



Un rude test : Le Safari des montagnes rocheuses

Une terrible épreuve sur les pistes des hautes montagnes. Voici comment les voitures à quatre roues motrices accomplissent cette randonnée de deux jours.

Par S. James

Photos d'Eugène Colangelo.

RON GIBSON, dans son Ford Bronco, grimpe en vitesse une pente escarpée, exécute un virage spectaculaire en dérapage contrôlé, enlève 15 cm de terre au talus, danse sur quelques bosses et s'en va sur la pente.

Peut-être parce que Ron pousse des hurlements, agite son vaste sombrero et fait le comique, en tous cas les possesseurs de Jeeps ne se laissent pas impressionner et le disent tout haut.



DEPUIS TELLURIDE jusqu'à Ouray, la caravane des quatre-quatre a parcouru les plus durs pays du Colorado. Le premier jour ont lieu les essais préliminaux autour de Telluride. Le deuxième, c'est la grande promenade. Seuls les véhicules à quatre roues motrices sont autorisés sur la plupart de ces pistes.

DES VILLES FANTOMES se trouvent sur le parcours, dans les monts San Juan ; le safari tourne autour de mines abandonnées, sur la route de la passe d'Ophir.

LA REUNION AU SOMMET pour jouir du paysage est l'un des plaisirs des quatre roues motrices, sport familial de ceux qui veulent sortir des sentiers battus.



——— GRANDE PISTE
 PISTE DES ESSAIS
 MINE PRELIMINAIRES



SUR LA PISTE de Bald Mountain, Ron Gibson et Jim Starr ont obligé le Bronco de Ford à faire toutes les figures d'acrobatie ; malgré son allure élégante, le Bronco est des plus robustes ; il attaque les terrains les plus durs comme si c'étaient des routes goudronnées, avec une vitesse et une souplesse qui en ont fait la révélation de ce rallye.

« Pas mal, dit Al Morris, mais je voudrais savoir si ce truc tient le coup. S'il fait aussi bien au bout d'un an, on pourra discuter ; mais pour l'instant, je suis pour la Jeep. »

Les autres voitures arrivent l'une après l'autre au tournant en épingle, elles reculent deux fois pour prendre le virage, et commencent péniblement à grimper la pente d'en face. Tout au loin, Ron, grimpé sur le capot du Bronco, agite toujours son chapeau et jouit du spectacle.

C'est la première matinée d'un safari de deux jours dans les rudes pistes des montagnes San Juan au sud-ouest du Colorado. C'est un rallye organisé pour nous par le Jeep Club de Telluride.

Nous sommes venus au Colorado avec de mauvaises intentions ; franchement, notre but est de savoir si le Bronco de Ford et le Scout d'International égalent ou dépassent les performances bien connues de la Jeep Kaiser.

A mon arrivée à Montrose, Colorado, je prends une Jeep standard à six cylindres en V, avec juste 20 kilomètres au compteur. Un Scout tout neuf est amené de Denver par le rédacteur du Midwest de M.P., Cliff Hicks et le photographe Gene Colangelo. C'est un quatre cylindres normal Sportop qui a été soigneusement vérifié par les mécaniciens d'International. Ron Gibson pilotera le Bronco. Concessionnaire de Ford à Montrose, Ron s'est fait envoyer le Bronco de Denver et l'a fait équiper par ses mécaniciens d'un pont arrière blocable de rapport

4,57. Les trois véhicules sont réglés pour la marche à haute altitude et sont équipés de pneus pour la neige et la boue.

Pendant que Cliff arrive de Denver, j'ai le temps de m'habituer à la Jeep. Elle est agréable à conduire, elle répond comme un pistolet avec ce moteur V6 caché sous le capot ; c'est une tout autre machine que la Jeep à quatre cylindres que j'avais conduite au Nouveau-Mexique il y a quelques années. Cliff a été un peu déçu par le Scout.

« Vous passez la moitié du temps à changer de vitesse », dit-il. C'est qu'il est venu à travers les Montagnes Rocheuses par la route N° 50. « Ce n'est pas la voiture qu'il faut pour faire de la route dans ce pays. En quatrième elle n'accroche pas, alors dès que ça monte un peu il faut rétrograder. Et pas moyen de faire de la vitesse. Sur un long parcours, c'est éreintant. »

Ron Gibson a beaucoup d'expérience de la conduite en montagne ; aussi, nous nous sommes permis de nous entraîner durant une journée complète sur les routes montagneuses autour du Montrose. La jeep comme le Scout se sont bien comportés ; à la fin de la journée, nous commençons à avoir confiance dans notre capacité de manœuvre. Nous ne nous attendions absolument pas au terrain épouvantable qui allait suivre.

Partis avant l'aurore nous avons navigué vers le Sud, sur la route 550, pour un rendez-vous matinal avec le Telluride Jeep Club. Nous avons tourné à l'Ouest à Ridgway et

nous nous sommes dirigés vers les montagnes. La Jeep roule allègrement à 96 à l'heure sur la route et le confort est suffisant ; il y a tout de même une chose qui n'a jamais fait de progrès depuis des années : par un petit matin frais, si vous n'avez pas pris la peine de mettre les côtés, vous gelez littéralement. Le Scout est plus confortable, avec ses fenêtres qui se déroulent.

De Montrose à Ridgway la route est plate et droite ; le Scout prend la tête ; mais dès qu'il se trouve en face d'une longue rampe il ne peut plus s'aligner avec la Jeep qui le dépasse et arrive en haut en prise directe sans difficulté.

Toute une rangée de « quatre-quatre » était déjà alignée le long de la route principale de Telluride, quand nous sommes arrivés. Il y avait plusieurs Jeeps, dont l'une, d'un rose magnifique avec une capote à franges bariolée. Deux Toyota, une Land Rover, deux Broncos en plus de celui de Ron Gibson ; nous avons l'unique Scout.

Le premier jour la caravane va se promener dans les terrains difficiles qui entourent Telluride ; demain nous prendrons la route pour Ouray.

Don O'Rourke, un homme de 60 ans à la figure burinée et à la voix douce, est le chef de la caravane. Natif de Telluride, il connaît le moindre nid de poule de toutes les pistes des montagnes San Juan ; il conduit avec la légèreté d'une chèvre de montagne sur une pente schisteuse.

« Nous irons doucement ce matin, dit-il. La piste jusqu'à la passe Ophir donnera à tous l'occasion de s'entraîner, et le paysage en vaut la peine. »

Nous dépassons deux petits rochers et une barrière pour le bétail et nous voyons ce qui ressemble à un sentier pour les mulets. Un chemin étroit et plein d'ornières taillé dans le flanc d'une montagne escarpée. Un écriteau nous avertit : « Danger ! Vous avancez à vos risques et périls ; quatre roues motrices seulement. »



LA PASSE D'OPHIR était autrefois le passage obligé des caravanes de mulets qui ravitaillaient les mines, dans les années 1870. Cliff Hicks met son nom sur le livre d'or.

La caravane s'avance lentement. Moins de dix minutes plus tard je regarde de haut le groupe des toits, des magasins à fronton, du clocher de l'église ; c'est une vue aérienne de la pittoresque Telluride.

En certains endroits la route prend une inclinaison dangereuse et il faut s'arranger pour faire passer la roue juste au bord du précipice. Je marche à la suite des autres, mais sur le volant mes mains pleines de sueur se crispent et je ne suis pas loin d'abandonner.

Tout à coup, en un point bien dégagé, ce joli moteur tout neuf se détraque. La caravane s'arrête ; on lève le capot et une douzaine de spécialistes vient donner du renfort. On vérifie tout mais le moteur ne repart pas. « C'est le vapor lock (bouchon de vapeur) » dit quelqu'un. On pousse la Jeep dans une saignée et on la laisse. Je m'embarque comme passager sur le Scout.

(Suite page 115)

LES QUATRE-QUATRE se sont rangés le long des magasins à frontons de la rue principale de Telluride. C'est encore aujourd'hui une ville minière ; c'était autrefois une métropole qui avait mérité le nom de « Cité de l'Or ». Un opéra restauré offre aux touristes des mélodrames de l'époque. Cette ville est le centre des rallyes de jeeps.



Un rude test : le safari des montagnes Rocheuses

(Suite de la page 21)

Le Scout : un travailleur.

La route monte toujours, elle tourne et retourne dans un paysage d'une sauvage beauté. Si le Scout n'avait pas brillé sur la grand-route, c'est un bon cheval en quatre roues motrices. Il répond à l'accélérateur avec une force puissante et sûre. C'est le paresseux qui retrousse ses manches et se met au boulot.

Au point extrême de la promenade matinale la route est en pente et couverte de cailloux et d'ardoise. Il y a beaucoup d'épingles à cheveux, et c'est là que Gibson réussit presque à dresser son Bronco sur ses pattes de derrière.

Donc les possesseurs de Jeeps restaient impassibles devant la démonstration ; mais moi je suis impressionné. Comparé à la Jeep, à la Land Rover, à la Toyota, le Bronco est phénoménal. On dirait une voiture perchée sur ses roues avec des ressorts trop hauts.

Sur la route il roule comme tous les engins à grande puissance de Detroit, si bien que vous avez l'impression que c'est un truc de plus à grosse production. Mais sur les pistes des montagnes, il se met à bondir.

La caravane prend le chemin du retour et cette fois je monte avec Ron Gibson. Il va à toute allure tout le long du chemin, sans cesser pour autant de parler en tournant le volant de droite à gauche.

« J'ai été élevé dans ce pays ; j'ai essayé tous les quatre-quatre qui existent et c'est le meilleur de tous : bien sûr, je le vends et on peut dire que je prêche pour ma paroisse ; c'est tout de même une bonne machine. »

Je retiens ma respiration au moment où nous arrivons avec un bruit de tonnerre à un virage où nous apercevons une Jeep qui vient en sens inverse. Ron écrase la pédale de frein et le Bronco s'arrête net. Il passe en marche arrière et nous remontons la piste jusqu'à un refuge où nous nous mettons pour laisser passer la Jeep. Nous repartons.

« Vous avez entendu ces types qui disaient que le Bronco ne tiendrait pas le coup ? me dit Ron. Eh bien, c'est idiot. J'en ai vendu un à Jim Starr, vous savez, le type avec un vieux chapeau. Il a une mine à Crested Butte, il y va de Delta tous les jours, aller et retour, par-dessus la montagne, sur une route pire que celle-là. Et il ne ménage pas la mécanique, il conduit comme un fou. »

Retour à Telluride

Nous retrouvons ma Jeep en panne ; elle ne veut toujours pas partir ; alors nous lui faisons « faire demi-tour » et nous la remorquons jusqu'à Telluride. Nous allons chercher quelque chose à nous mettre sous la dent, tandis qu'Al Morris, qui tient une station-service à Montrose, plonge sous le capot pour découvrir la panne.

On me pousse au bar du Club des Elans, où je rencontre le fameux Jim Starr, avec ses larges bretelles, son vieux chapeau et son cigare. Il est en train d'amuser la compagnie avec des histoires à dormir debout ; et voici Al Morris qui m'apporte des nouvelles de ma Jeep.

« Panne sèche, » dit-il.

Rouge de honte, mais le réservoir plein, je rejoins la caravane pour la tournée de l'après-midi jusqu'à la montagne Chauve, et les lacs Alta. La première partie de la course est sur une route que j'aurais crue absolument impraticable. Il y avait de la boue, des ornières profondes et des creux qu'il fallait traverser en appuyant à fond sur le champignon. Les efforts encaissés par la machine me faisaient trembler ; les coups de marteau des amortisseurs à fond de cale me rendaient malade.

Bronco sur la montagne

Le Scout faisait de son mieux devant moi, il suivait les autres roue dans roue ; mais, quand nous sommes arrivés à la cime, nous avons trouvé, perché sur un rocher pointu,

à quelque distance de la piste, le Bronco avec Gibson et Starr couchés sur le capot.

Nous faisons demi-tour sur la piste et nous allons aux Lacs Alta ; puis, par une route relativement facile, nous revenons à Telluride. Nous avons campé cette nuit-là dans les collines qui entourent la ville, et dès le lever du soleil, nous étions debout pour permettre aux trois véhicules de se promener un peu dans la rivière voisine.

Don O'Rourke conduisait la Jeep, pour la comparer en toute franchise aux autres.

Mais nous aurions pu nous épargner ce temps perdu. Ces essais se sont ramenés à un petit jeu de poursuite ; ils descendaient la pente à toute vitesse, traversaient l'eau peu profonde et remontaient de l'autre côté ; nous descendions dans l'eau pour voir s'ils ne risquaient pas de s'y noyer, mais ils passaient sans histoire. Nous passions dans la boue dure et dans la boue molle. Question travail, les trois véhicules se valaient.

Quand nous arrivons à Telluride la caravane est déjà formée, et c'est le départ pour la longue marche jusqu'à Silverton et Ouray ; au moment où nous passons à Ophir-le-Vieux, le ciel s'ouvre d'un coup et une averse nous inonde ; elle ne dure qu'une heure, mais les routes sont détrempées. On ne va pas vite, c'est une promenade d'agrément jusqu'à Silverton.

Nous dînons au vieil Impérial Hôtel, nous regardons passer le chemin de fer du Rio Grande, à voie étroite, puis nous nous dirigeons vers l'Engineer Mountain par une route assez étroite.

C'est haut et c'est dur ; il a plu et la route n'est plus qu'un ruban de boue glissant. Au bout d'un moment je me dégage pour me reposer et Ed Nelson me rejoint avec son fils Dan. Ed, un enthousiaste du quatre-quatre est président de la Chambre de Commerce de Montrose. De la route Ed montre quelque chose au fond du ravin.

Tombés dans le précipice

« Vous voyez cette tache rouge là-bas ? C'est une voiture ; un homme et sa famille. Dégringolés dans le ravin. Terrible. »

— Ça arrive souvent ?

— Non, mais cela arrive. En général c'est un touriste qui n'a pas l'habitude de conduire dans de pareilles montagnes. Le conducteur est pris par la beauté du spectacle, et il oublie de regarder la route ; c'est la catastrophe. »

En ordre dispersé on rentre à Ouray et le safari est terminé. Nos trois véhicules ont récupéré quelques coups, quelques bosses, et une bonne couche de boue. Le plus surprenant des trois est le Bronco ; la Jeep s'est comportée comme je l'espérais et il n'est pas étonnant que l'International ait voulu fabriquer cette machine qui fonce mieux hors de la route que dessus. Le Bronco vient en tête aussi bien sur la route que sur la piste.

Et si j'avais une Jeep à moi, mon prochain voyage de vacances, je le ferais à quatre roues motrices dans les montagnes San Juan. C'est

une excellente promenade pour une famille et un bon parcours pour essayer l'habileté du conducteur. Il y a plusieurs clubs de quatre-quatre qui organisent des rallyes chaque année. Une lettre à Ed Nelson, Chambre de Commerce, Montrose, Colorado, vous obtiendra tous les détails. Le Jeep Club de Telluride organise et pilote des safaris pour des groupes, mais il faut les avertir à l'avance. Ecrivez à Don O'Rourke, Telluride Colorado.

L'ARMÉE de TERRE OFFRE **AUX JEUNES GENS AGÉS DE 18 ANS**

une situation d'avenir

Dès leur entrée au service, ils ne sont plus à la charge de leur famille.

Durant les seize premiers mois, ils ont de 134 à 320 F d'argent de poche selon leur grade.

A partir du dix-septième mois, s'ils sont sous-officiers, ils perçoivent une solde mensuelle de début de 650 F environ.

En outre, s'ils sont liés au service pour cinq ans, ils ont droit à une prime d'attachement pouvant atteindre 6 000 F.

la possibilité d'apprendre un métier

Ils peuvent :

- faire une carrière de sous-officier ou d'officier et prendre leur retraite après quinze ou vingt-cinq ans de service ;
- acquérir une spécialité militaire ayant une équivalence civile ;
- ou préparer une spécialité civile intéressante en profitant des possibilités de promotion sociale nouvellement offertes au choix des militaires.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, s'adresser à
L'ETAT-MAJOR de l'ARMÉE de TERRE - Direction Technique des Armes et de l'Instruction (Serv. «SM»)
37, boulevard de Port-Royal - PARIS-13^e