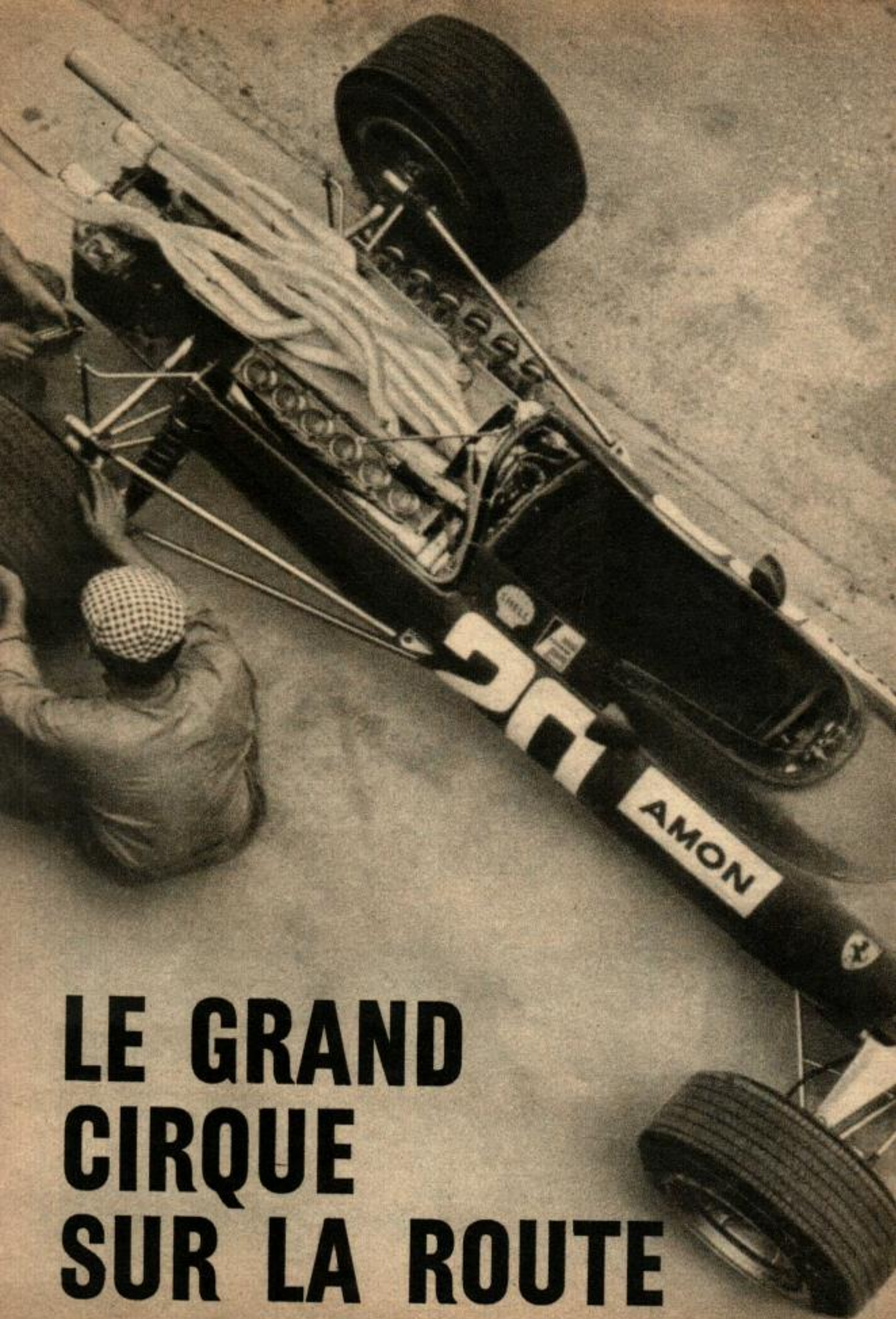




LE GRAND CIRQUE SUR LA ROUTE

Ce n'est pas aussi riche qu'Indianapolis ou aussi rapide que Daytona, mais lorsque le Grand Prix est couru à Watkins Glen, c'est le plus grand chapiteau de la course automobile.



INDIANAPOLIS est plus long et plus rapide que n'importe quelle épreuve de Grand Prix, et plus riche que tous les Grand Prix ensemble. Les voitures de course sur route les plus rapides sont aujourd'hui les superbes Can-Am, qui courent pour le championnat d'Amérique du Nord. Et rien ne peut vous prendre à la gorge et vous éblouir comme les gros stock-cars sur les pistes inclinées du Sud, si ce n'est les puissants prototypes qui courent à Sebring ou au Mans. Avec tous ces formidables bolides sous les yeux, pourquoi les pilotes et les constructeurs consacrent-ils encore tant de temps et de peine à la classique voiture de Grand Prix ? Cette idée n'est-elle pas périmée à notre époque de moteur à turbine et de transmission automatique ? Quand on lui posa cette question, Bruce McLaren répondit tout étonné :

« Pourquoi ? Mais tout simplement parce que c'est le Grand Prix. »

En quelques mots, McLaren a tout dit. L'épreuve du Grand Prix n'est pas une mode passagère. C'est l'expression actuelle d'une tradition qui date de 1906, une tradition riche en actes héroïques, en péripéties sportives, en puissance politique et industrielle, en progrès techniques. Ce n'est qu'en 1959, avec la première épreuve moderne du Grand Prix des E.-U., que ce pays commença à prendre part à cette épopée sportive.

Cette épreuve, surnommée non sans raison le « Cirque », débute par la mise en place le jeudi, suivie par l'entraînement le vendredi et le samedi, avec la grande représentation le dimanche. Le 3 octobre, le « Cirque » s'installe à Watkins Glen, N.Y., le berceau des courses sur route aux E.-U. Le 6 octobre, l'épreuve a lieu.

Le Grand Prix est une épreuve essentiellement internationale. En principe, n'importe quel organisateur respectable peut organiser une épreuve de Grand Prix pour voitures de la Formule 1 ; il existe plusieurs épreuves sans championnat en Angleterre et en Italie. Mais chaque pays ne peut avoir qu'une seule course comptant pour le championnat. Jusqu'en 1959, Indianapolis a compté pour le championnat mais ce n'est plus le cas. Le premier Grand Prix américain a été couru à Sebring, le second à Riverside en 1960, et depuis, toutes les épreuves ont été courues à Watkins Glen.

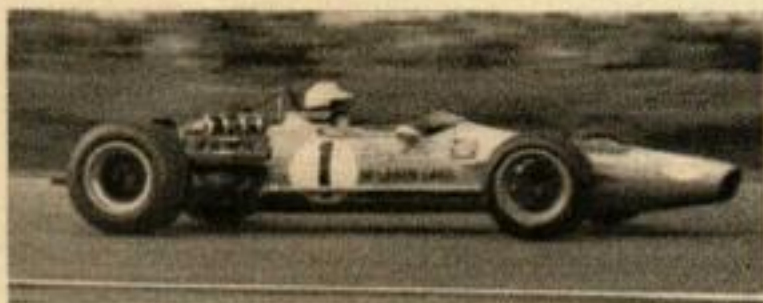
Le calendrier 1968 du Grand Prix est le plus chargé de l'histoire avec 12 épreuves à championnat. Dans l'ordre, elles ont été courues en Afrique du Sud, en Espagne, à Monaco, en Belgique, en Hollande, en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Italie, au Canada, aux E.-U. et au Mexique. Aucun autre genre de course n'a un caractère aussi nettement international. Le championnat du Grand Prix est décerné aux pilotes et non aux voitures. Cela est important, car toutes les voitures doivent être conformes aux spécifi-

DES ROUES DECOUVERTES, une forme de cigare, tel est l'engin typique pour l'épreuve du Grand Prix. Remarquez les circuits complexes d'échappement.

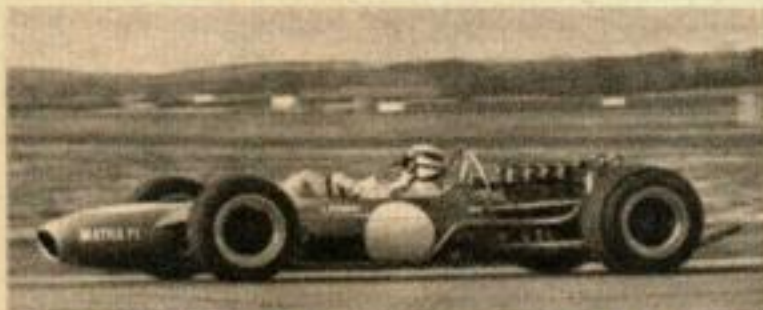
cations très strictes de la Formule 1, leurs performances sont à peu près les mêmes, bien que loin d'être identiques. Les voitures de Grand Prix d'aujourd'hui, avec plus de 400 CV de puissance, exigent des pilotes exceptionnellement adroits. L'épreuve de Grand Prix est donc peut-être celle qui — courue sur les 12 pistes les plus dures du monde — met vraiment en valeur les qualités du bon conducteur. L'une des plus grandes tragédies dans l'histoire récente des courses a remis en jeu cette année le championnat. Le pilote écossais Jim Clark a gagné la première épreuve de la saison et semblait en bonne voie de devenir champion pour la troisième fois. Avec la réputation mondiale d'être le plus doué de tous, il se tua dans une épreuve secondaire en Allemagne. Si le grand Clark doit avoir un successeur, on le découvrira cette saison. Il y a beaucoup de prétendants à la couronne. Un autre écossais Jackie Stewart, a déjà gagné un Grand Prix. Un Mexicain, Pedro Rodriguez, a pris la tête d'un Grand Prix. L'anglais Graham Hill, un ancien champion, a gagné à Monaco, où un autre anglais, Dick Atwood, a établi le circuit le plus rapide. Les Néo-Zélandais Chris Amon et Bruce McLaren ont déjà pris la tête, ainsi que les Français Jean-Pierre Beltoise et Johnny Servoz-Gavin.

D'autres qui sont toujours dans le peloton de tête : Jack Brabham (Australie), Jochen Rindt (Autriche), John Surtees (Grande-Bretagne), Dan Gurney (U.S.A.) et le champion du monde en titre, le Néo-Zélandais Dennis Hulme. On peut donc s'attendre à tout au Cirque du Glen. Il faut seulement déplorer de ne pas trouver plus d'Américains dans le Cirque du Grand Prix. Phil Hill fut un grand champion du monde en 1961. Ron Bucknam et Bob Bondurant ont fait des efforts méritoires, mais ne sont plus concurrents pour le Grand Prix.

Si ce n'est pour la tenacité et le patriotisme de Dan Gurney, les Américains n'auraient même pas une voiture américaine à applaudir



LE NEO-ZELANDAIS BRUCE MAC LARREN pilote des engins conçus et fabriqués par lui-même, équipés d'un moteur V 8 Ford Cosworth de 408 CV. Remarquez l'ogive en fibreglass.



JACKIE STEWART, un excellent pilote et l'une des vedettes du Grand Prix, est au volant d'un engin français Matra avec moteur V 8 Ford anglais.

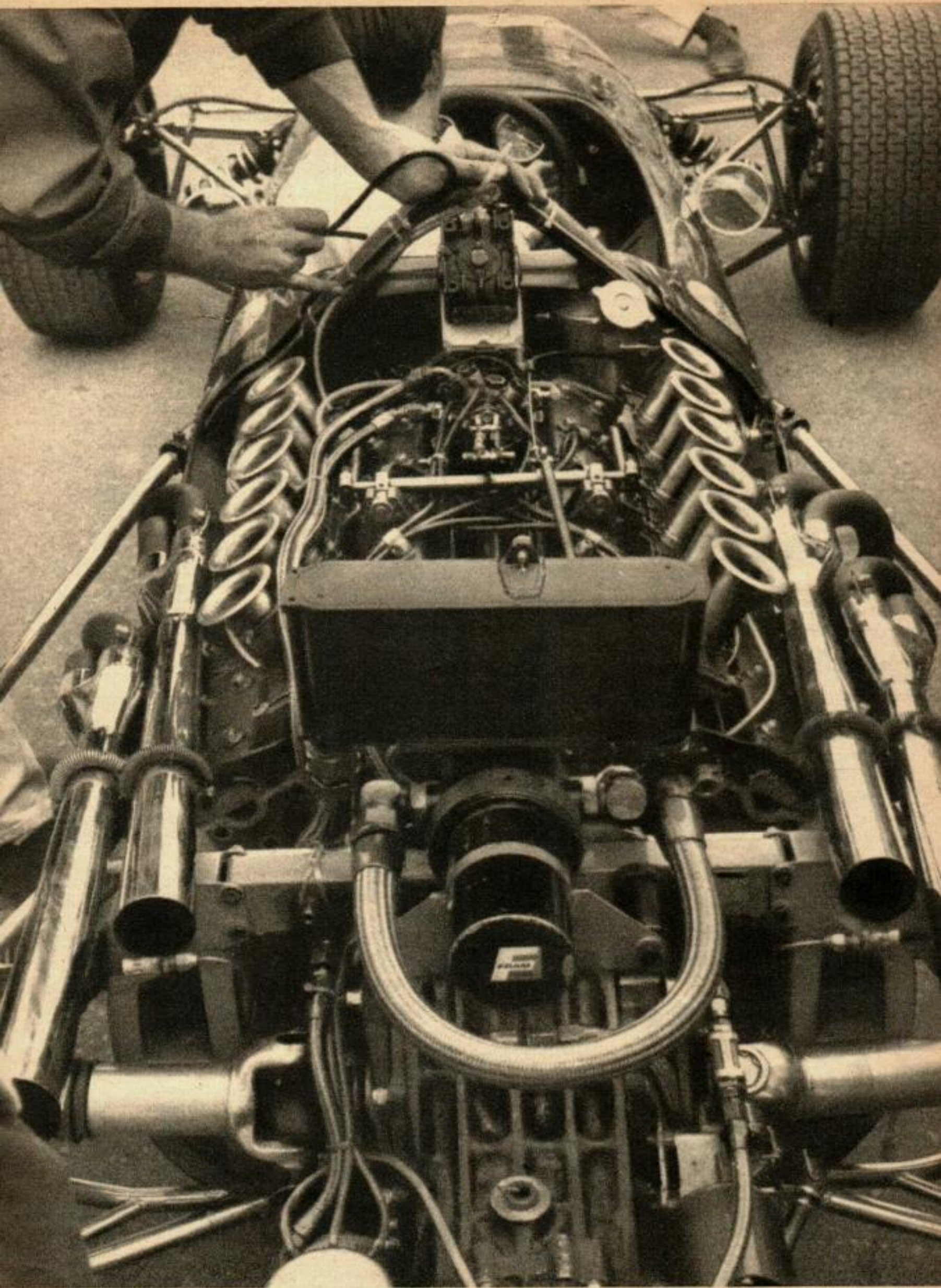
au Cirque du Glen. Lorsque la Formule 1 fut adoptée en 1966, Gurney avait déjà mis sur pied une organisation pour construire l'Eagle Grand Prix. Il fallut beaucoup de courage. Il faut s'incliner devant la compétence et le courage d'un homme qui estime qu'il peut concevoir et construire une voiture conforme à la formule et capable de battre toutes les autres voitures du monde.

La « Formule » fixe les limites à la construction de la voiture. La Formule 1 est pour le Grand Prix. Les formules 2 et 3 sont pour des voitures plus petites et moins rapides. La plupart des formules du passé ont surtout limité la cylindrée des moteurs et la formule actuelle n'y fait pas exception. La cylindrée des moteurs à compresseur ne doit pas dépasser 1,5 litre. Les moteurs sans compresseur ne doivent pas dépasser 3 litres. Jusqu'à présent, tous les moteurs sont des 3 litres sans compresseur. Les voitures doivent peser au moins 500 kg, doivent consommer l'essence courante, avoir un système démarreur à bord, et être munies de dispositifs de sécurité, par exemple barre de tonneau et double cylindre de commande. Les roues ne doivent pas être couvertes par la carrosserie, de sorte qu'elles ont toutes maintenant une forme de cigare.

Ces voitures sont extrêmement compactes, moulées pour ainsi dire sur leur conducteur. Dan Gurney qui est très grand s'emmanche littéralement dans son Eagle, se glissant sous le volant de 30 cm pour s'asseoir presque couché en arrière dans le creux du réservoir d'essence en magnésium. Les réservoirs d'essence jouent le rôle de châssis sur la plupart des voitures de Grand Prix, de même que le moteur en fait également partie. De l'avant jusqu'à l'arrière, ces engins qui coûtent chacun de 300 000 à 375 000 F sont constitués de couches successives d'alliages d'acier, d'aluminium, de magnésium et de titane. Un moteur V 8 Ford-Cosworth — un des modèles les plus simples — coûte 125 000 F.

La lutte très serrée dans les épreuves de Grand Prix a fini par atténuer les différences entre les voitures. Le moteur V 12 est favorisé par tous, excepté Repco d'Australie qui fabrique les moteurs de Jack Brabham et Ford de Grande-Bretagne dont les moteurs construits par Cosworth équipe les Lotus McLaren et certaines voitures Matra françaises. Les deux constructeurs utilisent des V 8. Tous, sauf B.R.M., ont 4 soupapes par cylindre — deux d'admission et deux d'échappement — un dispositif qui date de près d'un demi siècle. Toutes les voitures de Grand Prix d'aujourd'hui ont le moteur à l'arrière, une suspension indépendante avec ressorts à boudin, tous les freins à disques, et l'alimentation par injection. La seule carrosserie ou à peu près dont elles ont besoin, c'est une ogive en fibreglass pour couvrir le radiateur et la partie avant. (Au Cirque du Glen, beaucoup de voitures auront le moteur complètement découvert.) Mais certains conducteurs suivront l'exemple des Lotus et de McLaren qui se

(Suite page 116.)



Le grand cirque sur la route

(Suite de la page 54)

servent de la résistance de l'air pour appliquer les pneus sur la chaussée. McLaren a commencé la saison avec une forme en « coin ». Colin Chapman a poussé cette tendance à l'extrême avec ses voitures à turbine d'Indianapolis et ses dernières voitures de Grand Prix.

Ces nouvelles idées aérodynamiques auront beaucoup de succès à Watkins Glen. C'est une piste plutôt courte, 3 700 mètres seulement. Sur le calendrier de cette année seuls Monaco et Jarama en Espagne ont des pistes plus courtes. Mais elle est également rapide, dépassée en vitesse moyenne seulement par le circuit de Spa, en Belgique, et Monza en Italie. Sur les 5 virages à droite et les 3 virages à gauche de Watkins Glen, les grandes vitesses permettront aux carrosseries en coin d'exercer une forte pression vers le bas.

Un concurrent qui est à la limite de la catastrophe au Glen y trouvera cette année moins d'obstacles. Écoutant les suggestions de l'Association des coureurs de Grand Prix, le directeur de Watkins Glen, Argetsinger, a fait reculer les talus et modifier les barrières pour augmenter la sécurité pour les coureurs comme pour les spectateurs. Un nouveau bloc technique agrandi recevra les voitures qui ont cassé leur moteur en cours d'entraînement et doivent le changer.

Les équipes du Grand Prix disent du bien de l'hospitalité sans façon de Watkins Glen — et aussi, des récompenses. Le Grand Prix américain est le seul qui ne paie pas de prime de participation, mais garantit des récompenses à tous les inscrits du groupe invité de 20 voitures. Sur une bourse de 105 400 \$, le vainqueur reçoit 20 000 \$, la plus forte récompense de Grand Prix de cette saison.

1968, c'est le 20^e anniversaire de l'entrée d'Enzo Ferrari dans les épreuves de Grand Prix avec des voitures qui portent son propre nom. Son équipe est une des organisations classiques qui fournissent des voitures de course aux conducteurs qui veulent courir pour une pitance plus la gloire de tenir le volant d'une véritable Ferrari. Chris Amon et le Belge Jackie Ickx piloteront deux des trois voitures Ferrari qui courront au Glen.

Les voitures B.R.M. britanniques sont entrées deux ans après les Ferrari. Pour 1968, B.R.M. a renoncé à son monstre de 16 cylindres pour construire une voiture orthodoxe en V 12 qui a roulé très vite avec Pedro Rodriguez et Dick Atwood au volant. Une équipe privée présentera une troisième B.R.M. à Watkins Glen pour le groupe britannique Piers Courage.

John Cooper, dont les voitures simples et efficaces ont lancé la mode du moteur arrière dans le Grand Prix, est aujourd'hui à la traîne de l'évolution technique. Il a construit des voitures plus légères autour du moteur B.R.M.

de 390 CV cette année et a engagé le Belge Lucien Bianchi et l'Anglais Brian Redman comme conducteurs.

Une autre équipe classique avec de formidables ressources financières a été formée par le groupe français Matra, un important constructeur de matériel aéronautique. Une voiture bleue que l'on verra au Grand Prix des E.-U. sera entièrement de Matra, et sera pilotée par Jean-Pierre Beltoise. Une autre aura un moteur Ford V 8 britannique, présentée à titre privée par Jackie Stewart.

John Surtess a aidé la firme japonaise Honda à mettre au point sa dernière voiture de Grand Prix. Avec un vilebrequin à roulement à aiguilles, le moteur V 12 de cette voiture poussera son régime jusqu'à 15 000 tours/minutes ou tr/mn pour développer plus de 450 CV. Dan Gurney se présente également seul avec son dernier Eagle, plus mince que jamais. Quand le départ sera donné à Glen, Dan compte développer 480 CV avec son V 12 très compact.

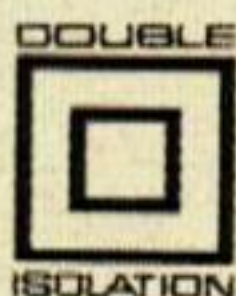
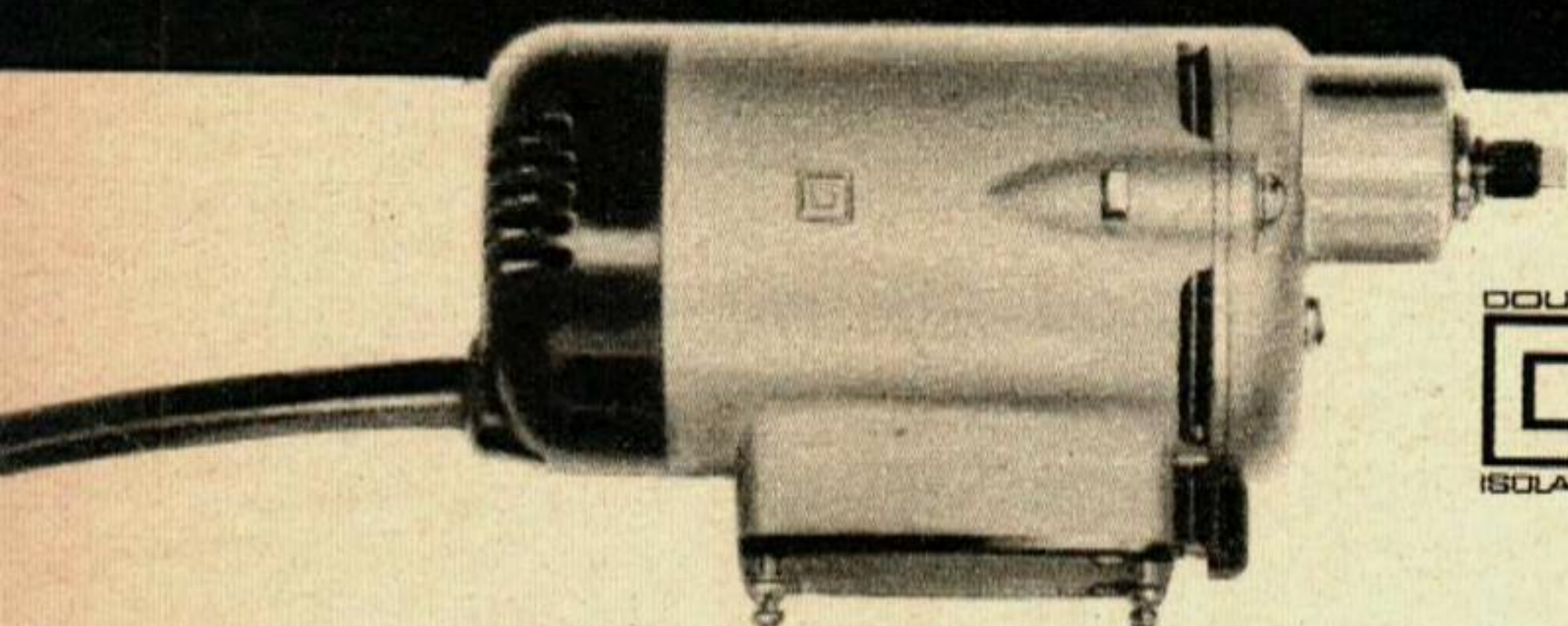
Good Year a aidé Gurney à devenir un constructeur autant qu'un pilote, de même qu'il a autrefois aidé Jack Brabham. Les voitures légères de Brabham ont raflé les championnats au cours des deux premières années de la formule actuelle et pourraient continuer à le faire si Brabham ne s'était pas heurté à des problèmes techniques difficiles.

Un autre poulain de Good Year, c'est Bruce McLaren, un protégé de Brabham, qui a commencé par construire des voitures de sports sous son propre nom, puis se lança dans les voitures de Grand Prix en 1966. McLaren a joué un rôle important dans la série des Can-Am de l'année dernière, s'octroyant Dennis Hulme comme coéquipier et le conservant pour la saison de Grand Prix de 1968. La voiture orange de Mac Laren est équipée du V 8 Ford-Cosworth de 408 CV. Une McLaren plus ancienne avec moteur B.R.M. est présentée par le pilote suédois Joachim Bonnier. McLaren admet que pour pouvoir gagner des prix au Grand Prix de cette année, il lui faudrait présenter des engins mieux conditionnés que l'équipe Lotus qui utilise le même moteur Ford compact et léger. Tant qu'il reste en état de fonctionner la Lotus Ford est à peu près imbattable. Jim Clark a gagné l'année dernière au Glen avec cet engin et Graham Hill a été revigoré par les belles victoires obtenues cette année sur Lotus. Hill, qui a déjà gagné trois fois au Glen,, est cette année encore parmi les favoris. Le manager des Lotus, Colin Chapman, donnera à Hill comme coéquipier le pilote américain Mario Andretti, et aussi peut-être le pilote mexicain Moises Solana. Une quatrième Lotus-Ford sera présentée par l'héritier d'une marque de whisky, Rob Walker, avec comme pilote le Suisse Jo Siffert.

Quelque chose de nouveau se produit toujours dans le mois qui sépare le Grand Prix allemand du Grand Prix italien, la dernière épreuve européenne avant la tournée du Cirque américain à 3 épreuves. (Suite page 118.)

POLYREX

le robot de l'atelier

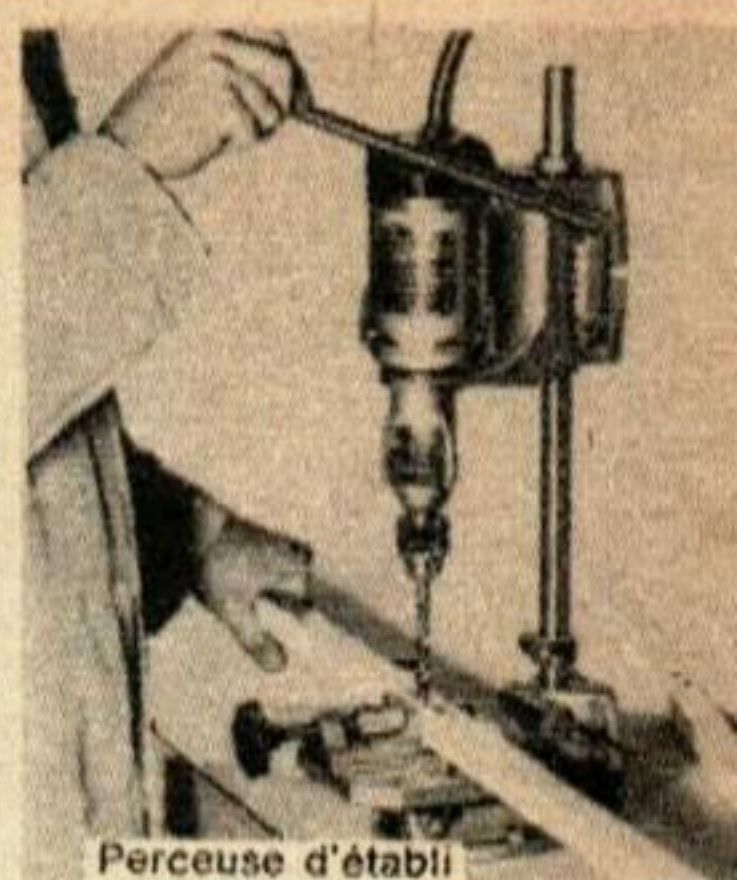


1 BLOC-MOTEUR
20 MACHINES adaptables
 plus de **100 UTILISATIONS**

L.P.F. 940



Perceuse portative



Perceuse d'établi



Nouveau !

ADAPTATION PERCUSSION
 pour percements et tamponnages
 jusqu'à 10 mm dans la brique,
 la pierre, le béton, etc...

Le grand cirque sur la route

(Suite de la page 116.)

Cela pourrait être une nouvelle Honda, ou une nouvelle voiture à quatre roues motrices de Ford de Grande-Bretagne ou une Lotus à moteur à turbine genre Indianapolis. Quelles que soient ces nouveautés, on est sûr de les voir à Watkins Glen et de les entendre jusqu'à l'autre bord du lac Seneca. Elles seront pilotées par 20 virtuoses audacieux qui ne voudront perdre aucun point de championnat dans l'avant-dernière épreuve de la saison. Le Cirque du Grand Prix devient alors une affaire sérieuse.