

3^{ème} ETAPE :

Départ Les Sables d'O. - 9h.41

Arrivée NIORT - 11h.15

Soit : 122 km. En 1h.34 (moyenne = 77,8 km/h)

Aussitôt après le départ nous faisons de l'essence à la sortie de la ville (25 l.15) . La route est sèche, le revêtement en est excellent, pilote en grande forme, l'allure est rapide. Cependant nous remarquons la persistance d'un léger bruit, lors des ralentissements, qui est apparu côté moteur, un peu avant Les Sables, sans retenir notre attention à ce moment-là. Ça ne paraît pas grave, la voiture roulant toujours très bien. En passant à Fontenay-Le-Comte, nous avons 25 minutes d'avance sur l'horaire. Nous arrivons à Niort avec 33' d'avance. Tout d'abord recherche d'un garage, pour voir à ce bruit suspect. Il y a "Général Motors" sur la place en face de nous, ça n'est pas tout à fait indiqué, mais le personnel se met très obligeamment à notre disposition. Etonnement général, nous venons de parcourir 120 km avec bougie complètement desserrée, donc absence presque totale de compression dans un cylindre sur quatre ! Etant donné la moyenne réalisée, c'est une référence ! Les choses sont rapidement et gracieusement remises en état, et l'on nous indique le contrôle qui est à cent mètres de là. Ici, l'A.C. des Deux-Sèvres a bien fait les choses. Réception amicale : « Messieurs, prenez ces tickets, mangez, buvez, rien à payer. »

4^{ème} ETAPE :

Départ de NIORT - 11h.49

Arrivée à LIMOGES - 13h.45

Soit : 159 km. En 1h.56 (moyenne = 82,2 km/h)

Maintenant la voiture "tire" encore mieux. A Pressac, à 88 km du départ, nous avons déjà 27' d'avance sur notre horaire. Etape la plus longue, mais aussi la plus rapide. En cette heure creuse la circulation est très réduite. Nous remontons successivement les cinq ou six voitures de notre catégorie qui étaient parties avant nous. A midi et demi, nous décidons de pousser jusqu'à Limoges pour manger tranquillement. Arrivée à Limoges avec 48' d'avance. En quête d'un restaurant avant de passer au contrôle. Nous déballons nos vivres et les attaquons énergiquement. Toutefois, le pilote n'est pas tranquille, et, au bout de quelques minutes, il laisse son passager en tête à tête avec le casse-croûte pour trouver une station service en vue du plein d'essence et de la vérification des pneus (il est rappelé que nous n'étions pas à un rallye gastronomique !). Enfin contrôle, et préparation au départ.

5^{ème} ETAPE :

Départ de LIMOGES - 14h.33

Arrivée à PERIGUEUX - 15h.49

Soit : 101 km. En 1h.16 (moyenne = 79,7 km/h)

A la sortie de Limoges, la route est, pendant assez longtemps, en légère déclivité. Mais elle est également sinueuse, et le passager dans son coin serre les ...dents ! A Châlus, à 35 km du départ, nous avons 9' d'avance. Le soleil paraissait lorsque nous sommes partis, mais la pluie fait bientôt un retour en force, et cela nous oblige à ralentir considérablement dans les virages qui sont assez nombreux. Il fait plus frais aussi, et nous devons fermer les glaces. Rien de particulier à signaler sur cette étape. Après avoir remonté encore quelques concurrents, nous arrivons à Périgueux avec une avance de 29'. Faisons un tour en ville, puis nous nous rendons sur la place où se tient le contrôle. Là on nous offre l'apéritif. Mais nous préférons nous abstenir, et attendre sagement le départ de l'avant-dernière étape.

6^{ème} ETAPE :

Départ de PERIGUEUX - 16h.18

Arrivée à LA ROCHEB. - 17h.09

Soit : 56 km. En... 0h.51 (moyenne = 65,9 km/h)

La moyenne relativement bonne de cette étape, s'explique par le fait que nous nous sommes arrêtés deux fois sur un parcours ne comprenant que 56 km. Tout d'abord à la sortie de Périgueux, pour mettre dans le réservoir une essence à indice d'octane élevé (en vue de l'épreuve de côte) puis en passant à Mareuil pour prendre du lubrifiant pour tête de cylindres. D'autre part, nous trouvons toujours de nombreux virages et nous roulons sous la pluie. Arrivons à LA ROCHEBEAUCOURT avec 7' d'avance sur l'horaire.

7^{ème} ETAPE :

Départ de LA ROCHEB. - 17h.16

Arrivée à ANGOULEME - 17h.38

Soit : 29 km. En 0h.22 (moyenne = 79,1 km/h)

Nous nous rangeons au bas de la côte, sous le pont du château, devant le poste de chronométrage, les roues avant posées sur la ligne de départ. Attendons quelques minutes qui nous permettent de préparer le chrono, et de voir comment fonctionne le contrôle officiel : un téléphone relie le poste de départ avec le sommet de la côte, d'où un commissaire signale le passage sur la ligne d'arrivée. Le starter indique de mettre le moteur en marche, puis : 5 – 4 – 3 – 2 – 1 – partez ! Le moteur s'affole vite en première vitesse. La deuxième est enclenchée et le régime ne monte pas assez vite à notre gré. Le pilote manifeste son mécontentement. Mais nous arrivons au sommet. Temps : 1'10'' à notre chrono (les officiels diront plus 2/5). Très honorable pour la voiture. Nous continuons sur notre lancée puisque l'épreuve de côte était également le départ de la dernière étape. Un peu plus loin nous chargeons de l'essence ordinaire pour ne pas risquer abîmer la mécanique. Cette dernière étape, qui ne comporte que 29 km, est très vite avalée. Arrivée à Angoulême avec 8' d'avance.

Là le public est nombreux pour assister à l'épreuve finale consistant en une marche arrière de 30 mètres et une marche avant avec virage, entre deux rangs de quilles qu'il faut éviter de toucher.

Le pilote de la Taunus est parfaitement dispos malgré les 705 km accomplis seul au volant, à une allure toujours vive. Il se tire très bien de cette épreuve puisqu'une seule quille est renversée lors de la marche arrière.

Moyenne Générale de l'Épreuve pour la voiture N°65

705 kilomètres parcourus en 9h.06', soit : 77,47 km/h. de moyenne générale

CONCLUSION

Voiture :

Groupe Motopropulseur – On peut dire sans crainte de se tromper que ce moteur est certainement robuste. Tenant compte de ce qu'il a déjà environ 35.000 kilomètres à son actif, il n'a manifesté tout au long du parcours, aucun signe d'essoufflement dû à l'usure. La température extérieure n'étant pas particulièrement élevée, il n'a pas eu tendance à surchauffer. Mené sans ménagement, il a toujours paru à la hauteur de sa tâche. Accélérations honnêtes pour "un latérale", eu égard à sa cylindrée. Plutôt silencieux, les vitesses passent très bien, on peut toutefois regretter qu'il ne dispose pas de quatre rapports.

Tenue de route – suspension – la tenue de route est sans doute le point faible de cette voiture. Sensible au bombé de la route, même en ligne droite, des réactions assez vives apparaissaient sur revêtement médiocre. Nette tendance à se coucher en virages. Légères chasses de l'arrière, cependant facilement contrôlables avec un peu d'habitude. La suspension était bonne jusqu'à 60/70, elle devenait un peu cahotante aux vitesses supérieures.

Dans l'ensemble de l'épreuve, il est certain que la voiture s'est très bien comportée. Les moyennes réalisées l'attestent éloquemment.

Pilote :

En excellente forme physique, maître de ses réflexes, connaissant parfaitement sa voiture, il a rempli son rôle avec brio. Prenant quelquefois des risques, mais juste ce qu'il fallait, il ne pensait qu'à une chose : Rouler ! ...Et il roula merveilleusement. Regrettant, à la fin du rallye, qu'il n'y ait pas 700 kilomètres de plus, avec un parcours de nuit, et un seul pilote, pour "sonner" à la fois hommes et machines.

Passager :

L'auteur de ces lignes ne voulant pas se faire de compliments dira simplement qu'il a été passa...ger.