





A l'occasion de son 20^e Anniversaire

le TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

est heureux de pouvoir vous faire revivre

les heures les plus glorieuses de sa prestigieuse histoire

BERNARD CONSTEN

PRÉSIDENT

*En témoignage de
sa reconnaissance pour les Tours passés
son espoir pour les Tours à venir,
sa bien fidèle amitié.*

ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE
T O U R D E F R A N C E
100, AVENUE CHARLES DE GAULLE
9 2 5 2 2 N E U I L L Y S / S E I N E

747 97-09
637 34-83



Aux Sociétés qui nous apportent leur indispensable appui,
Aux Municipalités qui nous reçoivent en toute bienveillance,
Aux Pouvoirs Publics qui facilitent nos démarches administratives,
Aux Organisateurs qui nous accueillent dans leurs zones d'action,
Aux Bénévoles innombrables, obscurs artisans d'une grande œuvre,
Aux Concurrents, Pilotes, Mécaniciens, Suiveurs et Amis
A tous ceux qui s'unissent pour que chaque année, le Tour soit.

1951-1975

"Si le Tour m'était conté..." ce pourrait être le titre d'un gros volume bourré de chiffres, de documents et d'anecdotes.

Les limites de ce petit album d'une grande épreuve imposent d'en rester aux lignes générales des Tours passés.

Puisse l'évocation des noms glorieux ou des marques célèbres aider à mieux comprendre ce que furent les passionnantes étapes de la plus prestigieuse course aux rubans qui fête cette année son

XX^e ANNIVERSAIRE



Chaque année, l'Automobile Club de Nice-Côte-d'Azur et la ville de Nice tiennent un rôle de premier plan dans l'organisation du Tour Auto.

1899

16-24 juillet

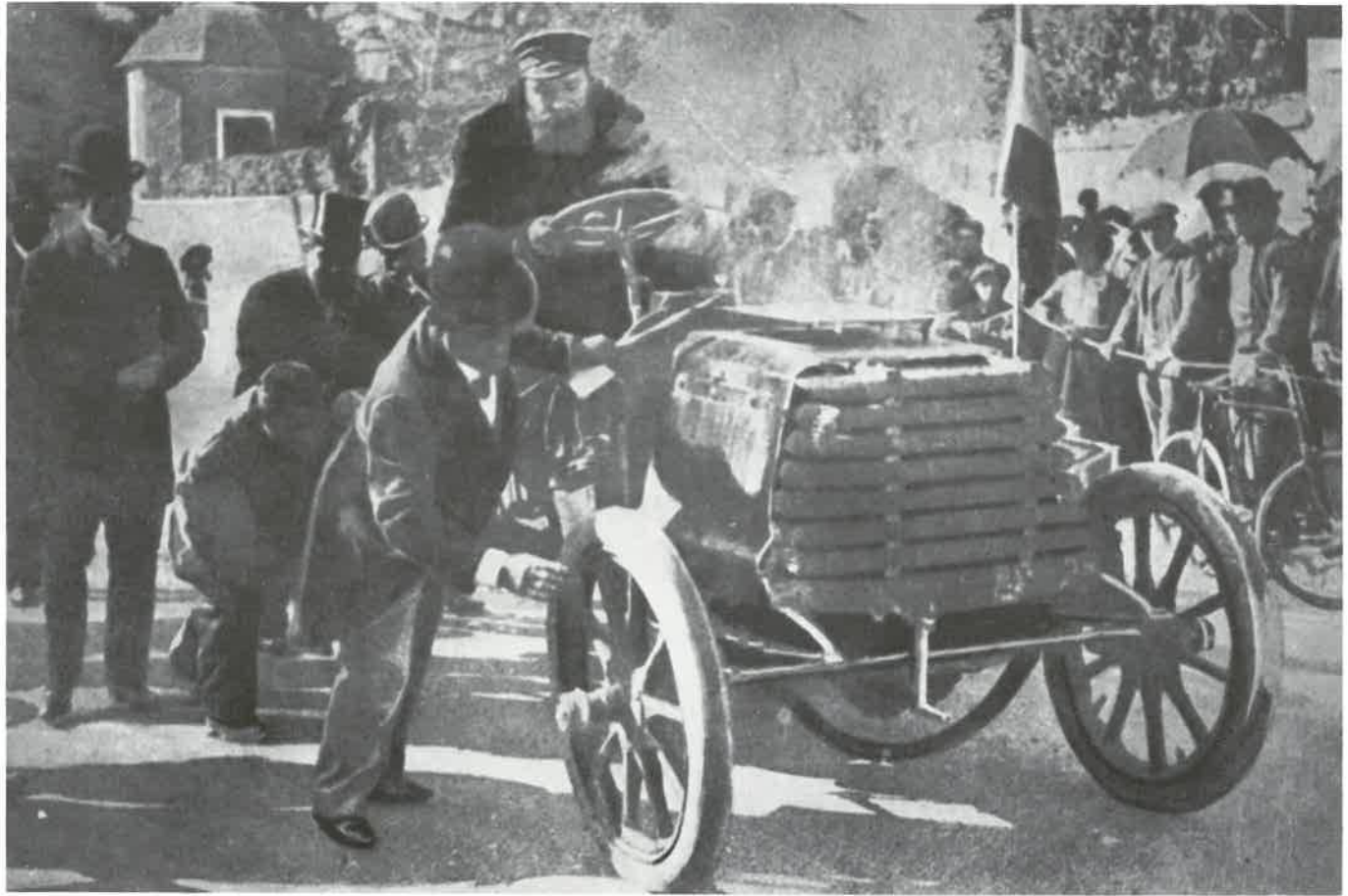
Un peu d'histoire...

Courses de ville à ville, records de vitesse (en début d'année, Jenatzy a atteint les 105 km/h), tout cela ne suffit déjà plus au jeune sport automobile ; et, quatre années avant son homonyme cycliste, le Tour Auto est lancé...

Du 16 au 24 juillet, 19 voitures représentant 6 marques (Panhard, Bollée, Richard, Mors, Vallee et... Bolide) vont s'affronter. Au commandement dès le soir de la première étape, le Chevalier de Knyff prendra sa revanche sur son équipier Charron, dernier vainqueur de Paris-Bordeaux. La Panhard victorieuse soutiendra une moyenne générale de 48 km/h tout au long de ce premier Tour qui sera encore organisé trois fois en 1912, 1913 et 1914.

Après la Grande Guerre, dix autres Tours de France se dérouleront entre 1922 et 1931, ce dernier regroupant autos, motos et... avions !

En toute rigueur, le XX^e Tour de France Automobile 1975 est donc le 34^e du nom, héritier toujours jeune d'une des plus anciennes épreuves automobiles du monde.



*Les phares sont absents
et plus encore les arceaux de sécurité...
Qu'importe, l'enthousiasme est là !*

1951

29 août-11 septembre

Vingt ans après...

C'est aux efforts de l'Automobile Club de Nice que le Tour doit d'avoir revu le jour. Certes, avec ses... 16,700 km d'épreuves de classement la boucle du renouveau n'a rien d'inhumain, mais un rodage s'impose et il faut se garder de décourager les bonnes volontés.

Côté folklore, on est servi, les belles Ferrari 2,5 l côtoyant 2 CV Citroën et 4 CV Renault. De même, les pilotes de talent se retrouvent mélangés aux touristes-routiers, mais tout le monde s'amuse.

Pagnibon accroche, dès Luchon, le ruban jaune sur le capot de sa Ferrari 212, et ni Peron, ni Schell (Ferrari), ni Picard (Porsche), ni Crespin (Jaguar) ne pourront contester sa suprématie.



*Si le programme proposé n'est pas trop difficile,
les concurrents font cependant
connaissance avec les fameux pavés du Nord.*

1952

9-16 septembre

Le bon indice...

Le Tour commence à prendre tournure : 3 étapes, 117 km d'épreuves ; cette fois, c'est du sérieux.

D'emblée, la route se révèle dure et à La Baule, terme de la première étape, le Tour a déjà perdu près du tiers de son effectif. Le classement se faisant à l'indice, les petites et moyennes cylindrées sonnent la charge : seuls Pagnibon et sa Ferrari parviendront à s'intercaler entre la DB-Panhard du ménage Gignoux et la 4 CV Renault pilotée par Moser et... le futur constructeur des célèbres Alpine, Jean Rédélé.

Un jeune Belge à moustache rousse termine 53^e : son nom est Lucien Bianchi.



*Au Tour de France Auto,
comme aux 24 Heures du Mans,
la DB-Panhard est bien la championne
des classements à l'indice de cylindrée.*

1953

5-13 septembre

L'Oscar à l'Osca...

Si le classement à l'indice est maintenu ainsi que le principe des trois étapes, les Voitures de Série sont séparées des Sports.

Dans cette dernière catégorie, les trois Gordini 3 l de Behra, Lucas et Guelfi vont en découdre, mais c'est finalement l'Osca de Péron qui mettra d'accord tout ce beau monde au terme de la grande boucle après l'ascension de la Turbie !

En catégorie « Série », Moser-Rédélé s'inclinent devant Condriller-Daniel ; mais qu'importe, c'est toujours la Régie qui gagne.

A noter, au départ de l'épreuve, une DB-Panhard pilotée par un certain Louis Carlades, alias... S.A.S. le prince Rainier de Monaco.



*Amédée Gordini (à gauche, en cravate)
ne semble pas plus déçu que son poulain
Jean Behra (à droite, lunettes de course)
de la victoire de l'Oscar de Péron (au centre).*

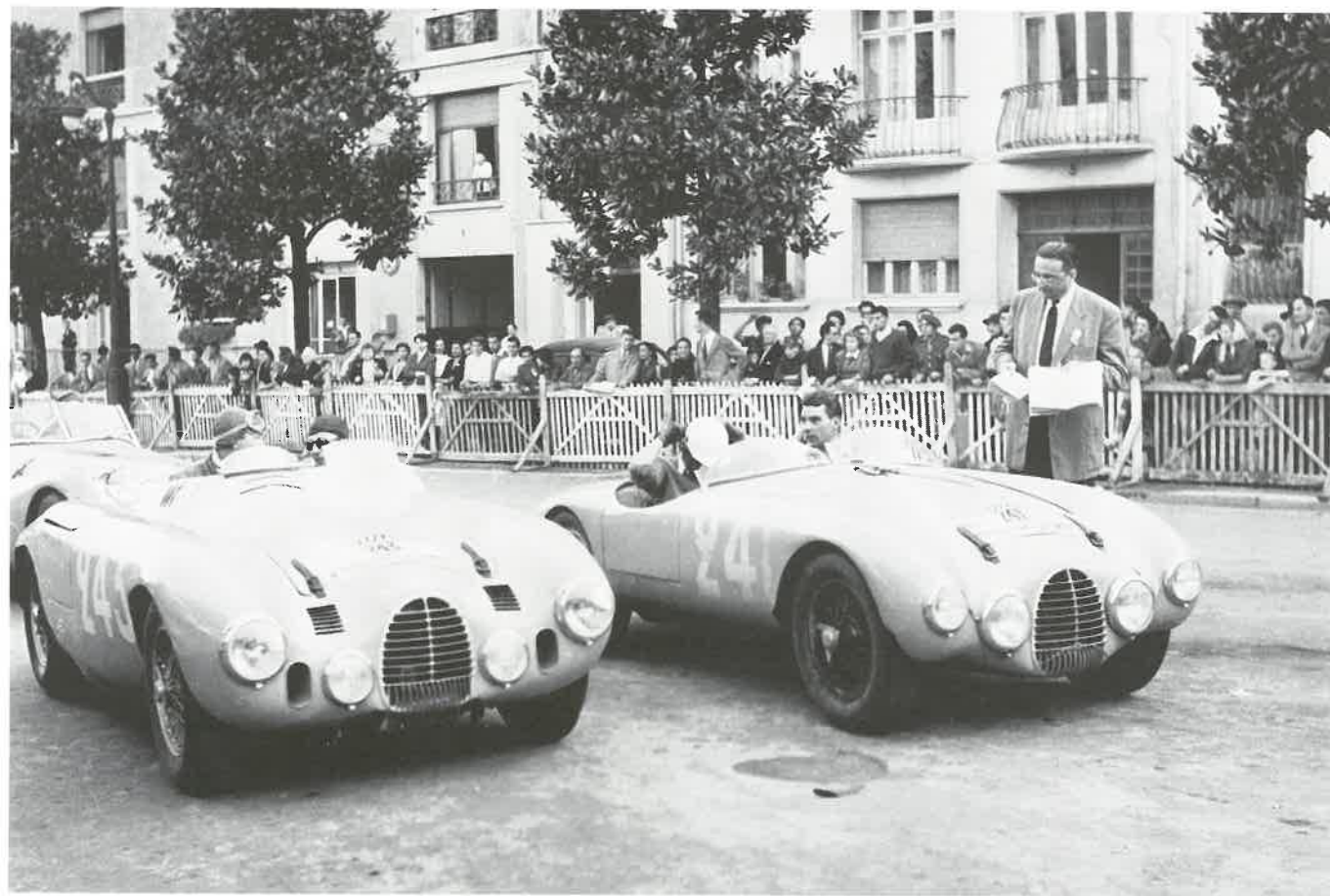
1954

3-12 septembre

Le bon chemin...

Le Tour évolue dans le bon sens, les organisateurs étant revenus au principe du classement scratch. L'équilibre paraît enfin trouvé, et le match Ferrari-Gordini-Osca s'annonce passionnant. Au rang des outsiders, il faut citer encore les Porsche, Maserati, Alfa, etc. Enfin, il est arrivé quantité de jeunes (Gendebien, Consten, Storez) apparemment fort doués.

D'entrée, le duel commence entre les deux Gordini de Pollet et de Guelfi, et il faudra finalement une... erreur de parcours de ce dernier, dans les Alpes, pour séparer les deux voitures sœurs, la victoire revenant ainsi définitivement à la Gordini n° 241.



*Tout au long de l'épreuve,
les deux magnifiques Gordini officielles
se livreront un duel fratricide pour la victoire.
Sur la 243 : André Guelfi-Julio Quinlin ;
Sur la 241 : Jacky Pollet-Hubert Gauthier.*

1956

17-23 septembre

Un plateau bien garni...

Après une année d'interruption — due à la catastrophe des 24 Heures du Mans 1955 —, le Tour repart de plus belle, la société Shell apportant à l'épreuve un puissant concours. Les ténors et les mécaniques affluent : Ferrari Europa (Trintignant, Gendebien, de Portago, Rosier, Peron) contre Mercedes 300 SL (Moss, Mairesse, Pollet, Cotton, Lacaze) avec, en contrepoint, Porsche (Behra, Storez, Thirion, Consten) contre Alfa Giulietta (Schell, Frère, Guelfi, Loyer).

Se maintenant toujours à la pointe du combat, de Portago bénéficiera de la casse d'un culbuteur affectant la 300 SL du leader Jacky Pollet. Le marquis espagnol ne sera alors plus inquiété malgré le forcing final de Moss longtemps retardé par une mise au point insuffisante de sa Mercedes.



*Jamais le plateau du Tour n'aura été aussi brillant.
Ici, de g. à d. : Louis Rosier,
le marquis de Portago, François Picard, Jean Estager,
le Président Letainturier, Harry Schell
et Maurice Trintignant.*

1957

15-21 septembre

Les jumeaux du Tour Auto...

Innovation fondamentale, ce n'est plus un, mais deux Tours qui sont conjointement organisés : le premier est ouvert aux Grand Tourisme, l'autre aux Tourisme. Deux rubans (scratch et indice) sont prévus dans chacune des épreuves.

En GT, Maurice Trintignant, grand favori, voit, dès le départ, ses chances compromises lorsqu'au cours d'une ultime reconnaissance son coéquipier sort, touche et abîme la Ferrari. C'est Gendebien qui bénéficiera de l'incident et terminera ce Tour en grand vainqueur.

En Tourisme, surprise ! On croyait beaucoup aux Jaguar 3.8 (Da Silva Ramos, Baillie-Jopp, Consten) mais celles-ci sont victimes de nombreux incidents qui donnent la victoire à la petite Alfa Giulietta (1 300 cm³) de Hébert-Lauga, devant une autre Alfa conduite par un Lorrain enthousiaste mais alors inconnu : Jo Schlessler.

Storez-Buchet et leur Spyder Porsche sont vainqueurs du classement à l'indice GT.



*Storez, Buchet et leur Porsche :
une coalition redoutable qui battra à l'indice
la meute des Ferrari pourtant conduites
par Gendebien, Trintignant et Lucas.*

1958

14-21 septembre

La bella meccanica...

Gendebien-Trintignant ou la grande revanche, ce pourrait être le titre de cette 7^e édition. Le Tour s'est humanisé (plus de repos, un peu d'assistance) sans pour autant perdre de sa rigueur. L'arrivée est jugée à Pau, qui verra le terme de la bataille tumultueuse engagée, depuis le départ, entre les deux Ferrari favorites. Gendebien confirmera son succès de l'année précédente.

En Tourisme, répétition du scénario 1957, les Alfa triomphant encore des grosses Jaguar. Vainqueurs au scratch, Consten-Hébert cumulent en remportant également l'indice.



*Vainqueur au scratch et à l'indice Tourisme,
l'étonnante Alfa Romeo Giulietta de Hébert-Consten,
préparée par le sorcier Conrero, était dotée
de performances, aujourd'hui encore, exceptionnelles :
1 300 cm³, 30'' au km départ arrêté,
192 kmh en vitesse de pointe.*

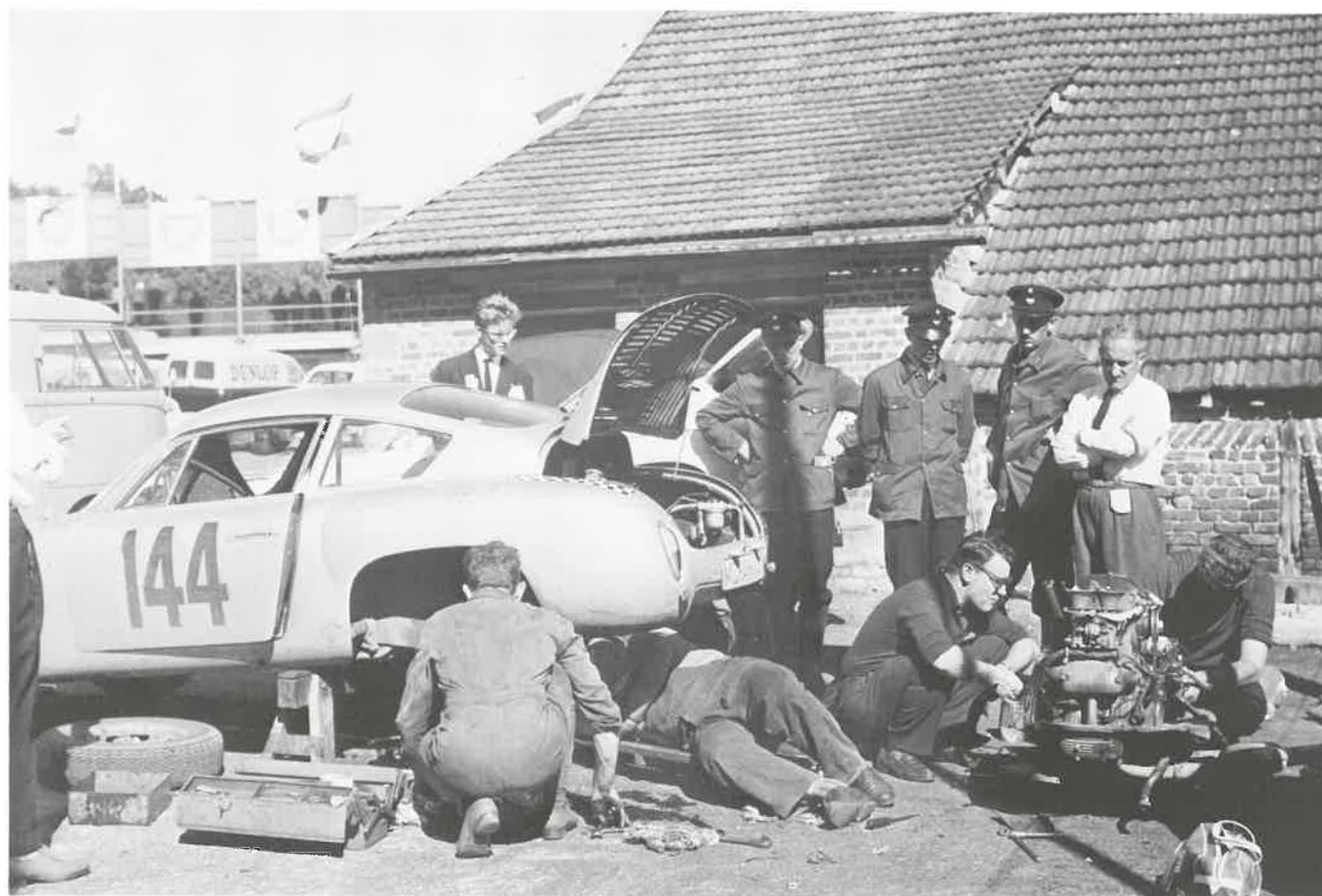
1960

15-23 septembre

Une histoire belge (suite)...

Comme l'année précédente, le Tour de France sera encore une affaire de Belges. Mairesse, cette fois, tient la tête et il ne la lâchera plus malgré les offensives de Gendebien (Rouen, Pyrénées). Schlessler et Tavano complèteront le tiercé italien, alors qu'une DB (Bartholoni-de Saint-Auban) remportera l'indice GT pour la troisième fois consécutive.

En Tourisme, Consten qui a troqué son Alfa pour une Jaguar met à profit ses talents de routier pour faire la différence en montagne au détriment des Britanniques Baillie-Jopp sur Jaguar également.



*Interdite en son temps, l'Assistance fait
maintenant partie intégrante du programme.
Sans le dévouement des mécaniciens,
combien de voitures atteindraient l'arrivée ?*

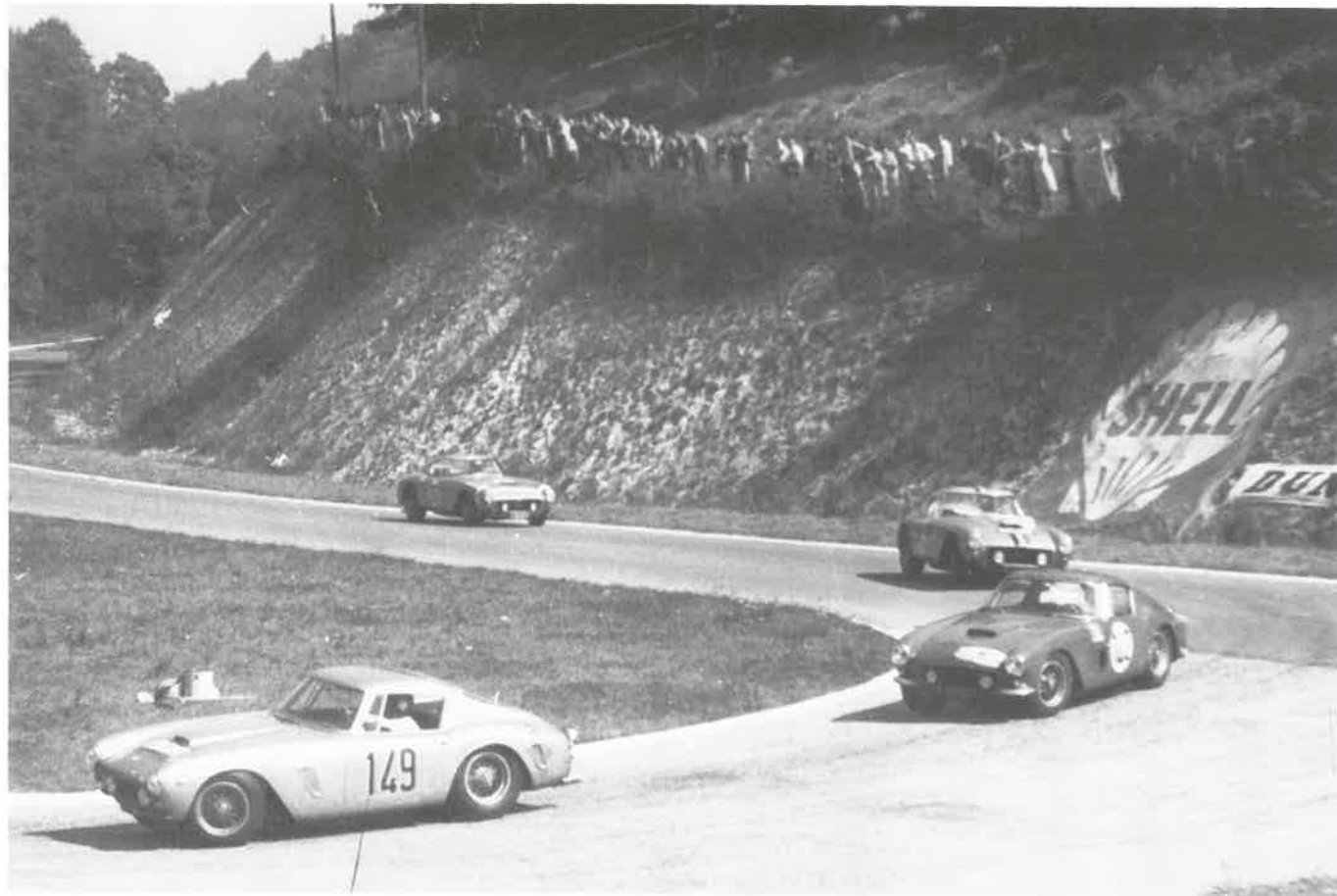
1961

14-23 septembre

La croisière corse...

Rien n'arrête le Tour, pas même la Méditerranée, et c'est en Corse que les cinq étapes (5 300 km) et les seize épreuves de classement trouveront leur épilogue. A vrai dire, le voyage, pour agréable qu'il soit, n'apportera aucune modification à la hiérarchie... continentale. Willy Mairesse et sa Ferrari signeront leur deuxième victoire en GT, de même que Consten et sa Jaguar en Tourisme.

A l'indice Grand Tourisme, le succès viendra récompenser l'opiniâtreté de Vinatier-Richard (Abarth), mais... après quelques belles parties de mécanique !



*Mairesse-Gendebien-Trintignant-Berney vivent ici
au Nouveau-Monde sur le circuit
de Rouen-les-Essarts :
ce sera exactement le classement à l'arrivée.*

1962

15-23 septembre

Une course à handicap...

Cette fois, c'est le triomphe du suspense et de l'inattendu. Car, si Schlessier-Oreiller, super-favoris au volant de leur Ferrari GTO, confirment d'entrée le pronostic à Rouen, ils sont victimes dès le lendemain d'un ensablage sur le circuit du Mans qui leur coûtera 54 minutes de retard ! Et la valse des leaders commence : Abate, qui capitule à Clermont, puis Berney, ensuite Bianchi. Simon-Dupeyron, au volant d'une ancienne 250 GT, comptent les coups et restent à l'affût. Au matin du dernier jour, la maladresse d'un laitier étourdi leur donnera la victoire en arrachant le capot... et le ruban de la GTO du pauvre Bianchi.

En Tourisme, Consten également revient de loin. Face aux surpuissantes Jaguar anglaises (Baillie, Sears), lui aussi, a guetté, suivi et attendu. Après Charade (double accident des Britanniques), la voie sera libre pour une troisième victoire consécutive.



*Une page historique du Tour Auto :
Henri Oreiller et Jo Schlesser,
les super-favoris de l'épreuve, ont ensablé
leur Ferrari GTO à Mulsanne,
sur le circuit du Mans. Après un forçage de...
huit jours, ils termineront bons seconds !*

1963

14-22 septembre

En Tourisme, on conteste...

Si les Ferrari doivent encore dicter leur loi en GT, en Tourisme les attractions sont nombreuses au départ de Strasbourg : les Fiat 2,3 l tentent l'aventure, tout comme les Cooper et Alpine, à côté des « monstres » que sont les Ford Galaxie et autre immense Impala.

Au départ, la lutte au sommet semble devoir se circonscrire entre Schlessler et Bandini, mais à Reims c'est Guichet qui surgit et repousse tous les assauts d'une opposition trop vite démembrée.

En Tourisme, Consten et sa petite... 3.8 l Jaguar subissent d'abord la loi des américaines, mais après l'ensablement de Greder au Mans puis les abandons de Lungfeldt et de Baillie, personne ne viendra contester la... cinquième victoire du futur président de la Fédération Française du Sport Automobile.



*Ce qu'on ne verra plus : le départ « type Le Mans »,
qui interdisait pratiquement aux pilotes
de boucler leurs ceintures.
Le spectacle y perd, mais au profit de la sécurité.*

1964

11-20 septembre

Le défi américain...

« Tour Auto, nous voilà... » L'Amérique débarque et attaque tous azimuts : en Tourisme avec les très nouvelles Mustang, en GT avec les impressionnantes Cobra. En face de ces Ford, que trouver sinon Ferrari, Porsche et Jaguar ? L'affrontement sera finalement sanctionné par un match nul Europe-Amérique. Car, si la menace Cobra s'évanouit sitôt Le Mans, laissant Bianchi et sa GTO s'envoler vers la victoire, Consten et sa Jaguar ne pourront rien cette fois pour contrarier le doublé des Mustang.

A l'indice Tourisme, une Ford encore s'imposera avec une Cortina pilotée, il est vrai, par un virtuose : Vic Elford.

Porsche participe également à la moisson de lauriers avec la victoire à l'indice GT et la troisième place au scratch du redoutable tandem Buchet-Linge.



*Après quatre victoires consécutives en Tourisme,
l'équipage vedette de Jaguar Consten-Renel
doit s'incliner sous la pression des Mustang.
Mais la Jaguar 3.8 aura marqué toute une époque...*

1969

18-26 septembre

Coucou, le revoilà...

1965 - 1966 - 1967 - 1968 : rien ! La société Shell, responsable de l'intendance du Tour depuis des années, a changé de politique : le Volant Shell, le Challenge Shell sont nés ; le Tour, lui, a disparu. Mais son souvenir demeure. Devenu président de la F.F.S.A., Bernard Consten, cinq fois vainqueur du Tour en Tourisme, va prendre son bâton de pèlerin, convaincre les sceptiques, trouver les appuis et relancer la machine. Le 18 septembre, ils sont 106, des anciens et des nouveaux, à s'élancer de Nice. Et 24 heures suffisent pour que tous, pilotes organisateurs, sponsors, supporters, et suiveurs retrouvent, intacte, la bonne ambiance des boucles passées.

Finis le temps des belles Ferrari : Gérard Larrousse et sa Porsche 911 R jettent, dès les Alpes, les bases d'une victoire que même Greder et sa tonitruante Corvette ne seront pas en mesure de discuter.



Sportif pratiquant, le futur président de la Commission Sportive Internationale, puis de la Fédération Internationale de l'Automobile, S.A.S. le prince Paul Alfons von Metternich ne manquera pas la reprise du Tour.

1970

17-27 septembre

Les protos dans la rue...

Abandonnant Reims malheureusement condamné pour raison de sécurité, la caravane fait connaissance avec deux circuits « tout neufs », Dijon et Ricard. Mais la grande nouveauté se trouve dans les engagements : car, cette fois, Matra a dit oui au Tour. Quel spectacle et quelle ambiance à tous les contrôles ! Bénéficiant d'un temps particulièrement clément, les deux Matra 650, choyées, entourées, assistées et pilotées comme il convient, tiendront facilement la gageure et signeront un spectaculaire doublé. Paradoxalement, ce sont les voitures les moins fragiles qui succomberont les premières, avec les Ford (Aaltonen, Piot), Ligier (Andruet, Vinatier), Corvette (Greder, Rouget), et autres Alfa (Darniche). Epreuve de doublure, le Grand National est organisé pour la première fois. Disputé sur la seconde moitié de l'épreuve, il est conçu pour les pilotes moins chevronnés ou qui ne disposent pas du temps ou du... budget nécessaire pour participer au « grand » Tour. Premiers vainqueurs : « Gedehem »-Laverne sur Porsche 911 R.



Fantastique spectacle : les « monstres » du Mans descendent dans la rue, et prouvent à bien des sceptiques qu'ils peuvent encore s'adapter aux embarras de la circulation quotidienne.

1971

17-25 septembre

Allo, ne coupez pas...

Sur le plan de « l'intendance », un événement capital vient encourager les organisateurs : la société Esso signe, en effet, avec le Tour Auto un contrat de longue durée et lui assure ainsi une pérennité indispensable. Par contre, sur le plan sportif, si le décor change (retour au Nürburgring, découverte de Barcelone), le thème reste le même. La Ferrari 512 de Juncadella-Jabouille-Guénard essaiera bien de donner la réplique aux Matra de Larrousse et Fiorentino ; mais les françaises sont trop fortes et un deuxième doublé consécutif n'échappera à Matra que par la faute d'une malencontreuse panne... d'interphone : privé des notes annoncées par son coéquipier, Fiorentino sort de la route aux Limouches, fort heureusement sans mal pour les pilotes.

En Groupe 1, pas de surprise, la grosse Camaro de la frêle Marie-Claude Beaumont gardera la tête du début à la fin de la boucle.



*Une Ferrari engagée par un équipage amateur
contre deux Matra d'usine : la lutte est inégale,
mais Juncadella-Jabouille-Guénard auront pourtant
conquis à Nice la médaille d'argent.*

1972

15-24 septembre

France-Angleterre...

Matra gagne Le Mans, Matra boudera le Tour ! Et les Sport de prestige vont se faire rares. Prenant les devants, les organisateurs ferment alors la porte au Groupe 5 en n'invitant que les Tourisme et les GT. La route se durcit, les radars fleurissent, et, bien sûr, la grogne s'installe. Les Ferrari sont trop bruyantes, Alpine s'énerve et retire ses voitures dès Nogaro. Puis, Larrousse est contraint à un abandon prématuré. Mais, bientôt, le sport reprend ses droits, car Ferrari est là, et bien là. La lutte entre les Daytona d'Elford et d'Andruet sera de toute beauté et ne se terminera dans la dernière nuit qu'avec la sortie de route du Britannique. Le doublé Ferrari sera cependant préservé grâce à Migault-Rouveyran.



*Veillée d'arme à Biarritz... Dans quelques heures,
le jour se lèvera et libérera
les milliers de chevaux encore silencieux.*

1973

14-23 septembre

Un suspense bien entretenu...

Après le succès mitigé de l'année précédente, l'équipe du Tour va tenter un essai courageux : renonçant au mélange abusif des prototypes routiers et des bolides de circuits autorisé par les textes internationaux, le règlement du Tour innove et crée le « Groupe 5 - Tour Auto » où viendront se reconnaître les GT très spéciales et les Sport en attente d'homologation, à l'exclusion des machines construites exclusivement pour la compétition.

Cette initiative va se révéler extrêmement bénéfique, car, si Ferrari s'abstient, Ligier et Lancia sont là avec, comme toujours, Porsche à l'affût !

Andruet trop vite éliminé, Munari se retrouve bien isolé face aux Chasseuil, Larrousse, Ballot-Léna et autres Piot. Tout se jouera dans le Moulinon à quelques heures de l'arrivée, et l'abandon de la Porsche permettra à la Stratos de fêter son premier grand succès international.



*Au départ du Mans, disputé en nocturne,
la lutte est encore indécise entre
Munari (Lancia n° 111), Ballot-Léna (Porsche n° 108)
et Piot (Porsche n° 109) alors que,
trop retardé à Charade,
Chasseuil (Ligier n° 115) se bat pour l'honneur.*

1974

13-21 septembre

Dépression, mais passion...

Sombres jours ! Crise du pétrole, conjoncture morose, autophobie ambiante, limitations toujours plus tâtilloises... Il a fallu beaucoup de foi et de persuasion pour lancer à nouveau la grande machine du Tour Auto. Des concessions sont inévitables, mais l'indispensable est préservé ainsi que l'esprit du Tour. Et, au départ de Tarbes, même le soleil est là. Le déjà fameux « Groupe 5 - Tour Auto » est bien sûr conservé. Il fournit à nouveau tous les favoris : Lancia Stratos avec ou sans turbo, Ligier, et même Fiat avec les toutes nouvelles X 1/9. Contrôlant l'épreuve de bout en bout, Larrousse-Nicolas-Rives et leur JS 2 viendront enfin récompenser le courage et la ténacité de Guy Ligier, qui, pour faire bonne mesure, fêtera même un doublé bien mérité grâce au brio de son deuxième équipage Darniche-Jaubert.



*C'est toute une équipe de fanatiques
que Guy Ligier a réunie
pour réussir un magnifique doublé
et effacer la déconvenue de l'année précédente...*

1975

15-23 septembre

Une histoire d'eau...

Vingt ans déjà, eh oui ! Au départ, 138 équipages — record d'affluence battu — ont voulu « fêter ça » !

Mais quelques heures plus tard, ils seront beaucoup moins nombreux... En effet, le prologue bas-alpin va suffire à décapiter le lot des favoris logiques. Noyé sous la pluie, le Turini est impitoyable : Henry, Poirot, Vincent, Almeras, Alibelli, Schön capitulent ! Habilement, les meilleures « Tourisme » profitent de l'occasion. Sur l'unique Lancia sauvée des eaux, Bernard Darniche entame une course-handicap avec, à ses trousses, le maigre peloton des Porsche rescapées. Prologue dévastateur, mais final quand même haletant puisqu'il faudra attendre l'avant-dernier jour et les routes escarpées de l'Hérault pour voir la Stratos retrouver son tonus et assurer une victoire que, avec l'appui du « Turbo » la Porsche d'Egreteaud put toujours contester. Mieux encore, seul l'ultime test du circuit Ricard décidera à la fois de la médaille d'argent et de la victoire en GT dont les lauriers espérés par Rouget-Lefebvre seront conquis in extremis par Mas-Célerier.



*La lutte au couteau entre Rouget-Lefebvre
(à G, Porsche-Chevelac) et Mas-Célerier
(à D, Porsche-Défense Mondiale) durera 9 jours
et 5 250 km ! La victoire ne se dessinera enfin
pour ces derniers qu'au Circuit Ricard
à 25 km du but.*



A l'heure des récompenses, la salle de l'Opéra de Nice affiche « complet ». Et l'on pense déjà à... l'an prochain !





*A Nice, le jour de l'arrivée,
le podium attend les vainqueurs...*

*Que soit particulièrement remercié
M. Jean-Claude Moulin qui a mis
à notre disposition les riches archives
de la revue "L'Automobile"*

Textes de Christian Moity.

Exemplaire N° .00371

Photos : Rosenthal, Dreux, Presse-Sports,
Molezun, Photo-Actualités, Consten,
D.P.P.I., Lehalle, Rolet.

Imprimerie A.G.N.
92220 Neuilly-sur-Seine
637-15-99/637-03-76.