



● Vanthier-Chollet (Renault 16 N° 50) premiers dans l'épreuve d'efficacité en classe IV.

● Flament-Velut (N.S.U. 41 Sport Prinz N° 84) vainqueurs « efficaces » de la classe I.

XI^E MOBIL ECONOMY RUN EN ATTENDANT LES

...s'engageait sur une
...me place. Fort de sa
...it les « dégâts » dans
...temps des voitures de
...lu dans la Route des
...inaut 15^e au scratch.

GÉNÉRAUX

...ntes classes.

Class./ Groupe*	Clas./ ind.	Pts
1. T/S	1.	3 092
1. S/P	1.	3 131
2. T/S	2.	3 154,2
2. S/P	2.	3 199,2
3. S/P	3.	3 679,4
3. T/S	4.	3 728
1. T	1.	3 855,4
4. T/S	3.	3 933,4
2. T	2.	3 953
3. T	3.	4 136
5. T/S	5.	4 278,2
4. S/P	4.	4 560
6. T/S	6.	4 629
4. T	4.	4 795,4
5. T	5.	4 847,4
7. T/S	7.	5 338,4
6. T/S	8.	5 366,4
6. T	7.	5 645,2
5. S/P	5.	5 765,6
9. T/S	10.	5 950,2
10. T/S	9.	6 016,6
11. T/S	11.	6 037
6. S/P	8.	6 210
7. S/P	7.	6 254,6
8. S/P	6.	6 338,2
7. T	9.	6 349,8
8. T	6.	6 512,2
12. T/S	12.	6 681,4
9. T	8.	6 775,8
9. S/P	9.	7 133,6
10. T	10.	7 143,2
12. T/S	13.	7 641,2
11. T	12.	7 675
14. T/S	14.	7 756,4
15. T/S	15.	7 847,2
10. S/P	10.	8 524,6
12. T	11.	8 882,6
13. T	14.	9 064,4
14. T	13.	9 510,4
11. S/P	11.	9 936,6
15. T	15.	10 542,2
16. T/S	16.	10 606,6
17. T/S	17.	11 560,4
18. T/S	18.	11 853,4
16. T	17.	12 155,8
17. T	16.	12 423,8
12. S/P	12.	12 740,2
18. T	18.	13 101,2

Pour sa onzième édition, le Mobil Economy Run, organisé par l'Association sportive de l'Automobile-Club basco-béarnais, avec le concours de l'A.C.O. et du Royal Automobile-Club de Belgique, a changé de formule.

Depuis dix ans, le Run français, qui compte comme l'une des plus grandes épreuves routières internationales de consommation, a abandonné le circuit touristique pour entamer une carrière sur piste, ce qui lui vaut d'être la première épreuve de ce genre se disputant en circuit.

Strictement ouvert aux voitures de Tourisme (de série et Tourisme des groupes I et II définis par le Code sportif international), le Run 1966 comportait deux épreuves distinctes, soit une épreuve de rendement énergétique inspirée des données utilisées pendant les 24 Heures du Mans et une épreuve plus importante d'efficacité, disputée sur vingt heures, ces deux concours ayant eu lieu sur le circuit Bugatti du Mans, qui développe 4,422 kilomètres.

A l'encontre de sa dernière édition, il va sans dire que le Mobil, nouvelle formule, prend une signification différente dans la mesure où, d'une épreuve qui ne faisait intervenir que la consommation sur la route d'après des moyennes imparties, le Run a évolué vers une épreuve d'efficacité tenant compte de la consommation en fonction de la vitesse. Certes, cette formule n'est pas inédite, car, depuis 1961, les organisateurs avaient introduit cette forme de concours en ajoutant au parcours routier une épreuve d'efficacité de 3 heures sur différents circuits français (Miramas la première année, puis Monthléry deux fois consécutives, le Mans et Clermont). Ne constituant qu'une ébauche à ses débuts, l'épreuve d'efficacité maintenant bien rodée a été utilisée sur 20 heures du circuit Bugatti. Rappelons-en cependant les caractéristiques essentielles.

C'est l'établissement du rapport (V/C) de la Vitesse moyenne horaire sur 20 heures (sans neutralisation de temps qu'il s'agisse des ravitaillements, de réparations éventuelles ou encore des changements de pilote) par la Consommation moyenne aux 100 km (en litres) qui détermine cette épreuve. Cela revient à dire qu'il s'agit tout simplement (ce n'est pas là la moindre difficulté) d'atteindre une vitesse relativement élevée pour une consommation relativement faible. On constate alors que ce rapport (ou indice) passe par un maximum pour une certaine vitesse, ce qui signifie à ce moment-là que l'efficacité du véhicule a atteint son apogée.

Quant à la deuxième épreuve de rendement énergétique, le résultat fait intervenir le poids et la vitesse (affecté d'un coefficient important) du véhicule en rapport avec la consommation aux 100 km.

En ce qui concerne la participation et la répartition des véhicules, le Mobil était donc ouvert au Tourisme divisé selon six classes nor-

males allant de 0 à 700 cc et par tranches de 300 cc jusqu'au-dessus de 2 L de cylindrée, plus une catégorie de voitures expérimentales. Cette classe ne faisant l'objet d'aucune homologation dans les groupes I et II de l'annexe J, rassemblait une voiture à piston rotatif (spider N.S.U. Wankel) et des diesel (Peugeot 404 D et Mercedes 200 D).

D'autre part, pour que l'épreuve conserve toute sa signification vis-à-vis des constructeurs et des usagers, aucune modification n'était admise sur les voitures participantes et les opérations de contrôle portaient principalement sur la vérification des carburateurs, des dimensions du gicleur afin de replacer les conditions et les résultats de l'épreuve comparables aux voitures client.

Le nouveau visage que prenait le Run « 66 » n'a pas manqué de susciter l'intérêt des grands constructeurs, puisque sur 42 voitures au départ (soit 12 marques) 15 étaient engagés officiellement par la General Motors avec 8 voitures, par Citroën avec 3 voitures, par Ford et Austin avec une voiture et Mercedes avec une diesel. Par le truchement de concurrents indépendants, la plupart des grandes marques européennes étaient également représentées, qu'il s'agisse de Renault, Peugeot, Volkswagen, B.M.W., N.S.U., Glas, etc.

Disputée sur 20 heures, l'épreuve d'endurance s'est déroulée dans des conditions climatiques épouvantables. S'ajoutant à la discipline que devaient s'imposer les concurrents qui tournaient presque tous sans changer de vitesse (en quatrième) à une moyenne variant entre 60 et 80 km/h, la pluie qui tombait pratiquement sans interruption, puis le brouillard qui fit son apparition à la fin de la nuit, contribuaient à durcir l'épreuve et à grandir le mérite des 37 rescapés.

Au cours de cette épreuve, cinq voitures rejoignaient en effet le

24 HEURES... LE MANS LIVRE AUX ECONOMES

parc fermé. Après deux heures trente-cinq de course, le premier abandon frappait Picard-Andraud dont la 404 Peugeot à injection tombait en panne d'allumage. Un peu plus tard intervenait celui de Aublet (Opel Kadett coupé) qui était victime d'un incident de route (voiture sur le toit), de même que notre ami Dayan, qui conduisait la plus « grosse » voiture engagée, une Pontiac GTO (consommant 14 litres aux 100 km) et cassait un arbre de roue avant gauche. Enfin la N.S.U. de Kesteloot et la Plymouth Valiant de Demoulin étaient respectivement éliminées sur panne d'allumage et de batterie.

Finalement, tous les concurrents arrivés accomplissaient leur contrat qui s'exprimait suivant les classes en une distance minimum à parcourir variant entre 1 216/1 503 km sur la totalité de l'épreuve.

En classe 1 (jusqu'à 700 cc), la victoire revenait à Flament-Velut qui, au volant de leur N.S.U. sport, couvraient 1 419,462 km en consommant 63,33 litres, ce qui représentait une consommation moyenne de 4,46 litres aux 100 km pour une vitesse moyenne de 70,96 km/h. Ils précédaient l'Ami 6 de Paillet-Sautenet qui concédait 159,192 km pour une consommation totale de 56,10 litres, soit une moyenne de 4,45 litres pour 100 km.

En classe 2 (de 700 à 1 000 cc), la Panhard 24 B de Lelong-Jouanneaux, deux spécialistes, obtenait le meilleur indice de 14,19, distance totale de 1 326,600 km, pour une consommation de 61,80 litres, soit 4,66 litres aux 100 km, accomplis à la moyenne de 66,104 km/h. Avec des indices sensiblement voisins, Lelong-Jouanneaux devançaient une autre Panhard 24 B pilotée par Molina et Pineau, puis la 24 CT de « Jean-Luc » de Mulster.

En classe 3 (de 1 000 à 1 300 cc), l'Opel Kadett de Riart-Mougin s'avérait la plus efficace. Après 1 521,168 km effectués à la moyenne de 75,847 km/h, ils n'utilisaient que 99,40 litres, ce qui donne une con-

sommation moyenne de 6,53 litres. Dans cette catégorie, la GM plaçait 3 voitures parmi les 4 premières (avec Masson-Mesange et Robic-Billard) alors que les intrus en la personne de Yschar et Cuttica (N.S.U. Prinz 1000 TT) s'intercalaient à la seconde place.

En classe 4 (de 1 300 à 1 600 cc), la Renault 16 de Vauthier-Chollet l'emportait sur deux Volkswagen 1600 TL (Balas-Thibault et Hennuy-Bricout) et la Ford Cortina GT de Morrenhout-Vanderelst. Affichant 1 490,214 km au compteur, la Renault 16 consommait 103,75 litres, ce qui fait, pour une moyenne de 74,304 km/h, une consommation moyenne de 6,96 litres aux 100 km contre 7,17 litres et 1 499,058 km à 74,808 km/h à la première VW.

En classe 5 (de 1 600 à 2 000 cc), le Hollandais Gatsonides, au volant d'une Citroën ID 19, et qui bouclait son cinquième Run, devançait de justesse une autre Citroën du même type pilotée par Maurel et « Fenestrat ». Ayant prouvé à maintes reprises, au cours d'une brillante carrière de rallyeman, qu'il savait aller vite, l'ex-vainqueur de Monte-Carlo (en 1953), démontrait aussi qu'après 1 468,104 km à la moyenne de 73,359 km/h avec 102,40 litres d'essence, une ID 19 se contentait de 6,97 L aux 100 km.

Enfin, en classe 6 (au-dessus de 2 000 cc), la victoire revenait à l'équipage Boucher-« Pont » sur une Opel Rekord 2,6 L coupé. Pour un kilométrage total de 1 547,700 km à la moyenne de 77,367 km/h et 134,40 litres d'essence, l'Opel Rekord affiche une consommation moyenne de 8,68 litres aux 100 km.

La deuxième épreuve fondée sur le rendement énergétique faisant intervenir le poids, la consommation et la vitesse, fut marquée par une pluie diluvienne durant les 2 heures de course. Etant donné l'importance du coefficient 3 attribué à la vitesse, les 30 concurrents admis à disputer cette épreuve devaient augmenter l'allure sans négliger pour autant l'incidence des

deux autres facteurs précités. Après cette seconde épreuve, en comparant les résultats obtenus dans chacune des deux épreuves, on s'aperçoit que la consommation croît dans des proportions rapides compte tenu des moyennes qui variaient avec une augmentation de l'ordre de 15 à 20 km/h sur celles enregistrées pendant l'épreuve d'endurance où l'économie intervenait en premier lieu. En ne s'en tenant qu'à la comparaison des résultats de classes extrêmes, en classe 6, Boucher (Opel Rekord 2,6 L), pour une moyenne de 77,367 km/h, consommait 8,68 litres aux 100 km dans la première épreuve, alors que, dans la suivante, l'Opel consommait 14,98 litres aux 100 km pour une augmentation de 15,702 km/h sur la moyenne horaire. En classe 1, la petite N.S.U. de Flament, qui consommait d'abord 4,46 litres à 70,96 km/h, passait à 7,09 litres pour une moyenne de 85,405 km/h. G.F.

En définitive, si nombreux sont ceux qui regrettent l'ancienne formule d'une randonnée touristique à travers la France que les impératifs de la circulation et de l'organisation ont hélas révoqué, le Mobil Economy Run 1966 a donné des résultats riches d'enseignements et aura suscité l'engouement certain de nombreuses firmes et non des moindres. Cependant, nous pensons qu'il serait souhaitable, sans modifier les formes actuelles des épreuves, de faire intervenir un classement scratch général pour chaque épreuve, sans affectation d'indice ou de handicap. Les résultats permettraient de fixer la consommation hiérarchique de chacun des modèles et types de véhicules participants. D'autre part, nous pensons que le choix d'un circuit ou encore d'une boucle fermée d'un parcours réunissant de plus grandes difficultés naturelles, ajouterait l'élément spectaculaire à une épreuve dont le sérieux et l'utilité ne sont plus à démontrer.

ÉPREUVE D'EFFICACITÉ

CLASSE VI				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
Cl.	N°	PILOTES ET VOITURES				
1.	10	BOUCHER-« PONTI » (Opel Rekord 2,6 L)		77,36	8,68	8,91 (2.)
2.	12	GARCIA A. - GARCIA D. (Citroën DS-21)		79,37	9,91	8,01 (1.)
3.	6	MICHELET G. - DECHAUMEL J. (Chevrolet Corvair)		79,36	11,19	7,09 (3.)
CLASSE V				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
1.	22	GATSONIDES M. - GATSONIDES T. (Citroën ID-19)		73,35	6,97	10,52 (4.)
2.	20	MAUREL P. - « FENESTRAT » (Citroën ID-19)		73,57	7,21	10,21 (3.)
3.	36	DESCAMP G. - LONGUE J. (Ford Taunus 17 M)		75,64	7,73	9,79 (8.)
4.	40	GRASSET A. - « DU VIGAN » (Peugeot 404 inj.)		75,61	7,81	9,68 (1.)
5.	24	DE CORTANZE A. - JULLIEN (Opel Rekord 1,9 L)		78,25	8,22	9,52 (5.)
6.	38	REICHENBACH - FEVRIER R. (Peugeot 404 inj.)		76,00	8,12	9,36 (2.)
7.	26	CHAILLET J.-M. - CURIEN J.-M. (Opel Rekord 1,9 L)		76,70	8,58	8,94 (6.)
8.	30	STURNY J. - BAERENZUNG J. (Volvo 122 S)		78,49	9,01	8,71 (7.)
9.	34	MARTIN M. - BRETEAU Y. (B.M.W. 1800 TI)		81,08	9,47	8,56 ND
10.	28	ROUSSEAU M. - DUREZ W. (Volvo 122 S)		76,07	9,23	8,24 ND
11.	32	LEGRAND R. - LEBAYON P. (B.M.W. 1800 TI)		79,89	10,56	7,57 ND
CLASSE IV				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
1.	50	VAUTHIER C. - CHOLLET J.-C. (Renault 16)		74,30	6,96	10,68 (1.)
2.	46	BALAS H. - THIBAUT J.-P. (Volkswagen 1600)		74,80	7,17	10,43 (2.)
3.	44	HENNUY P. - BRICOUT A. (Volkswagen 1600)		77,04	7,86	9,80 (3.)
4.	48	MOERENHOUT - VANDERELST (Ford Cortina G.T.)		77,19	9,49	8,13 ND
CLASSE III				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
1.	62	IRIART J. - MOUGIN R. (Opel Kadett)		71,40	5,80	12,31 (6.)
2.	60	YSCHARD R. - CUTTICA C. (N.S.U. Prinz 1000 TT)		74,59	6,15	12,13 (5.)
3.	66	MASSON R. - MESANGE J. (Opel Kadett coupé)		71,40	5,94	12,02 (2.)
4.	64	ROBIC J. - BILLARD J.-L. (Opel Kadett coupé)		71,18	5,95	11,96 (3.)
5.	56	BOVIS G. - PEUREY Y. (Renault R-10)		75,84	6,53	11,62 (1.)
6.	54	MAILLOT - DE GRANDSEIGNE (Renault R-10)		75,84	6,71	11,29 (4.)
7.	70	BURLET - HAIE F. (Renault R-8 Major)		73,07	6,74	10,84 ND
8.	58	WALLMANN L. - GRETILLAT C. (Morris 1100)		74,47	8,37	8,90 ND
9.	52	BIJISMA M. - SCHOUS P. (Glas 1204 TS)		75,31	10,12	7,44 ND
CLASSE II				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
1.	74	LELONG P. - JOUANNEAUX G. (Panhard 24 B)		66,10	4,66	14,19 (1.)
2.	76	MOLINA G. - PINEAU L. (Panhard 24 B)		67,11	5,59	12,01 (2.)
3.	80	BODENGHIEN - BARTHELEMY H. (Austin Seven)		68,70	6,14	11,19 (3.)
4.	78	« JEAN-LUC » - DE HULSTER (Panhard 24 CT)		71,19	7,20	9,89 ND
CLASSE I				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
1.	84	FLAMENT C. - VELUT J.-C. (N.S.U. 41 Sport)		70,96	4,46	15,91 (1.)
2.	82	PAILLER L. - SAUTENET L. (Citroën Ami-6)		62,95	4,45	14,15 (2.)
CLASSE EXPERIMENTALE (ne faisait l'objet d'aucun classement)				Vitesse moy.	Consom. aux 100	Ind. V/C
14	CHAMBON J. - MARCHE J. (Mercedes 200 D)			79,18	8,69	9,11
16	VAN STEENBERGEN - VAN HOVE (Mercedes 200 D)			77,64	9,58	8,10
18	MALET F. - COURBE C. (Peugeot 404 D)			74,95	7,03	10,66
72	FLAMENT P. - FARVACQUE (N.S.U. Wankel)			80,03	8,02	9,98

Entre parenthèses figurent les positions obtenues au classement à l'énergétique. En gras les différents vainqueurs du Trophée Mobil, qui, fait intéressant, ont été les mêmes dans les deux épreuves.

● Engagée officiellement par Citroën, la Panhard 24 B de Lelong-Jouanneaux s'assurait la classe II, alors que le vétérinaire Gatsonides et son fils sur ID 19 privée se montraient les plus efficaces en classe V en ne consommant que 6,7 L aux 100 km pendant les 20 heures de ronde.

