



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par J. WHIPPLE



*Mickey Thompson construit une « meilleure Buick » pour Indianapolis.
Henry Ford II rompt la supposée trêve de réduction de la puissance en CV.*

Les « 500 miles » (800 km) d'Indianapolis se sont déroulés à peu près comme il avait été prévu, les vainqueurs pilotant des voitures à moteur Offenhauser sur des châssis A.J. Watson ou Frank Kurtis. Ce fut cependant une course passionnante à observer, avec Parnelli Jones menant la ronde sur plus de la moitié de la compétition, pour voir sa victoire apparemment sûre lui échapper ensuite de quelques dixièmes de seconde à chaque tour après que ses freins eurent fait défaillance.

Il a été très amusant de voir notre personnage favori de la course, le « vieux professionnel » Eddie Sachs, mener une course calme et déterminée, remontant progressivement d'aussi loin que la vingt-septième position jusqu'à une menaçante troisième place derrière Rodger Ward et Len Sutton, tandis que d'autres garçons plus nouveaux sur la piste faisaient de leurs engins de coûteuses épaves répandues à droite et à gauche. Après cette performance et après sa très proche deuxième place de 1961, Eddie devrait réellement voir la victoire lui revenir l'an prochain.

Mais, gagnant, perdant ou à égalité, un seul véhicule a empêché la course de devenir une pure « course de l'ennui ». Ce fut la voiture Harvey Aluminum, conçue par le « marchand de vitesse » Mickey Thompson et pilotée par un coureur sur voiture de sport de premier ordre du nom de Dan Gurney.

La voiture de Mickey, avec son moteur Buick Special V-8 à injection de carburant et cylindrée augmentée (à 4 200 cm³), avait été estimée par les experts ne pas devoir « durer » plus de 20 ou 30 tours, lesdits experts prédisant que les soupapes à poussoirs Buick seraient vite réduites en pièces.

Ces spécialistes étaient dans l'erreur complète. Gurney filait à toute allure, en neuvième position, au quatre-vingt-seizième tour, lorsque sa ligne de transmission céda. Le V-8 était toujours en pleine forme lorsque Dan s'arrêta, roulant en roue libre. La sûreté de marche évidente du moteur inspira l'un des spirituels journalistes du stand de la presse à modifier ainsi l'un des « slogans » publicitaires Buick : « Lorsque de meilleures Buick seront construites, c'est Mickey Thompson qui les construira ! ».

La façon dont Gurney put manier sa voiture de sport de 500 kg à moteur arrière et suspension à roues indépendantes nous a fait envisager la fin des traditionnelles voitures de 725 kg type « Indy ». Les qualités de maniabilité supérieures de la Harvey Special

ont permis à Dan de passer au-dessus, au-dessous, et « autour » des voitures plus lourdes dans les courbes relevées.

Lorsque Thompson mettra tout ce qu'il a appris dans cette course (son premier Indianapolis) dans la préparation d'une machinerie similaire pour 1963, de façon à permettre à un pilote tel que Dan Gurney d'utiliser toutes les possibilités de puissance de la voiture pendant toute la course, il se pourrait que nous voyons un moteur de série de Détroit (modifié) s'adjuger le drapeau à carreaux pour la première fois depuis des dizaines d'années.

Dans ce cas, la « cour en briques » (surnom de la piste d'Indianapolis) pourrait redevenir un réel terrain « d'essai » pour les industriels de Détroit.

Henry Ford II a annoncé que la Ford Motor Company n'observerait plus la soi-disant « résolution de sécurité » élaborée par l'Association des Constructeurs d'Automobiles Américains au printemps de 1957.

Cette résolution, surnommée « La trêve des chevaux-vapeur », était un accord collectif conclu dans l'intérêt de la sécurité par les cinq grands constructeurs et consistant à ne plus baser leur publicité sur les courses, la vitesse et la puissance de leurs voitures.

D'après les propres paroles de M. Ford : « Nous avons apporté tous nos efforts à respecter cette politique. Nous avons suspendu toutes les activités que nous considérons comme contraires aux principes de la résolution ».

« Pendant un certain temps, les autres compagnies ont fait de même. Avec le temps, cependant, quelques « divisions » productrices de voitures, y compris quelques-unes des nôtres, ont interprété la résolution de plus en plus librement, avec le résultat que la vitesse, les courses et la puissance reprenaient de l'importance. En conséquence, la Ford Motor Company a l'impression que la résolution en est arrivée à n'avoir plus ni but ni effet ».

Nous félicitons M. Ford de sa franche prise de position, en dépit de notre intense sentiment personnel sur la sécurité. Regardons les choses en face : des conducteurs ineptes et voués à l'accident continueront toujours à causer des catastrophes, que le constructeur de leur voiture engage une équipe de course de voitures de série à Daytona Beach ou qu'il ne l'y engage pas.

Il semble d'ailleurs très approprié, pour

(Suite page 106)

Les indiscretions de Détroit

(Suite de la page 29)

un homme du nom du Ford, de « faire le saut » et de revenir ouvertement à la course comme un moyen de publicité pour ses produits.

Après tout, son grand-père, l'homme que l'on dit avoir « mis l'Amérique sur roues », a effectué le premier « lancement » de sa compagnie encore dans l'enfance, il y a plus de soixante ans, en construisant un *hot rod* crachant le feu connu comme « la Vieille 999 », et en chargeant un homme dénommé Barney Oldfield de le faire courir sur un lac gelé.
