

Le 7 septembre 1961

LES PROPOS DE JACQUES ICKX

85 partants, 8 arrivants...

(Légende photo : L'équipe belge Bianchi – Harris qui a remporté l'épreuve.)

Parmi les organisations du sport automobile, il existe un championnat d'Europe du Grand tourisme dont les résultats sont déterminés par ceux de douze grands rallyes internationaux. Il ne laisse pas d'être piquant qu'une des douze manches de ce championnat d'Europe soit universellement considérée, et à bon droit, comme le championnat du monde de la compétition routière !

L'épreuve en question est le célèbre Marathon de la Route mis sur pied annuellement par le Royal Motor Union de Liège et qui est mieux connu comme Liège – Rome – Liège, dénomination qui lui resta, imposée par la voix populaire, longtemps encore après que son itinéraire se soit détourné de Rome. Cette année, l'ex-Liège – Rome – Liège était devenu Liège – Sofia – Liège parce que le parcours, faisant tout le tour de la Yougoslavie après avoir traversé Allemagne, Autriche et Italie du Nord, s'en allait pousser une pointe jusqu'à la capitale bulgare.

Deux traits caractéristiques ont fait la renommée du marathon de la route : ses nonante heures d'affilée, sans autre répit pour les équipages de deux conducteurs que les poignées de minutes qu'il leur arrive de gagner sur les temps impartis pour se rendre d'un contrôle à l'autre, et le nombre particulièrement réduit de ceux qui le terminent. Les partants sont, bon an, mal an, au nombre de nonante ; il y eut vingt-deux arrivants en 1958, quatorze en 1959, treize en 1960... Et cette année, tous les records du genre ont été battus avec huit arrivants seulement !

Pour opérer la sélection des concurrents, les organisateurs peuvent jouer sur trois facteurs : la difficulté de l'itinéraire, le niveau des moyennes imposées sur les divers tronçons du parcours, et celui du retard sur l'horaire entraînant la mise hors compétition. De tous temps, le parcours de Liège – Rome – Liège a été le plus dur, et ses moyennes, les plus élevées autorisées par les divers pays traversés. Quant au délai extrême avant mise hors compétition, il avait été réduit, au cours des ans, à sa plus simple expression, c'est-à-dire à zéro.

Mais cette année, le délai avait été porté à quatre heures, et pourtant, on a vu plus haut les résultats. Rien ne peut faire mieux saisir la difficulté du parcours tracé principalement sur les plus rudes routes de la Yougoslavie – qui seraient mieux décrites par le mot de pistes – et à quelle allure il fallut le fournir !

Sur quatre-vingt cinq voitures qui avaient quitté Spa, soixante-huit avaient atteint Sofia, vers la trente-quatrième heure de l'épreuve. Mais à la quarante-septième heure, c'est-à-dire à Rijeka-du-Montenegro, il n'en restait plus que quarante ! Une Mercedes-Benz 220 s'était

établie en tête du classement devant quatre Citroën, une Porsche, une Austin-Healey, une cinquième Citroën, une deuxième Austin-Healey et une sixième Citroën (le nombre de celles-ci révèle combien la suspension hydropneumatique avait fait merveille). Mais si le premier n'avait encore totalisé que quarante-huit secondes de retard sur l'horaire, le dixième en comptait déjà trente-trois minutes et le quarantième, deux heures onze !

Cinq heures plus tard, à Split, le nombre des voitures restant en compétition avait déjà été ramené à dix-neuf. La Mercedes était toujours en tête avec le même retard de quarante-huit secondes, précédant cette fois deux Citroën, l'Austin-Healey de Pat Moss (la sœur de Stirling) et Ann Wisdom, une Porsche et deux Citroën encore. Cette fois, le retard du troisième atteignait déjà le quart d'heure, celui du septième frôlait l'heure et celui du dixième caressait les deux heures.

A la soixantième heure, à la suite d'une randonnée à fond de train par les routes inférieures de la Slovénie, le nombre des participants se trouvait réduit à douze et, la Mercedes ayant été retardée de cinquante-six minutes par le bris d'une attache d'amortisseur, deux Citroën DS 19 avaient pris la tête. Qu'en dépit d'un tel retard, la Mercedes fût restée troisième indique à suffisance où en étaient les autres !

A la sortie du territoire yougoslave et au moment d'entamer un galop de six cents kilomètres par les plus rudes cols des Alpes italiennes, le classement était exactement le même que l'année précédente au même endroit les Français Trautmann – Ogier occupant la première place devant notre compatriote Bianchi. Et tout comme l'année dernière aussi, Trautmann fut arrêté par une panne de boîte de vitesses en franchissant le premier col, laissant donc sa place à Bianchi. En 1960, cependant, Bianchi (qui était alors épaulé par le Français Buchet) avait été éliminé moins d'une demi-heure plus tard sur une erreur de parcours. Cette année-là il en alla tout autrement et l'équipe Bianchi – Harris, ainsi portée en tête, sut y rester et accentuer encore son avantage tout au long de la montagne.

Au terme de celle-ci, c'est-à-dire après avoir franchi coup sur coup le *Croce Dominici*, le *Vivione*, le *Gavia* et le *Stelvio*, trois voitures de plus se trouvèrent mises hors compétition pour le retard excessif. Il n'en restait donc plus que huit pour regagner Spa trois Citroën, deux Mercedes 220, une Austin-Healey, une Porsche et une Ford Anglia.

Parmi ces victorieuses, la Citroën s'est taillé la part du lion avec les premières, troisième et cinquième places. La Porsche se classait deuxième et une Mercedes quatrième. Les voitures de tourisme, on le voit, avaient pris l'avantage, grâce aux pistes yougoslaves, sur les voitures sportives qui avaient dominé le Marathon de la route si longtemps que le classement en fut déterminé par la performance en montagne.

Public et organisateurs, qui avaient été concernés, le samedi matin, lorsque la troupe des concurrents s'était trouvée réduite à moins de vingt unités, n'avaient pas été longs à se

ressaisir, et c'est, en définitive, dans un enthousiasme indescriptible que s'est achevé le plus meurtrier de tous les Marathons de la Route.

Les organisateurs, cependant, se sont gardés de proclamer qu'ils tâcheraient de faire mieux encore la prochaine fois. Les concurrents leur en seront reconnaissants.

Jacques ICKX