25". - 8. Andruet 14'29". - 9. Tomas 14'31". - 10. Hanrioud 14'37".

Dans le dernier secteur, Pescarolo a des ennuis d'allumage qui lui font perdre environ une minute.

MILLERINES (29 km)

1. Larrousse 24'53". - 2. Piot 25'27". - 3. Consten 25'49". - 4. Elford 25'50". - 5. Pescarolo 26'40". - 6. Trautmann 26'57". - 7. Garant 27'10". - 8. Andruet 27'15". - 9. Nicolas 27'22". - 10. Buchet 27'28".

Ce sont finalement 55 voitures qui regagnèrent le parc fermé de Montpellier. Les bruits les plus farfelus circulèrent durant quelques instants. Larrousse avait abandonné, Elford n'était soi-disant plus là, lui non plus. Que de bonnes nouvelles en somme ! Lorsque Larrousse arriva, il ne se doutait pas encore de l'incroyable exploit qu'avait réussi à accomplir Consten. Une victoire pour Larrousse, un titre pour Consten... Epilogue à la saison française des rallyes.

Classement final

-1 Gérard Larrousse - Marcel Callewaert (Alpine-Renault 1600). Pneus Michelin, huile et carburant Shell, projecteurs et anti-brouillard Cibié, 4 h 26'55". - 2. Henri Pescarolo - Mlle Michèle Dubosc (Matra-Jet 6), 4 h 33'52". - 3. Jean-François Piot-Brenaud (Alpine-Renault 1440 cc), 4 h 35'38". - 4. Consten-Perramond (Alfa GTA), 4 h 37'26". - 5. Elford-Harriman (Lancia-Fulvia HF 1410), 4 h 39'07". - 6. Andruet-Todt (Alpine-Renault 1150), 4 h 47'49". - 7. Trautmann-Mme Derolland (Lancia-Fulvia HF 1410), 4 h 48'24". - 8. Garant-Stoikovitch (Porsche 911), 4 h 51'05". - 9. Nicolas-Roure (R8 Gordini), 4 h 56'12". - 10. Buchet-De la Baume (Porsche 911S), 4 h 58'51". - 11. Taulemesse-Mlle Charles (R 8 Gordini Proto), 5 h 01'55". - 12. Hanrioud-Beal (R 8 Gordini), 5 h 04'01". - 13. Greder-« Christine » (NSU 1000 TTS) 5 h 05'00". - 14. Finkel-Syda (Porsche 911S), 5 h 05'24". - 15. Tomas-Carlier (Porsche 912), 5 h 06'56".

TOURISME DE SERIE : Hanrioud-Beal (R8 Gordini).

TOURISME ET SPECIALES : Consten-Perramond (Alfa-Romeo GTA).

GRAND TOURISME : Andruet-Todt (Alpine-Renault 1150).

SPORT-SPORT PROTOTYPES : Larrousse-Callewaert (Alpine-Renault 1600).

COUPE DES DAMES : Mlle Beaumont-Mme Juncker (NSU 1000 TT).

Suite dans le prochain bulletin

