



Fangio présente ses « galons de bleu » (voir photo page 44), après avoir subi ses épreuves de conduite sur la piste d'Indianapolis.

Fangio nous parle

des 500 milles (800 km) d'Indianapolis et des Grands Prix européens de courses d'automobiles. Arthur R. Railton, rédacteur automobile de *Mécanique Populaire*, a interviewé le Champion du Monde argentin des courses d'automobiles et son manager, Marcello Giambertone.

Railton et Fangio en train de jeter un regard sur « *Mécanica Popular* », l'édition espagnole de « *Mécanique Populaire* » que le champion lit en Argentine. L'interview a eu lieu à l'hôtel Saint-Moritz, de New York.



QUESTION : Monsieur Fangio, voudriez-vous nous expliquer, pour notre information personnelle, pourquoi vous n'avez pas couru à Indianapolis ?

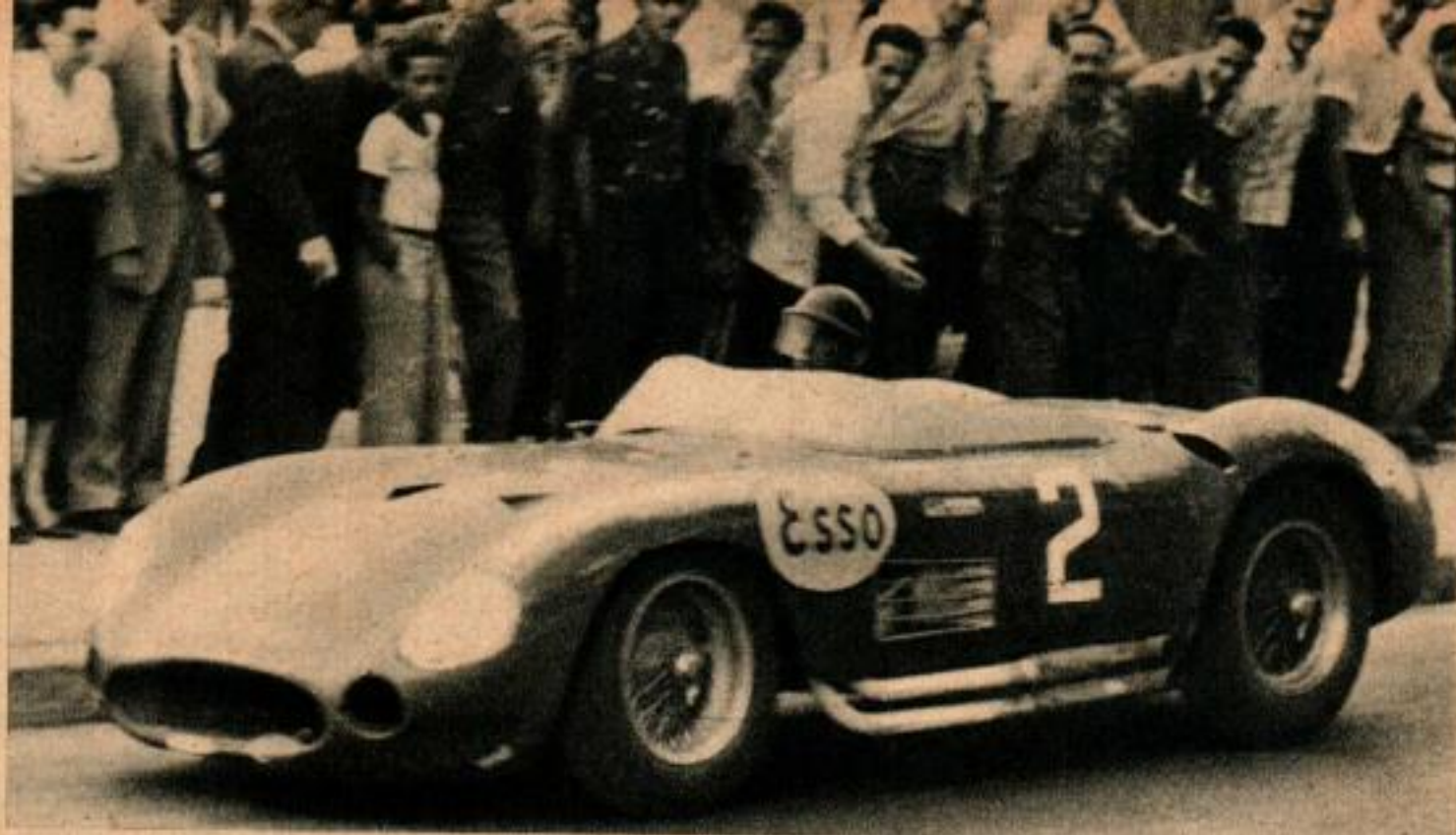
FANGIO : J'aurais aimé y courir, mais il me faut une excellente voiture et l'entraînement nécessaire pour accomplir une bonne course, pour être capable de lutter contre les meilleurs conducteurs d'Indianapolis. Il me faut au moins une chance de gagner.

Q. : Vous aviez donc deux raisons : l'une était un manque de temps d'entraînement suffisant sur la piste, et l'autre était que la voiture Dayton n'était pas assez rapide. Est-ce exact ?

FANGIO : Oui. En fait, c'est seulement après avoir essayé la voiture que j'ai découvert qu'elle ne correspondait pas à mon expérience passée. Il fallait que je la conduise sur la piste pour m'en rendre compte.

GIAMBERTONE : Nous ne sommes pas allés à Indianapolis pour courir. Nous n'y sommes allés que pour voir si nous pouvions courir.

FANGIO : Avec cette voiture, je n'avais aucune chance.



Fangio a gagné la course de Cuba de 1957 dans cette Maserati. Pour la course de 1958, il fut « kidnappé » par les révolutionnaires.

Q. : De quand date la voiture Dayton ?

GIAMBERTONE : De trois ans. Elle a couru en 1956, en 1957 et de nouveau en 1958. C'est une vieille voiture. Elle est restée garée dans une cabane en planches pendant toute l'année dernière.

FANGIO : On m'a dit que le moteur serait changé et qu'elle marcherait peut-être plus vite. Peut-être oui, peut-être non. Personne ne savait exactement car le moteur n'avait jamais tourné au banc d'essai. Le moteur devait être monté et mis en place sur la voiture, mais il était trop tard pour procéder à un échange de moteurs.

Q. : A quelle vitesse avez-vous mené la voiture ?

FANGIO : J'ai atteint 228 km/h, tandis que les autres voitures tournaient sur la piste à 235 et 236 km/h environ. Je n'avais pas une chance.

Q. : Avez-vous eu assez de temps d'entraînement ?

FANGIO : J'ai passé quinze jours à Indianapolis, mais je n'ai pu m'entraîner que pendant deux jours.

GIAMBERTONE : Nous sommes arrivés le 4 mai. Fangio a tourné pendant 12 tours le matin et 14 le soir. La voiture ne marchait pas trop bien. Il a plu le 5 et le 6. Le 7, Fangio a fait 8 tours et la voiture s'est arrêtée. Quelque chose ne marchait pas bien dans le carburateur. Par la suite, Fangio a tourné sur une trentaine de tours avant de passer son épreuve de conduite. Le 10 mai, nous avons eu une pluie magnifique pendant l'épreuve. Fangio a fait 10 tours à 185 km/h, 10 tours à 193 km/h, 10 à 201 km/h et 10 à 209 km/h. Les officiels de la course étaient enthousiasmés par la précision de la conduite de Fangio au cours de l'épreuve.

Q. : Pensez-vous, monsieur Fangio, que les nouveaux pilotes sont défavorisés par le règlement d'Indianapolis ?

FANGIO : Non. Les règlements sont corrects. L'épreuve de conduite qu'ont à subir les nouveaux engagés est très bien menée. Je n'ai aucune critique à formuler, ni contre cette épreuve, ni contre les procédures employées. Tout est très bien organisé. On prend plus de précautions à Indianapolis qu'en n'importe quel autre lieu où j'ai jamais conduit. C'est la piste la plus sûre, aussi bien pour les pilotes que pour le public. Il ne faut que trente-trois voitures, sur un petit circuit, et les meilleures voitures et les meilleurs conducteurs doivent être sélectionnés, et ils le sont.

Q. : Que pensez-vous de la piste d'Indianapolis elle-même ?

FANGIO : Elle est très bonne pour la vitesse.

Q. : Un long entraînement est-il nécessaire pour s'y habituer ?

FANGIO : Oui, il faut beaucoup de temps. Au moins quinze jours de conduite pratique, l'un après l'autre. Les autres pilotes m'ont aidé considérablement au cours de ma période d'entraînement.

GIAMBERTONE : Ils ont été très aimables avec nous. Nous tenons à remercier tout le monde pour l'hospitalité d'Indianapolis.

Q. : Quelle est la chose la plus difficile à apprendre pour conduire à Indianapolis ?

« J'aimerais y revenir, mais si je n'ai aucune chance de gagner une course, je ne devrais pas y participer. »





« Le courage n'est pas la chose la plus importante. Il vous faut surtout savoir calculer votre vitesse et savoir prendre un virage sans danger. Je ne considère pas le fait de courir en automobile comme celui de se rendre sur un champ de bataille ou de défier la mort. »

FANGIO : C'est à prendre confiance dans votre voiture pour prendre les virages à grande vitesse.

Q. : Est-ce une affaire psychologique ?

FANGIO : Pas psychologique, mais mathématique. Lorsque vous avez appris, c'est comme si vous rouliez sur des rails. Après cela, c'est très facile.

Q. : La course d'Indianapolis demande-t-elle plus d'endurance pour un pilote qu'une course de Grand Prix ?

FANGIO : Je ne sais pas, mais les 200 tours d'Indianapolis doivent être très pénibles pour un coureur.

Q. : Le circuit fermé d'Indianapolis est-il monotone pour le pilote ?

FANGIO : Je n'ai jamais couru à Indianapolis, mais je ne pense pas que ce serait monotone pour le coureur. La course peut être monotone pour le public, mais pas pour un coureur.

Q. : Pensez-vous qu'une voiture européenne quelconque pourrait gagner à Indianapolis ?

FANGIO : Non. Pour Indianapolis, il faut une voiture spécialement construite.

GIAMBERTONE : Nous sommes très reconnaissants envers Crawford, Bryan et les autres coureurs qui ont donné leur avis à Fangio. Ils lui ont appris à prendre les tournants. Il les prenait comme on le fait en Europe, en accélérant. A Indianapolis, les choses sont différentes. Si vous accélérez en prenant un tournant, vous sortez de la piste. Vous ne pouvez pas courir ici de la même façon qu'en Europe. Je doute qu'un Européen puisse gagner cette course, même avec la meilleure des voitures. Le coureur d'Indianapolis commence à courir sur une

piste en cendrée et apprend à prendre les virages sans accélérer. A Indianapolis, Fangio avait, bien qu'il soit le champion du monde, tout à apprendre de nouveau.

FANGIO : Ces pilotes d'Indianapolis débutent sur des petites pistes de course en cendrée. Plus tard, ils passent à des courses plus importantes, et finalement, ils vont à Indianapolis. Un coureur d'Indianapolis est un conducteur hautement spécialisé.

Q. : Des Européens viendront-ils prendre part à la course d'Indianapolis ?

FANGIO : J'en doute. Mais, quels que soient ceux qui y viendront, ils devront disposer d'un temps considérable pour apprendre.

GIAMBERTONE : Permettez-moi d'expliquer les choses de cette manière : Fangio est comme un docteur qui fait de la « médecine générale ». Celui-ci soigne toutes les maladies. Mais vous n'allez pas le voir si vous avez une maladie de cœur, vous allez voir un cardiologue. Ces coureurs d'Indianapolis sont les « cardiologues » de la course d'automobile. S'il leur fallait disputer un Grand Prix européen, ils n'arriveraient probablement pas à grand-chose.

Q. : La question du langage vous cause-t-elle des difficultés puisque vous ne parlez pas anglais ?

GIAMBERTONE : Non. Nous avons avec nous un ami qui parle très bien l'anglais. Et il y a encore autre chose : Les coureurs internationaux ont leur propre langue. Ils se comprennent mutuellement d'après leurs yeux.

Q. : Aimerez-vous revenir à Indianapolis l'an prochain et courir avec une bonne voiture ?

FANGIO : Il s'écoulera beaucoup de temps entre maintenant et l'an prochain. Mais j'aimerais revenir. Cependant, si je n'ai pas une chance de gagner une course, je ne devrais pas y participer.

Q. : Le Groupe Dayton vous a-t-il demandé de faire la course dans sa voiture ?

FANGIO : Naturellement. Les représentants de ce groupe m'ont affirmé que la voiture développait 420 chevaux, qu'elle était la meilleure voiture que l'on puisse

Le champion Fangio a gagné la course de 12 heures de Sebring de 1957 dans la Maserati 4,500 l. Ses bras sont musclés comme ceux d'un champion de boxe.





Giambertone, Fangio et la voiture Dayton. Les galons peints à l'arrière de celle-ci marquent Fangio comme un « bleu » (qui apparaît pour la première fois à Indianapolis).

trouver à Indianapolis. C'est pourquoi je suis venu l'essayer sans prendre aucun engagement. J'ai dit à ces représentants que si ce qu'ils me disaient était vrai, je prendrais part à la course. Je ne demandais pas la meilleure voiture de la course, mais j'en voulais une qui me donne au moins une chance égale à celle des autres pilotes.

GIAMBERTONE : Les propriétaires de la voiture sont des gens très sympathiques, mais ce ne sont pas des professionnels des courses d'automobiles. Ils sont dans les affaires de fonderie. Leur mécanicien n'était jamais venu à Indianapolis auparavant. C'est un mécanicien des courses de « voitures naines ». Fangio a conduit la voiture sur 218 tours et ne l'a pas trouvée assez bonne, et c'est pourquoi il n'a pas couru.

Q. : Quelle est la différence entre une voiture d'Indianapolis et une voiture de Grand Prix ?

FANGIO : Eh bien, pour commencer, la voiture d'Indianapolis n'a pas de changement de vitesses. Celui-ci n'est pas nécessaire. Et les freins sont presque inutiles, car ils sont très peu utilisés. Les voitures de course européennes ont des boîtes comportant jusqu'à cinq vitesses. Elles ont des quantités de virages à prendre. Il leur faut aller d'un côté, puis d'un autre, à droite, à gauche. A Indianapolis, toute la course se conduit en tournant à gauche.

Q. : Et que pensez-vous des moteurs ?

FANGIO : Le moteur Meyer et Drake est parfait pour Indianapolis, mais il ne conviendrait pas pour l'Europe. Tout d'abord, il est trop gros. La formule européenne est celle des 2,500 l de cylindrée. Et les moteurs européens doivent être munis de boîtes de vitesses afin de pouvoir tourner plus vite.

Ils atteignent jusqu'à 8 000 et 9 000 tr/mn. Les moteurs d'Indianapolis ne dépassent pas quelque 6 000 tr/mn.

Q. : La course automobile a-t-elle une valeur quelconque ? Vaut-elle le risque couru ?

FANGIO : Je pense que nous devons plus de perfectionnements techniques aux courses de Grand Prix qu'à Indianapolis. Après tout, Indianapolis est une course où il suffit de tourner en rond. Elle n'a rien à voir avec la conduite normale, dans laquelle vous vous arrêtez, vous tournez à droite et à gauche. Nulle part au monde, le public ne conduit une voiture de la façon dont elle est conduite à Indianapolis. Lorsque le coureur a appris tous les « trucs » pour prendre les virages de la piste, c'est presque comme s'il courait sur une ligne droite.

Q. : Pourquoi pensez-vous que les Américains s'intéressent plus à une course en tournant en rond qu'à une course genre Grand Prix ?

FANGIO : Je crois que c'est parce que, de cette façon, les organisateurs peuvent faire payer leur place à tous ceux qui assis-

(Suite page 114)

« Ceci est ma dernière année. Cette année, je ne cours que pour remplir quelques engagements peu nombreux. Je suis trop vieux. Je suis à moitié à la retraite. »



devenu célèbre, les constructeurs vous offrent les meilleures voitures à piloter, et il devient plus facile de gagner parce que la voiture compte pour 75 %.

Q. : Quelle est la personnalité qui fait le meilleur conducteur ?

FANGIO : N'importe quelle personne. Nous sommes tous les mêmes. Ce qu'il faut, c'est énormément d'entraînement et la participation à de nombreuses courses. Personne ne naît en sachant comment courir. Personne n'est spécial.

Q. : De toutes les voitures avec lesquelles vous avez couru, quelle est celle que vous avez aimée le plus, celle que vous avez eue le mieux en mains ?

FANGIO : La Mercedes avec laquelle j'ai couru en 1954 et 1955.

Q. : Le courage est-il très important pour un coureur ?

FANGIO : Le courage n'est pas la chose la plus importante. Il vous faut surtout savoir calculer votre vitesse et savoir prendre un virage sans courir de risques. Je ne considère pas le fait de courir en automobile comme celui de se lancer sur un champ de bataille ou de défier la mort.

Q. : Il est question d'interdire les courses d'automobiles à cause des accidents. Pensez-vous que ces courses pourraient être rendues moins dangereuses ?

FANGIO : Les précautions nécessaires sont prises, spécialement à Indianapolis. Lorsque des mesures appropriées ne sont pas prises, comme c'est le cas dans certains pays, le public se groupe toujours dans les endroits les plus dangereux.

Q. : Vous plairait-il de voir la Course Routière du Mexique rétablie ?

FANGIO : Oui. Mais elle ne devrait être courue que par des voitures de série.

Q. : Participerez-vous à des courses après cette année ?

FANGIO : C'est ma dernière année. Cette année, je ne cours que pour tenir quelques engagements peu nombreux. Je suis trop vieux et j'ai à moitié pris ma retraite.

Q. : Voyez-vous en Amérique quelques indications d'un intérêt croissant des Américains dans les courses type Grand Prix ?

FANGIO : Oui. Il me semble que quelques promoteurs ont l'intention d'organiser des courses de ce genre en Amérique.

GIAMBERTONE : Nous avons parlé avec Tony Hulman, le propriétaire de la piste de vitesse d'Indianapolis. Il désirerait organiser une course de Grand Prix sur sa piste, avec des voitures de formule numéro un, parmi lesquelles cinq ou six voitures américaines au moins.

Fangio nous parle

(Suite de la page 44)

tent à la course. C'est une affaire purement commerciale.

Q. : Quel est le pourcentage d'une victoire qui dépend de la voiture, et quel est celui qui dépend de l'adresse du pilote ?

FANGIO : 75 % dépendent de la voiture, et 25 % du conducteur. Lorsque vous êtes

Q. : Monsieur Giambertone, pensez-vous qu'une course comme celle d'Indianapolis attirerait une foule nombreuse en Europe ?

GIAMBERTONE : J'en suis très persuadé. J'ai déjà pensé à en organiser une sur ce continent.

Q. : Quel est, à votre avis, le meilleur pilote américain dans le circuit des Grands Prix ?

GIAMBERTONE : Phil Hill est le meilleur. Viennent ensuite Harry Schell, puis Masten Gregory et Carroll Shelby, dans cet ordre même.

Q. : Monsieur Fangio, vous êtes un des distributeurs de la General Motors en Argentine. Pensez-vous que les voitures américaines deviennent trop grosses pour se vendre dans votre pays ?

FANGIO : Le problème n'est pas celui de la dimension, mais celui de leur prix élevé. Dans mon pays, les gens aiment les grosses voitures.

Q. : Comment la petite Chevrolet se vendra-t-elle en Argentine... la petite voiture prévue pour 1960 ?

FANGIO : Si la General Motors sort une petite voiture, celle-ci sera très appréciée. Le public commence à acheter des voitures plus petites. Dans la plupart des cas, une ou deux personnes seulement voyagent dans une voiture qui peut en transporter six. Spécialement ici, aux Etats-Unis. Il n'y a aucune raison de perdre tant de place.

Q. : Pensez-vous que Chevrolet fera une bonne opération ?

FANGIO : Certainement. Il faut au public deux sortes de voitures, des grosses et des petites.

Q. : La petite Chevrolet se vendra-t-elle plus que la grosse en Argentine ?

FANGIO : Oui. Peut-être dans la proportion de deux pour une si le prix est raisonnable. Une petite voiture est plus facile à conduire dans le trafic. Pour les grandes distances, il faut de grosses voitures. Elles sont plus stables et les bourrasques de vent ne les secouent pas autant.

Q. : Aimez-vous les boîtes de vitesses automatiques ?

FANGIO : Elles sont très pratiques pour la conduite en ville.