2000 kms à travers l'Allemagne

Il vient de se courir en Allemagne une épreuve d'endurance sur route comme nous n'en avons pas et ne pouvons en avoir à notre calendrier sportif.

Il s'agissait de parcourir 2.195 km. 8 sur un vaste circuit tracé à travers l'Allemagne centrale, jalonné par les villes de Baden-Baden (départ), Munich, Leipzig, Berlin, Magdebourg, Dortmund, Francfort et retour à Baden-Baden. Itinéraire composé d'un tiers de routes plutôt médiocres, un tiers de routes de montagne sablonneuses et extrêmement accidentées et difficile, un tiers de véritables autostrades.

Sur ce circuit on a lancé plus de six cents voitures, réparties en six catégories, avec les moyennes minima suivantes :

Au-dessus de 4 litres	88 kilomètres
3 à 4 litres	84 —
2 à 3 litres	80 —
1.500 cc. à 2 litres	76 —
1.500 cc. à 1.000 cc.	72 —
Au-dessous de 1.000 cc.	64 —

Le parcours était à couvrir en une seule traite, sans aucune neutralisation pour contrôles ou ravitaillement, avec trois contrôles importants : celui de Munich, où un retard sur l'horaire supérieur à 20 % éliminait le concurrent; celui de Berlin, où une marge de 10 % seulement était tolérée; celui de Dortmund, où la marge n'était plus que de 5 %.

En d'autres termes on tolérait un battement sur l'horaire de marche de 20 % au cours du premier tiers de l'itinéraire, progressivement réduit à 10, puis à 5 %, pour être réduit naturellement à 0 à l'arrivée.

En principe, le parcours n'était pas gardé. En réalité, des milliers de « chemises brunes » (on nous a dit 150.000) avaient été mobilisées et surveillaient la route, munies de drapeaux de signalisation aux abords de passages à niveau et d'obstacles naturels.

On a vu les moyennes à tenir. Pour des voitures de type sport strictement conformes au règlement sportif international, elles étaient extrêmement sévères.

Ce que fut la course

604 voitures au départ; 306 terminent.

La participation était en immense majorité allemande, composée de quelques équipes de marques, comme celles de Mercédès, d'Auto-Union-D.K.W., d'Hanomag, Opel, Stœwer et de la Ford allemande. Et surtout des équipes officielles de voitures militaires de la Reichwehr, des « Motor S.A. » en chemises brunes, de la police, enfin de clubs à tendances plus ou moins militaires.

Des équipes danoises, hollandaises, suisses, tchécoslovaques, britanniques, françaises et italiennes repré-

604 voitures au départ; 306 terminent.

La participation était en immense majorité allemande, composée de quelques équipes de marques, comme celles de Mercédès, d'Auto-Union-D.K.W., d'Hanomag, Opel, Stœwer et de la Ford allemande. Et surtout des équipes officielles de voitures militaires de la Reichwehr, des « Motor S.A. » en chemises brunes, de la police, enfin de clubs à tendances plus ou moins militaires.

Des équipes danoises, hollandaises, suisses, tchécoslovaques, britanniques, françaises et italiennes repré-

sentaient la participation étrangère, fort réduite, d'ailleurs, sauf en ce qui concerne les Italiens, qui avaient une équipe de six Lancia montées par des officiers, une de trois Fiat 1.000 cc. et deux autres voitures.

La construction britannique était représentée par une Riley, plusieurs M.G., une Raleigh, etc...

Enfin, la construction et le sport français étaient présents par quelques Bugatti, Amilcar, Rally, aux mains de sportifs allemands, par deux équipes françaises sur voitures étrangères (Duruy-Rés sur M.G., Gas-Trévoux sur Ford) et, enfin, par une seule équipe 100 pour 100 française : Bouchez et d'Assigny, sur Celtaquatre Renault.

Départ, donc, le samedi matin 21, petites voitures en tête. Première étape en pleine Forêt Noire, très accidentée et moyennes difficiles à tenir. Dès Munich les éliminations par pannes ou accidents étaient nombreuses, en particulier parmi les grosses voitures; 12 voitures étaient mises hors course pour retard supérieur à 20 % du temps accordé. A Fribourg, soit 175 km. après le départ, il y avait déjà 33 concurrents éliminés pour incidents mécaniques!

La première étape fut de loin la plus meurtrière. Mais, après Berlin, la course devint plus rude encore. Parcours en montagne, en caravane, sous un orage épouvantable qui dura près de cinq cents kilomètres, en pleine nuit. Là aussi les accidents furent nombreux.

En revanche, après Dortmund, les concurrents trouvèrent des portions de routes admirables, ou même des autostrades comme Bonn-Francfort, ou la piste de l'Avus, ce qui permit à ceux dont les moteurs avaient tenu le coup de pousser à fond et de rattraper leur retard.

Voici le résultat final des 6 catégories :

Jusqu'à 1.000 cc. : 184 partants, 112 arrivants; 72 éliminés.

1.000 à 1.500 cc. : 172 partants, 93 arrivants, 79 éliminés.

1.500 à 2.000 cc. : 138 partants, 71 arrivants, 67 éliminés.

2.000 à 3.000 cc. : 41 partants, 23 arrivants, 18 éliminés.

3.000 à 4.000 cc. : 48 partants, 4 arrivants, 44 éliminés.

Plus de 4.000 cc. : 20 partants, 3 arrivants, 17 éliminés.

Total : 603 partants, 306 arrivants, 297 éliminés.

Cela donne un pourcentage moyen de 51 % seulement de classés, chiffre qui montre à lui seul la dureté de l'épreuve.

Une épreuve extrêmement dure

Si les petites voitures ont montré une endurance et une vitesse extraordinaires. ce fut, en revanche, une hécatombe en grosses cylindrées.

Les plus de 4 litres, qui devaient tenir le 88 de moyenne n'ont pu classer que 3 voitures sur 20, soit 80 % de décret (l'an dernier le déchet fut identique). La catégorie 3 à 4 litres accusait un déchet plus fort encore : 91 %

En revanche, les 2 à 3 litres, les 1.500 cc. à 2 litres classaient à peu près 50 % de leurs voitures. Les 1.500 cc. et les moins de 1.000 cc. faisaient les meilleures performances.

En particulier les moins de 1.000 cc., qui n'accusaient que 39 % de perte. C'est tout à l'honneur de nos petites voitures modernes.

Les voitures qui furent le plus remarquées furent la 5 litres Mercédès de Bernet, réalisant une moyenne générale de 91 kilomètres, performance facilitée par la virtuosité du pilote.

En 3 litres, excellente performance des Sarrois Seibert et Hofman, tous deux sur Bugatti, des Horch, des Mercédès 2 litres 900.

En 1.500 cc., on eut à enregistrer quelques belles performances : celle des Lancia qui classent 6 voitures sur 6 partants, celle des Steyr, très rapides, des B.M. W. et des Adler, très régulières, celle de la Riley de l'Anglais Gérard, de la M.G. de Krebs, enfin la remarquable tenue de la Celtaquatre Renault, aux mains de Bouchez et de son coéquipier d'Assigny, se classant avec médaille d'or, et réalisant le 72 de moyenne aisément, puisqu'arrivée avec 11 minutes d'avance.

Enfin, en 1.000 cc., exploit des Fiat Ballila Sport, arrivant 7 heures avant les délais imposés et faisant

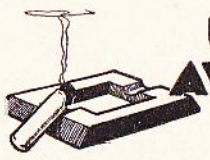
En 1.500 cc., on eut à enregistrer quelques belles performances : celle des Lancia qui classent 6 voitures sur 6 partants, celle des Steyr, très rapides, des B.M. W. et des Adler, très régulières, celle de la Riley de l'Anglais Gérard, de la M.G. de Krebs, enfin la remarquable tenue de la Celtaquatre Renault, aux mains de Bouchez et de son coéquipier d'Assigny, se classant avec médaille d'or, et réalisant le 72 de moyenne aisément, puisqu'arrivée avec 11 minutes d'avance.

Enfin, en 1.000 cc., exploit des Fiat Ballila Sport, arrivant 7 heures avant les délais imposés et faisant

83 de moyenne, au lieu des 64 réglementaires.

Bonne tenue d'ensemble des D.K.W., très nombreuses, et des B.M.W., et victoire de Duruy et Rés, engagés sur une M.G. qui grimpa tous les cols sans le moindre accroc et leur permit de se classer sans pénalisation avec, eux aussi, la médaille d'or.

R. de TAXIS



UNE CIGARETTE AVEC... ... BOUCHEZ

— Je pars courir les 2.000 kilomètres d'Allemagne, nous dit, le lundi 16 juillet, le coureur Bouchez, en visite à nos bureaux.

— Sur?

— Sur une Celtaquatre.

— Où est-elle, votre machine, qu'on aille la voir et en faire un petit essai avant que vous ne partiez?

— Quelque part, sur une chaîne de montage, en pièces détachées...

— Sans blague! Et quand l'aurez-vous pour la préparer et sans doute la « gonfler » quelque peu?

— Mercredi, sans doute. Pas avant. Je l'ai commandée un peu tard et devrai prendre la route aussitôt, pour me rendre à Baden-Baden, d'où a lieu le départ. Je rôderai le moteur en y allant et garderai l'équipement de série : pas le temps de faire autrement; j'ai d'ailleurs confiance dans la machine.

* * *

Nous ne vîmes plus Bouchez d'une semaine, puis, mardi dernier le ramenait dans nos bureaux, la peau un peu halée par le grand air, mais un large sourire de vainqueur éclairant son mince visage...

— Me voilà. J'ai fait comme j'avais dit. J'ai rôdé en route. J'ai quitté Paris avec 200 kilomètres au compteur, j'ai pris le départ à Baden-Baden avec 812 kilomètres, ce qui constituait tout le rôdage et, dès le départ sur les routes tortueuses de la forêt Noire, on a poussé à fond, ce qui s'appelle à fond. Vous pensez qu'en montagne, pour faire du 72 de moyenne, il ne faut pas s'amuser...

— Epreuve dure?

— Comme je crois que seule peut l'être la Coppa d'Oro des 6.000 kilomètres en Italie; Bol d'Or et 24 Heures du Mans sont une amusette à côté. Pensez : 31 heures de route sans désemparer, les ravitaillements en carburant et huile, boissons et victuailles étant à réaliser sur la moyenne. Ni d'Assigny, ni moi ne connaissions le parcours; heureusement d'ailleurs: si on l'avait connu on n'aurait pas osé partir...

— Les routes?

— Un tiers médiocre, un tiers terrible, avec côtes et virages en épingles ou à angle droit, un tiers véritables pistes de vitesse.

— Bon accueil pour les étrangers de la part des organisateurs?

— Très large, très correct : hébergés dans les meilleurs hôtels au départ et à l'arrivée, essence, ravitaillement en aliments et boissons assurés gracieusement. Nous n'étions que trois équipages français, et les seuls sur voiture française. Dire que notre présence soulevait l'attendrissement général serait inexact : il ne faut pas oublier que l'épreuve était, au fond, une vaste manœuvre d'entraînement militaire. Police, chemises brunes, Reichwehr camouflée composaient les quatre cinquièmes de l'effectif des pilotes avec leurs roadsters « réglementaires ». A la distribution des prix, le Führer *des* Kraftfahrsport *a résumé ainsi le sens de l'épreuve : « Nous avons voulu savoir si nos formations étaient prêtes au premier signal à se rendre dans les délais aux postes de frontière. »*

C'est assez clair. Quant à l'organisation, elle fut parfaite et formidable : cent cinquante mille nazis pour surveiller les routes, des avions pour transporter les officiels, des contrôles fonctionnant comme des mécaniques, partout un ordre parfait. Certainement cela est revenu à quelques beaux millions de nos francs...

J'ai gardé pour la fin la question qui va rendre le froid Bouchez prolixe comme un méridional, car la reconnaissance du pilote pour la machine qui l'a mené

les délais aux postes de frontière. »

C'est assez clair. Quant à l'organisation, elle fut parfaite et formidable : cent cinquante mille nazis pour surveiller les routes, des avions pour transporter les officiels, des contrôles fonctionnant comme des mécaniques, partout un ordre parfait. Certainement cela est revenu à quelques beaux millions de nos francs...

J'ai gardé pour la fin la question qui va rendre le froid Bouchez prolixe comme un méridional, car la reconnaissance du pilote pour la machine qui l'a mené

à bon port est un phénomène connu :

— Et la machine?

— Ah! mon vieux, admirable! Je n'aurais pas cru qu'elle marche comme ça. Une tenue de route, une maniabilité de grande classe, un freinage comme peu de voitures en ont. En côte elle est extraordinaire. Pensez qu'on monte à soixante-dix et plus en seconde, sans que le moteur vibre; heureusement, d'ailleurs, car en plat nous étions moins rapides que les Allemands — un bon 110 au compteur, cependant — et, en fin de parcours, nous avons dû bourrer à fond, ayant perdu à réparer un pneu éclaté après un contact un peu rude avec un trottoir.

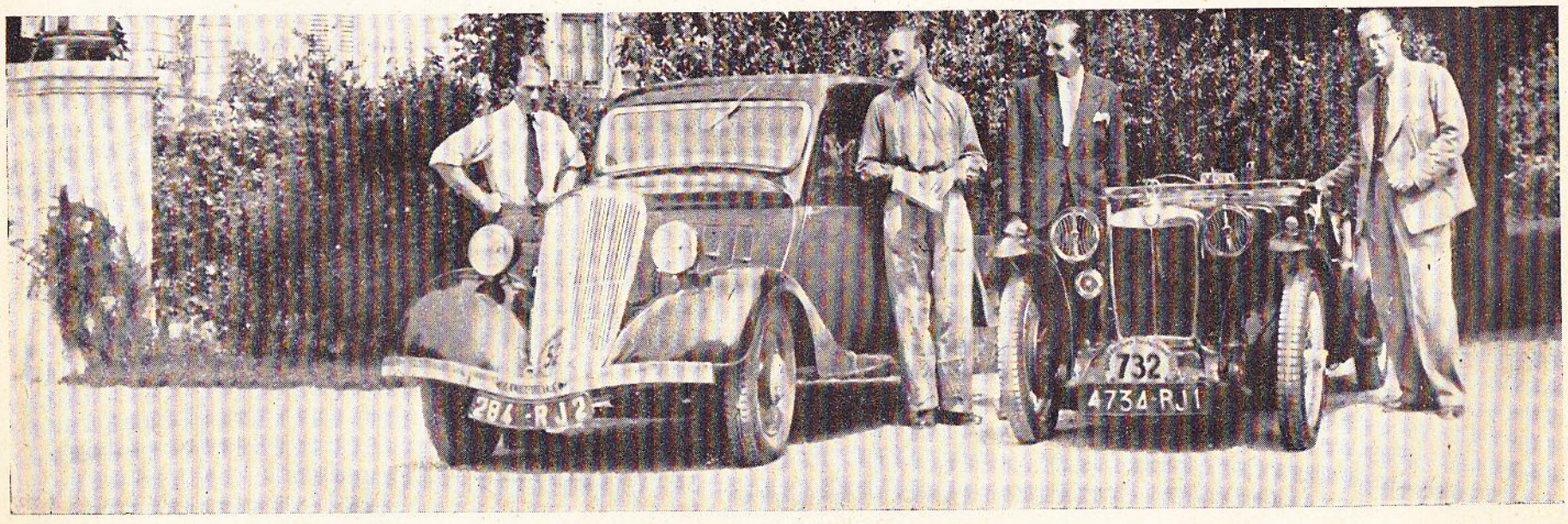
Les derniers 180 kilomètres ont été parcourus en deux heures juste : 90 de moyenne, c'est joli, n'est-ce pas?

Et notez bien que si nous étions la seule équipe 100 % française, conducteurs et voiture, nous étions équipés en 100 % Renault : voiture Renault, huile Renault « Sport » superlubrifiant Renault « Stelcyl », bougies Renault. Tout cela a marché superbement.

On n'a rien, ce qui s'appelle rien eu. Voici la voiture devant la porte. Venez voir comme elle gaze...

Et Bouchez m'entraîne à l'essai de sa bagnole, qu'un cercle de badauds, intrigués par la boue dont elle est parée, par les grands numéros qui couvrent sa portière et par les plaques jaunes et noires inscrites en allemand accrochées aux pare-chocs, entourent avec curiosité...

R. DE T.



Deux équipes françaises vainqueurs en Allemagne : d'Assigny et Bouchez, sur Renault ; Duruy et Rès sur M. G.

© Collection PhiMey