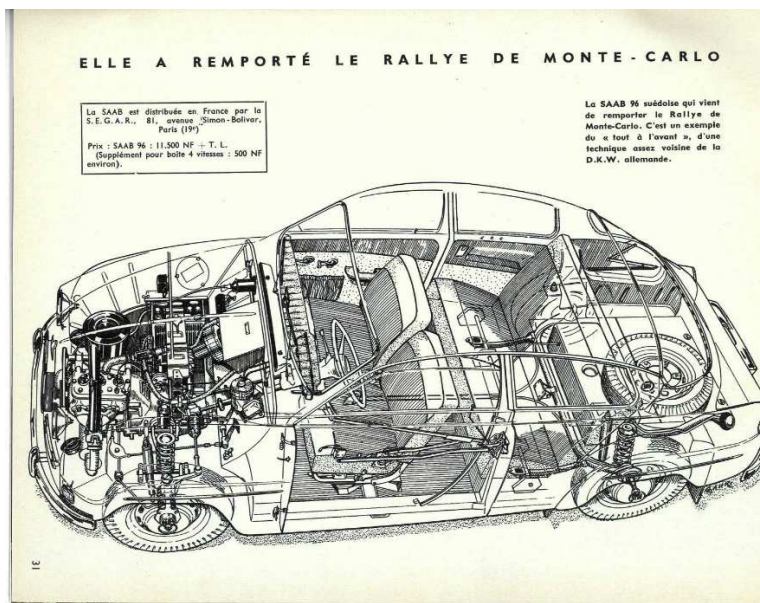


Janvier 2022

SAAB CLUB DE France « la Gazette du SAABiste »



[Introduction](#)

SOMMAIRE

- Introduction (page 1 à 2)
- Au revoir SAAB TADEK concession Salon de Provence 26 juin 2021 (page 3 à 5)
- Epoqu'auto Lyon les 5,6 et 7 novembre 2021 (page 6 à 7)
- Les innovations SAAB 1947-1997 (page 8 à 10)
- Le marquis de SAAB société FARING (page 11 à 15)
- Sport Automobile février 1962 « rallye MONTE CARLO » (page 16 à 25)

Chers SAAB'istes,

Nous voici au début de l'année 2022. Nous vous souhaitons une très bonne année ainsi qu'à vos proches. Nous espérons que cette nouvelle sera propice aux rencontres club contrairement aux deux précédentes années.

Les nouvelles depuis la dernière édition de la gazette (janvier 2021) :

Nous avons ajouté des articles dans la boutique en ligne :

Nouveau modèle de polo

Nouvelle casquette

Sous verre (ou médaillon) gravé au nom du club (2 diamètres disponibles 80mm et 100mm)

La liste de professionnels partenaires a été complétée, vous trouverez la liste complète sur le site internet, elle est d'ailleurs mise à jour en fonction des nouveaux partenaires. Sur demande par email, nous vous transmettons les différentes remises que vous pouvez bénéficier en tant que membre cotisant, n'hésitez pas à en profiter.

Rappel : Trombinoscope

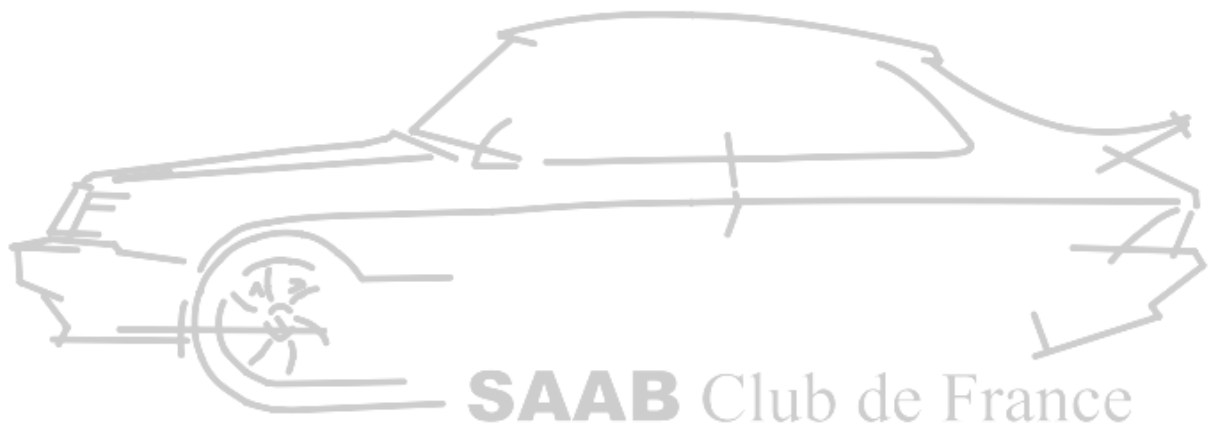
Ce jour environ trentaine de membres ont envoyé leur photo (et ou) la photo de leur SAAB pour figurer dans le trombinoscope visible sur le site internet (accès avec un mot de passe envoyé par email), beaucoup n'ont pas encore envoyé leurs photos, ce n'est pas trop tard pour le faire. Le trombinoscope a pour rôle de situer la situation géographique de chaque membre du club, et pourquoi pas pouvoir créer des liens directes entre membres.

Introduction

vos cotisations annuelles et achats divers dans la boutique, le club ne pourrait exister, ou tout du moins ne pourrait participer à aucune activité. Notamment cette année 2021 à tout ceux qui sont passés ou qui ont participé au salon EPOQU'auto de Lyon

Nous rappelons que sur le site internet du club vous pouvez suivre l'historique de l'activité du club, et avoir accès à la boutique et aux documents réservés uniquement aux membres cotisants.

Pour information il existe un groupe privé du club sur FACEBOOK (le contenu n'est pas visible du public mais seulement des participants dont l'accès a été validé), le groupe compte ce jour environ 3000 participants. Le groupe sur FACEBOOK est ouvert à tous les SAABistes, membres cotisants ou non.



SAAB TADEK**SAAB TADEK**

Nous étions présents le samedi 26 juin 2021 après avoir reçu l'invitation de Catherine TADEK, qui organisait une réception pour clôturer 38 années de vie commune avec la marque SAAB.

La concession s'est implantée sur Salon de Provence en 1983, créée par monsieur TADEK (le papa de Catherine), après avoir succombé au charme de la marque suédoise.

Monsieur TADEK était concessionnaire Renault avant de représenter la marque SAAB, ce qui me permet de faire remarquer que s'était également le cas pour la concession PAGNON de Lyon (en mars 1982, voir la gazette numéro1).

Une gazette à venir sera spécialement consacrée à l'historique de la concession SAAB TADEK.

Place aux photos, il n'est pas la peine de préciser que l'émotion était présente ce 26 juin 2021 à Salon de Provence.

Merci à Karim membre du club pour certaines photos que je lui ai emprunté.

Photos du 26 juin 2021



SAAB TADEK

Photos du 26 juin 2021



Photos du 26 juin 2021



SAAB TADEK

Photos du 26 juin 2021

Monsieur TADEK en personne



SALON EPOQU'auto 2021 de Lyon

La décision fut prise mi-septembre 2021 de confirmer notre participation au salon européen de la voiture ancienne qui se déroule à Lyon chaque année.

Ce notre 8ieme participation à ce salon.

Cette année il fut décidé d'exposer une SAAB 900S cabriolet classique (celle de Michel) et une 900 turbo 16s de 1991 (celle de Philippe).

Le salon a battu cette année tous les records de fréquentation avec 90000 visiteurs sur les 90000m2 d'exposition (Clubs, marchants, restaurations, vente aux enchères, exposition automobile a thème, etc...).

Merci à Christian pour l'énorme coup de main pendant ces trois jours, dont la SAAB 9-5 estate Aéro était exposée sur l'espace YOUNGTIMER du salon

Le stand a été également fortement fréquenté, j'espère que nous avons pu apporter des réponses a toutes les questions, même si parfois l'attente fut longue pour certains.

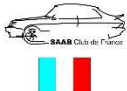
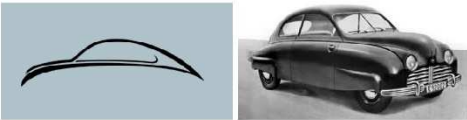


Désolé pour ceux qui sont passés au moment ou nous étions tous occupés, vu la forte fréquentation et l'étendu du salon ce n'était pas chose toujours facile de repasser sur le stand plus tard.

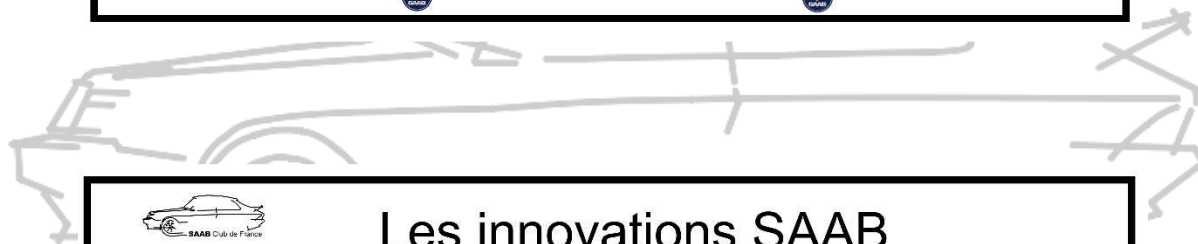



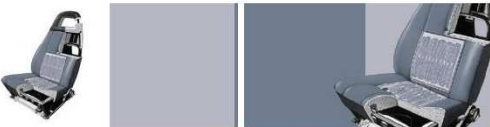



SALON EPOQU'auto 2021 de Lyon



Les innovations SAAB

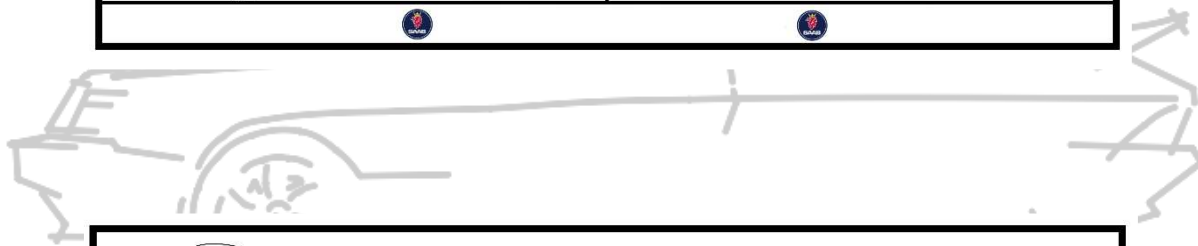
 <h2>Les innovations SAAB</h2> <p>Http://www.saabclubdefrance.com</p>	
<p>1947</p>  <p>Le premier prototype Saab est un modèle à traction muni d'un moteur transversal, des décennies avant que cette configuration soit en vogue.</p>	<p>1963</p>  <p>Saab devient le premier constructeur à offrir le freinage à deux circuits en diagonale</p>
<p>1972</p>  <p>Avec la 99, Saab est le premier constructeur à offrir des poutres de renfort dans les portes.</p>	<p>1972</p>  <p>Lancement des premiers pare-chocs amortissants autoréparables qui reprennent leur forme d'origine après des collisions à moins de 8 km/h.</p>








 <h2>Les innovations SAAB</h2> <p>Http://www.saabclubdefrance.com</p>	
<p>1972</p>  <p>Lancement des sièges chauffants à l'avant pour accroître le confort du conducteur.</p>	<p>1977</p>  <p>Saab devient le premier constructeur à produire des moteurs turbocompresseurs en série pour des voitures de tourisme. Le turbocompresseur de la Saab 99 est révolutionnaire. Il est compact et fiable, et il utilise très efficacement les gaz d'échappement pour accroître la puissance du moteur au besoin, tout en réduisant la consommation</p>
<p>1978</p>  <p>Saab lance le filtre à air pour l'habitacle. Idéal pour les personnes souffrant de la fièvre des foins, ce filtre élimine le pollen et les autres impuretés de l'air qui pénètrent dans l'habitacle. Le filtre initial est fait de fibre de verre imprégnée.</p>	<p>1980</p>  <p>Saab lance le système APC (Automatic Performance Control), un dispositif qui contrôle le degré de turbocompression et permet un fonctionnement sûr du moteur peu importe l'indice du moteur peu importe l'indice d'octane du carburant utilisé. En plus de soutenir l'excellente réputation de Saab en matière d'ingénierie, le système APC accroît la confiance des automobilistes pour les voitures à moteur turbocompressé.</p>








Les innovations SAAB





 <h2>Les innovations SAAB</h2> <p>Http://www.saabclubdefrance.com</p>	
<p>1983</p>  <p>Saab lance le premier moteur 16 soupapes à turbocompresseur, suscitant ainsi un grand intérêt partout dans le monde.</p>	<p>1983</p>  <p>Étant donné la préoccupation croissante pour les maladies pulmonaires, Saab lance des garnitures de frein sans amiante. On utilise aussi des garnitures sans amiante pour les embrayages.</p>
<p>1985</p>  <p>Saab lance l'allumage direct, qui permet d'éliminer le distributeur et les fils haute tension. C'est une bobine haute tension montée sur chaque bougie qui permet de produire l'étincelle. Le système garantit des démarrages sûrs, peu importe les conditions météorologiques.</p>	<p>1985</p>  <p>Saab offre des prétendeurs de ceinture de sécurité, prouvant ainsi que la sécurité est primordiale pour le constructeur.</p>



 <h2>Les innovations SAAB</h2> <p>Http://www.saabclubdefrance.com</p>	
<p>1989</p>  <p>Saab démontre son engagement envers la protection de l'environnement en codifiant les pièces de plastique et de caoutchouc de ses véhicules afin d'en faciliter le recyclage.</p>	<p>1992</p>  <p>Saab lance le système de gestion du moteur Trionic. Le système utilise les bougies comme des sondes pour surveiller la teneur du mélange air carburant et la séquence d'allumage. Le moteur est donc plus performant, il consomme moins de carburant et il produit moins d'émissions.</p>
<p>1993</p>  <p>Saab reçoit son troisième prix d'affilée pour la sécurité, après une étude indépendante sur les collisions menée par la société Folksam, le plus important assureur automobile en Suède.</p>	<p>1994</p>  <p>Les ingénieurs de Saab créent le tableau de bord noir afin de réduire les distractions pour le conducteur, un concept emprunté à l'aéronautique. Seul l'indicateur de vitesse est illuminé; les autres instruments s'illuminent seulement s'il y a un problème.</p>

Les innovations SAAB

 <h2 style="margin: 0;">Les innovations SAAB</h2> <p style="margin: 0;">Http://www.saabclubdefrance.com</p>	
<h3 style="margin: 0;">1994</h3>  <p style="margin: 0;">La nouvelle 900 demeure fidèle à la tradition de sécurité de Saab avec le concept Safescat. Grâce à ce concept, les occupants des sièges arrière ont droit à la même protection que ceux des sièges avant.</p>	<h3 style="margin: 0;">1995</h3>  <p style="margin: 0;">Pour rendre les véhicules plus visibles sur la route, Saab offre l'allumage automatique des phares en équipement de série sur les modèles vendus aux États-Unis.</p>
<h3 style="margin: 0;">1996</h3>  <p style="margin: 0;">Saab présente l'appui-tête actif SAHR, une première dans l'industrie. Lors d'une collision arrière, un bras incorporé au siège fait remonter l'appui tête, retenant la tête lorsqu'elle est renvoyée vers l'arrière et réduisant les risques de coup de fouet cervical.</p>	<h3 style="margin: 0;">1997</h3>  <p style="margin: 0;">Saab lance un V6 à turbocompresseur asymétrique. Ce dernier est mû par trois des cylindres du V6 et suralimente tous les cylindres du moteur.</p>
 	

 <h2 style="margin: 0;">Les innovations SAAB</h2> <p style="margin: 0;">Http://www.saabclubdefrance.com</p>	
<h3 style="margin: 0;">1997</h3>  <p style="margin: 0;">Saab accroît encore une fois le confort du conducteur en lançant des sièges ventilés.</p>	<h3 style="margin: 0;">1997</h3>
 	

[Le marquis de SAAB société FARING](#)

Bien connu des SAABISTES depuis longtemps, le marquis de SAAB (Claude Fabre Ringborg) s'est lancé en 2001 dans la vente de pièces détachées d'occasion SAAB, il avait à l'époque la cinquantaine passée.

Installé dans une ancienne fabrique de meuble de 1200m², l'ensemble de la surface est consacré aux pièces SAAB

« Le marquis » s'est installé en Haute Loire, au lieu dit « le Triadour » (à deux pas du bourg de Saint Hostien) et à 10km de Yssingeaux (sous-préfecture du département).

Claude a la fibre suédoise depuis sa naissance puisque il a passé une partie de son enfance en Suède, et y retourne très régulièrement.

La société FARING a été la première en France à se lancer dans le commerce de la vente exclusivement de pièces détachées SAAB. A l'époque il y avait également la société LPVO à Saint Savin (département 38), fermé depuis, LPVO n'était pas exclusif SAAB, il vendait également des pièces ROVER et VOLVO.

Coordonnées :

FARING pièces d'occasion SAAB le Triadour 43260 QUEYRIERES tel 04 71 57 61 50 GSM 06 62 69 64 41

<http://faring.free.fr>

Merci à la revue AUTOPASSION pour le reportage

SAAB Club de France

Le marquis de SAAB société FARING

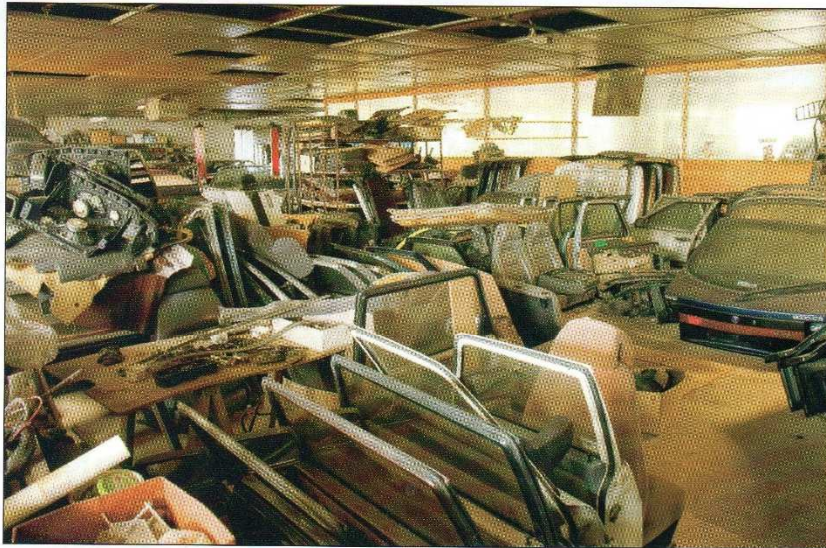
VISITE GUIDÉE

Le marquis de SAAB



Les Saab 900 et 9000 sont de confortables grandes routières que l'on trouve aujourd'hui à des prix raisonnables. Et si leur entretien en rebute quelques-uns, ils trouveront chez Claude Fabre Ringborg une mine inépuisable de pièces détachées et les conseils d'un passionné qui se consacre exclusivement à ces belles Suédoises.

Claude Fabre Ringborg est un virtuose de la démolition. C'est aussi un véritable passionné qui a choisi de se consacrer au sauvetage des Saab 900 et 9000.



Les éléments de carrosserie et de sellerie sont soigneusement stockés dans un grand hangar.

Il faut une carte routière très détaillée pour dénicher la petite entreprise de Claude Fabre Ringborg, perdue dans un hameau à une vingtaine de kilomètres du Puy-en-Velay. La cinquantaine sportive, le regard clair, les cheveux blonds peignés en arrière, l'homme fait davantage penser à un antiquaire qu'à un démolisseur d'automobiles. C'est pourtant au milieu des carcasses qu'il officie. Des carcasses d'un genre unique puisque seules l'intéressent les Saab 900 et 9000, une

spécialité qui lui a valu le surnom évocateur de "marquis de Saab". « Ces voitures sont attachantes et remarquablement bien construites et c'est par passion pour ces belles Suédoises que j'ai créé mon entreprise afin de permettre aux propriétaires de continuer à les entretenir et à rouler. » Claude Fabre Ringborg n'était pourtant pas destiné à ce métier. « Je savais à peine changer une roue lorsque je me suis installé ici, en 2001 ! » Aujourd'hui, il manie la clé de 10 avec dextérité

et démonte avec le plus grand soin les épaves qui cernent son hangar. Ici, les voitures ne sont ni broyées, ni abandonnées aux ronces. Les plus abîmées sont méticuleusement dépecées et leurs organes stockés, les autres sont rénovées et mises en ventes.

POUR GROS ROULEURS

Lors de notre visite, deux magnifiques cabriolets attendaient ainsi le client. « Les Saab sont des modèles fiables qui peu-

MIR

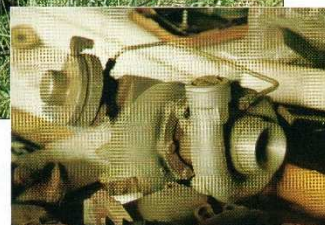
Le marquis de SAAB société FARING



Les premières Saab 900 se font rares même chez Claude Fabre Ringborg qui dispose en revanche d'un beau cheptel des années 90.

vent afficher de très gros kilométrages. Quelques voitures ont même dépassé les 400 000 km ! On peut donc acheter sans hésitation un modèle de 200 000 km et rouler sans souci ! Quant à la mauvaise réputation des boîtes de vitesses, elle tient surtout au fait que ces boîtes lentes ont souvent été manipulées trop brutalement tandis que, sur les 900, les pignons de première et de marche arrière sont mis à rude épreuve puisqu'il faut engager l'un de ces rapports pour pouvoir sortir la clé

de contact ! » De toute façon, en cas de problème, Fabre Ringborg dispose d'un impressionnant stock de pièces, toutes soigneusement rangées dans son hangar. Du simple logo au moteur complet, il y a de quoi reconstruire entièrement une voiture ! En parcourant les rayonnages, nous avons pu constater que toutes les pièces sont en très bel état. Les jantes sont soigneusement empilées, les hayons bien alignés et, dans un carton, nous découvrirons un lot complet de commandes de



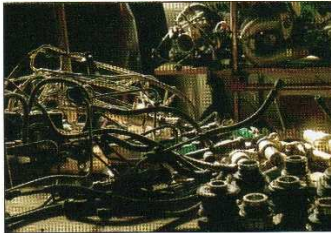
Le turbo, une pièce rare qui est la signature technique de la marque.

vitres électriques de 900, des pièces vendues très chères dans le réseau Saab. Au rayon sellerie, Fabre Ringborg, intarissable sur la qualité des voitures suédoises, nous fait tâter l'épaisseur du cuir. Il dispose

Le marquis de SAAB société FARING



Des logos a gogo, pour tous modèles et tous millésimes.



Les moindres petites pièces sont soigneusement rangées par genre sur les étagères.



Claude Fabre Ringborg sélectionne soigneusement les pièces, comme en témoigne l'état de ces hayons.

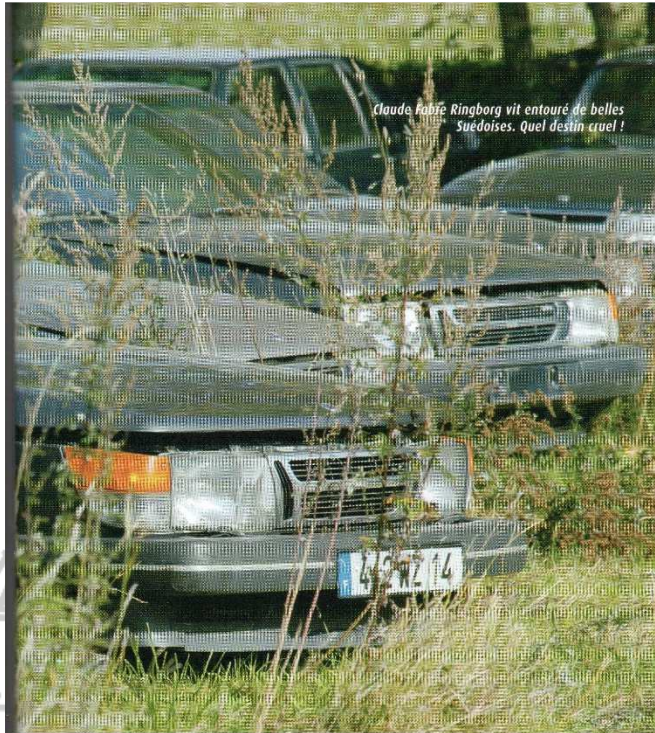


De quelque côté que se tourne le regard, il y a toujours une Saab dans votre champ de vision.



Moins recherchées que les 900, les 9000 commencent tout de même à avoir une petite cote d'amour auprès des collectionneurs.

Le marquis de SAAB société FARING



Claude Fabre Ringborg vit entouré de belles Suédoises. Quel destin cruel !



Non, ce n'est pas une sculpture moderne mais le stock de jantes de Claude Fabre Ringborg.



Bel alignement de capots scandinaves. Quand nous avons rendu visite au marquis de Saab, près de 80 voitures occupaient son territoire.

d'un large choix d'intérieurs complets, pour tous les modèles 900 et 9000 et dans toutes les teintes. Fabre Ringborg pratique des prix très attractifs. Ses pièces d'occasion, soigneusement triées, coûtent environ deux fois moins cher que les neuves achetées dans le réseau et permettent ainsi de rouler en Saab à un coût très raisonnable. En quatre ans, ce spécialiste



Un sympathique capharnaüm où notre amateur de Saab sait retrouver les yeux fermés la pièce que vous recherchez.

a déjà acquis une certaine notoriété et expédie ses pièces dans la France entière. « Les amateurs de 900 sont les plus nombreux. » Il est vrai qu'avec son pare-brise panoramique et sa clé de contact au plancher, entre les deux sièges avant, ce modèle à beaucoup plus de charme que la 9000 dont la coque était partagée avec la Fiat Croma, la Lancia Thema et

Le prix à payer

Un bouclier avant : 180 à 320 €
 Un capot : 150 à 350 €
 Une boîte de vitesses (rare) : 900 à 1 200 €
 Quatre jantes alliage : 250 à 450 €
 (exemple, 900 Aéro 85 : 400 €)
 Un intérieur cuir complet : à partir de 650 €
 (exemple, 900 Aéro 93 : 900 €)
 Rétroviseur extérieur : 130 €
 Allumeur : 150 à 300 €

l'Alfa 164. La 900 excite d'ailleurs de plus en plus l'intérêt des collectionneurs, ce qui se répercute sur les prix.

Chez Claude Fabre Ringborg, une 900 coûte de 3 500 à 10 000 € selon l'état et le modèle (les cabriolets sont les plus recherchés), tandis qu'il faut compter de 3 000 à 6 000 € seulement pour une 9000. Mais, à choisir, il vaut mieux rouler en 900, dont l'ambiance cossee, le look unique et la poigne du turbo constituent un cocktail dont on ne se lasse jamais. Une routière raffinée en passe de devenir un classique dans le monde de la collection mais dont les prestations demeurent très modernes.

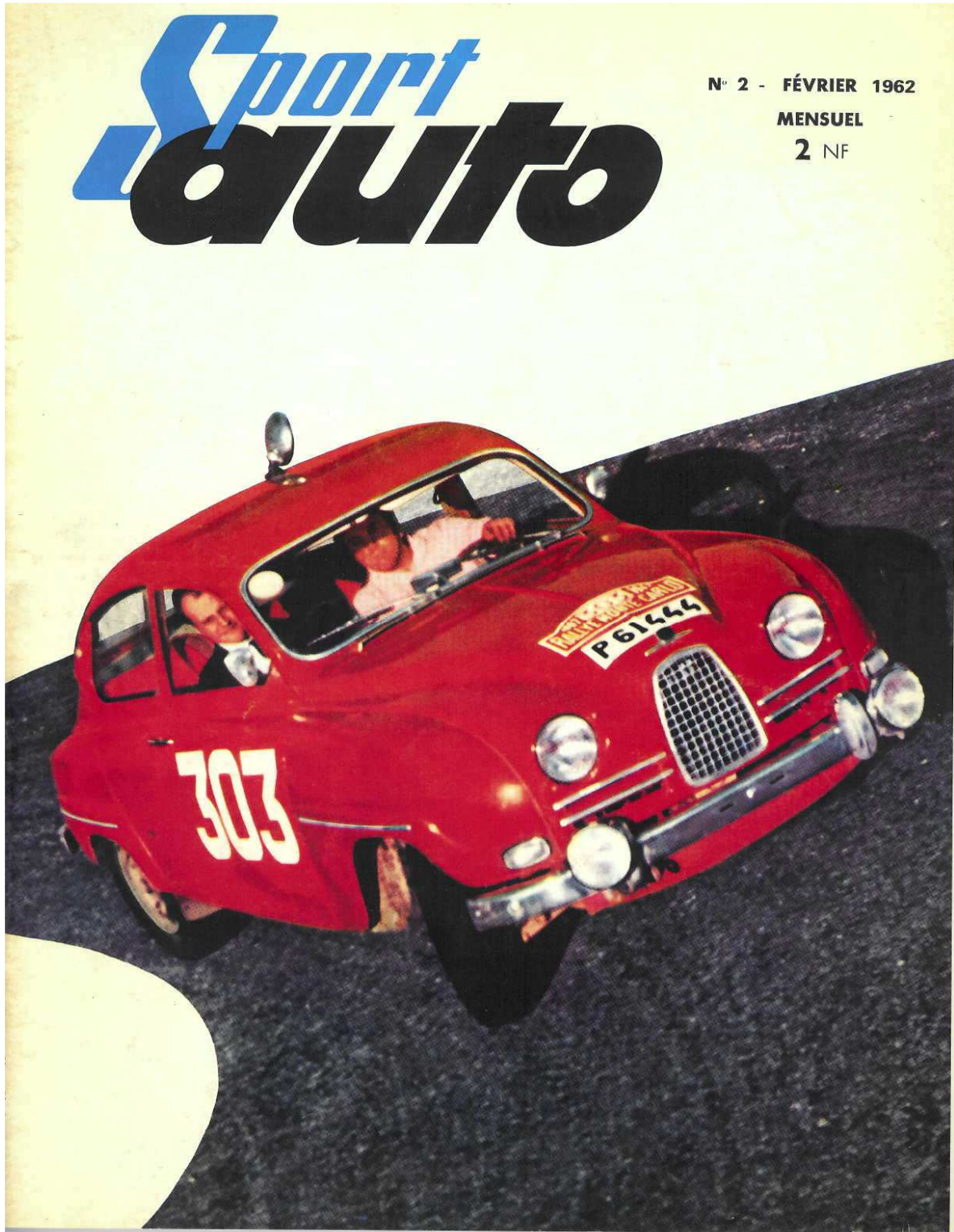
SPORT AUTOMOBILE février 1962

Sport auto

N° 2 - FÉVRIER 1962

MENSUEL

2 NF



SPORT AUTOMOBILE février 1962



**DOUBLE
TRIOMPHE
AU RALLYE
DE MONTE-CARLO**



Photo Ph. T. L. J. C.

- 1^{ers}** CARLSSON-HAGGBOM
SUR SAAB 2 TEMPS
- 2^{es}** BOHRINGER - LANG
SUR MERCEDES
6 CYLINDRES A INJECTION

SPORT AUTOMOBILE février 1962

La neige n'était pas au rendez-vous

• • •



Le manque de neige, de brouillard, de verglas, éléments indispensables au folklore du rallye de Monte-Carlo désolait les organisateurs. Mais leurs craintes étaient vaines : malgré la clémence des éléments, c'est sans arrière-pensée qu'Erik Carlsson et son jeune coéquipier Haggenbom ont reçu des mains du Prince Rainier le chèque, les coupes, les briquets Silver Match « France » destinés aux vainqueurs. Et tout le monde de l'automobile qui se dorait au soleil printanier de la Côte d'Azur a applaudi la victoire d'un rallyeman dont le nom flatte le palmarès d'une épreuve qui avait trop souvent, par le passé, mérité le qualificatif de « loterie ».

Nous trouvons aux places d'honneur non seulement Carlsson (que beaucoup considèrent comme le vainqueur moral du Rallye 1961) mais encore une brochette de pilotes qui sont tous parmi les meilleurs spécialistes du moment.

La neige et le verglas étaient bien rares cette année. Mais si finir le rallye était à la portée d'un automobiliste moyen, Jacques Taffe avait si bien dessiné le parcours, que terminer sans pénalisation, et surtout se qualifier dans les 120 premiers, les seuls appelés à se mesurer sur quatre tours du circuit de vitesse, était une performance qui n'était plus à la portée de cet automobiliste moyen. Aussi l'épreuve commune Chambéry-Monaco prit par moment des allures de Targa Florio hivernale qui enchanta les meilleurs pilotes, et découragea beaucoup de ces « touristes », que l'on voit chaque année en grand nombre au départ du rallye, en particulier parmi les Anglais ou les Nordiques sevrés de soleil...

Autant la formule du handicap avait pu être critiquée l'année dernière, autant elle fut correcte cette année, puisque dans les cinq premiers du classement général,

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX

nous trouvons : une 800 cc améliorée, une 850 cc améliorée, deux 1 600 cc normales, une 2 litres 200 normale.

Un grand progrès ayant été fait cette année par l'Automobile Club de Monaco, nous pensons que le prochain point qui doit retenir son attention est la précision du chronométrage des épreuves spéciales.

**Erik Carlsson
(SAAB 96)**

**remporte cependant
le rallye de**

**MONTE
CARLO**

SPORT AUTOMOBILE février 1962

UNE PROMENADE DE 4 000 KILOMÈTRES

Des 320 concurrents qui ont pris le départ samedi 20 janvier pour une promenade de plus de 4 000 km, une vingtaine seulement ne se sont pas présentés le lundi soir au contrôle de Chambéry pour le parcours commun. Parmi les abandons, un équipage de marque : Monraisse-Féret sur qui reposaient tous les espoirs de François Landon, le directeur du service compétition de la Régie. C'est dans le col Bayard que survint l'accident qui devait éliminer la Dauphine 1093. Les pilotes n'en étaient aucunement responsables : un automobiliste qui avait crevé était en train de changer sa roue dans une descente verglassée, mais il n'avait pas garé sa voiture sur le bas-côté. La Vauxhall de l'Anglais Banks ne put l'éviter et la dauphine vint percuter les deux voitures qui bloquaient toute la route.

Une intense activité régna à Chambéry pendant les six heures où les concurrents se succédèrent le lundi soir. Le contrôle avait lieu dans les locaux de la foire exposition de Chambéry et c'est naturellement Jacques Potel et toute son équipe de l'Automobile Club de Savoie qui se dépensèrent sans compter pour assurer la bonne marche des opérations de contrôle.

Presque tous les concurrents disposaient d'une certaine avance qui, jointe à la demi-heure de neutralisation prévue au règlement, permettait aux mécaniciens une vérification complète des voitures. Toutes les équipes avaient envoyé des éclaireurs en reconnaissance dans le col du Granier, première épreuve chronométrée. Les messages qu'ils avaient téléphonés avaient fait sortir des camions de service une impressionnante pile de pneus à clous. La neige fondue qui garnissait la route avait gelé au début de la soirée et l'épreuve de la Chartreuse, la plus longue des cinq étapes contre la montre, s'annonçait particulièrement glissante. En fait, c'est dans les 45 km de Chambéry à Saint-Laurent-du-Pont que devait se jouer le rallye. La chance avait voulu que ce soit précisément l'épreuve la plus longue qui soit verglassée, l'état de la route sur le reste du parcours devant s'améliorer au point qu'à Saint-Laurent-du-Pont, la majorité des concurrents démontait ses pneus à clous.

Incident sur le circuit monégasque : Lucien Bianchi (Citroën DS 19) a touché le mur au virage du bureau de tabac. Le directeur de la course : Louis Chiron le fait arrêter pour vérifier l'étendue des dégâts. Une altercation l'oppose à Bianchi, sous l'œil de René Cotton, le mentor de l'équipe Citroën.



LES COLS DE LA CHARTREUSE

Pilotant avec une virtuosité sans égale, sa SAAB, le géant suédois Carlsson réalisa dans cette première épreuve le meilleur temps absolu, prenant naturellement par la même occasion la première place au classement général, obtenu en multipliant le temps (en seconde) par un coefficient fonction de la cylindrée et de la catégorie de la voiture.

Derrière Carlsson : une 220 SE Mercedes d'usine, pilotée par Bohringer.

Le Finlandais Pauli Toivonen, arme secrète de René Cotton, mena sa DS 19 en troisième position, devant son compatriote Rauno Aaltonen, l'ancien coéquipier de Bohringer chez Mercedes, qui pilotait l'Austin-Cooper de Geoff Mabbs.

Notons que ces deux concurrents ayant abandonné par suite d'accidents, leurs fiches ont été égarées et leurs temps n'ont pas été homologués officiellement. Nous devons à l'obligeance de René Cotton et Stuart Turner, leurs directeurs de course respectifs, d'en avoir eu communication. Naturellement, cette étape amena bien des déceptions : toutes les voitures de G.T., la Porsche Carrera du champion d'Europe Hans Walter en tête, rencontrèrent de grosses difficultés sur un terrain qui ne favorisait certes pas les voitures disposant d'un rapport poids/puissance élevé.

Résultats de la première épreuve (Chartreuse).

Scratch

Carlsson (SAAB)	40.27
Bohringer (Mercedes)	41.20
Toivonen (Citroën)	41.37
Aaltonen (Austin-Cooper)	41.50
Hopkirk (Sumbean-Rapier)	41.56
Neyret (Citroën)	42.05
Trautmann (Citroën)	42.11
Frescobaldi (Lancia-Flavia)	42.16
Keinaken (Skoda Octavia)	42.43
Unnerud (Citroën)	43.00

Classement général (après correction d'indice)

1 ^{er}	Carlsson
2 ^e	Bohringer
3 ^e	Toivonen
4 ^e	Hopkirk
5 ^e	Aaltonen
6 ^e	Frescobaldi
7 ^e	Keinaken
8 ^e	Neyret
9 ^e	Trautmann
10 ^e	Gelé



SPORT AUTOMOBILE février 1962



LE MONT VENTOUX

Entre les cols de la Chartreuse et les pentes du mont Ventoux, les concurrents faisaient une boucle dans l'Ardèche. La route y était sèche mais sinueuse et c'est sur ce tronçon qu'un grand nombre de pénalisations fut enregistré. Hans Walter en fut la victime numéro un, et il perdit là plus de dix minutes, 1 260 points... et tout espoir de bien figurer dans le rallye quelles que soient ses performances ultérieures. Il n'abandonna pourtant pas pour cela, très sportivement, et dans la côte du mont Ventoux, il réalisa le meilleur temps. C'est d'ailleurs dans les virages plus ouverts du mont Ventoux que les G.T. prirent leur revanche sur les lacets verglassés de la Chartreuse.

Les trois premières voitures sont trois G.T., dans l'ordre : la Carrera de Walter ; la 3 000 Austin-Healey, de Seigle-Morris, et la M. G., des frères Morley, qui réalisèrent une étonnante performance.

Au classement général, les dix premiers ne rétrogradent pas, à l'exception de la Skoda. C'est Ott qui vient placer sa Mercedes dans le peloton de tête, à sa place, et l'on note la remontée de Trautmann et la chute de Frescobaldi à la 9^e place.

Résultats de la deuxième épreuve (mont Ventoux)

Walter (Carrera-Porsche)	10.03
Seigle-Morris (Austin-Healey)	10.15
Morley (M.G.A.)	10.55
Bohringer (Mercedes 220 SE)	11.02
Ott (Mercedes 220 SE)	11.02
Harper (Sunbeam-Rapier)	11.10
Thuner (Triumph TR 4)	11.12
O'Connor (Jaguar 3,8 l)	11.13
Hopkirk (Sunbeam-Rapier)	11.14
Procter (Sunbeam-Rapier)	11.15

Classement général

1 ^{er} Carlsson	5 ^e Trautmann	8 ^e Neyret
2 ^e Bohringer	6 ^e Aaltonen	9 ^e Frescobaldi
3 ^e Hopkirk	7 ^e Gelé	10 ^e Ott
4 ^e Toivonen		

LE COL DE BLEINE

Du Ventoux, la caravane se déplace dans un grandiose paysage de sierras, vers le Sud, et se présente à l'aube aux quatre chemins et au départ de « l'épouvantail » du rallye : le col de Bleine. Le froid était très vif, mais la route était parfaitement sèche, le soleil se leva peu après le passage des premiers concurrents, et c'est Kuhne sur l'une des Mercedes d'usine qui réalisa le meilleur chrono. Il avait cependant perdu trop de temps dans les épreuves précédentes pour pouvoir bien figurer

N° 149. — La première voiture française est la Citroën de Neyret-Terramorsi qui termina 7^e au classement général.

N° 169. — Première des voitures G.T., la 3 l. Austin-Healey de Seigle-Morris-Ambrose

L'Austin-Cooper n° 100 de Mabbz - Aaltonen était partie pour une grande performance. Malheureusement, elle se retourna dans la descente du Turini.

N° 257. — La Mercedes 220 SE, pilotée par Bohringer-Peter Lang (le fils du grand champion d'avant-guerre) qui remporta la deuxième place au classement général (huile et carburant B.-P. Energol).

au classement général. Il précède Walter qui continua à son baroud d'honneur, Bohringer, Carlsson, etc... Au classement général : Neyret prend la 7^e place à Gelé et Procter (Sunbeam) la dixième à la Mercedes de Ott.

Résultats de la troisième épreuve (col de Bleine)

Kuhne (Mercedes 220 SE)	10.58
Walter (Porsche Carrera)	11.53
Bohringer (Mercedes 220 SE)	12.08
Carlsson (SAAB)	12.29
Toivonen (Citroën DS 19)	12.30
Trautmann (Citroën DS 19)	12.32
Morley (M.G.A.)	12.32
Seigle-Morris (Austin-Healey 3 000)	12.33
Procter (Sunbeam-Rapier)	12.33
Bianchi (Citroën DS 19)	12.37
Hopkirk (Sunbeam)	12.37

Classement général

1 ^{er} Carlsson	5 ^e Trautmann	8 ^e Gelé
2 ^e Bohringer	6 ^e Aaltonen	9 ^e Frescobaldi
3 ^e Hopkirk	7 ^e Neyret	10 ^e Procter
4 ^e Toivonen		

ACCIDENTS AU PONT DE MIOLANS

Le soleil brillait dans un ciel sans nuage quand le peloton se présenta au départ de l'épreuve suivante. Il y avait pourtant quelques plaques de verglas et elles devaient porter un sérieux coup à l'équipe Citroën puisque deux des voitures qui étaient contrôlées par René Cotton devaient quitter la route sur une plaque de

SPORT AUTOMOBILE février 1962

N° 186. — L'un des exploits de ce Rallye : Jo Schlessler parvint à qualifier dans les 120 premiers, à l'issue du parcours routier, sa 4 CV Renault R4L, devant des voitures infiniment plus puissantes.

N° 264. — Le public monégasque apprécia la splendide démonstration de l'Anglais Bill Bradley qui prit des risques inouïs sur le circuit de vitesse, au volant de l'ancienne Austin A40 de Pat-Moss ; il termina 7^e de cette épreuve !

N° 313. — L'équipage Gelé-Guilhaudin sur D.K.W., qui termine 5^e au classement général, premier des Français. Ils parvinrent à battre les meilleurs spécialistes allemands de D.K.W. (huile et carburant B.P. Energol).



verglas : Pauli Toivonen qui était alors en quatrième position au classement général et le Norvégien Unnerud qui s'était distingué précédemment dans la Chartreuse.

Résultats de la 4^e épreuve (pont de Miolans)

Scigle-Morris (Austin-Healey).....	20.31
Carlsson (SAAB).....	20.35
Bohringer (Mercedes 220 SE).....	20.47
Procter (Sunbeam-Rapier).....	20.57
Walter (Porsche-Carrera).....	21.00
Morley (M.G.A.).....	21.01
Hill (Sunbeam-Rapier).....	21.07
Hopkirk (Sunbeam-Rapier).....	21.07
Aaltonen (Austin-Cooper).....	21.10
Bianchi (Citroën DS 19).....	21.11

Classement général

1 ^{er} Carlsson	5 ^e Aaltonen	8 ^e Procter
2 ^e Bohringer	6 ^e Neyret	9 ^e Gelé
3 ^e Hopkirk	7 ^e Frescobaldi	10 ^e Ott
4 ^e Trautmann		

GLACE AU TURINI

Malgré le temps radieux, annonçant la Côte d'Azur toute proche, les équipages commençaient à se ressentir durement de la fatigue et l'épreuve suivante : le col du Turini devait éliminer un des équipages de tête et sonner le glas des espoirs de nombreux autres concurrents. Dans la descente, quelques plaques de glace envoyèrent dans les rochers beaucoup de voitures, sans que l'on ait heureusement à déplorer de blessé sérieux. C'est cependant dans une partie sèche que le Finlandais Aaltonen devait retourner l'Austin-Cooper améliorée qui était en cinquième position, la voiture prit feu, elle fut complètement détruite. Le pauvre René Cotton, qui avait déjà perdu deux voitures, accidentées au Pont de Miolans, subissait un nouveau coup du sort : Trautmann qui avait remplacé Toivonen à la quatrième place au classement général quittait la route sur l'une des plaques de glace de la descente qui devait faire tant de ravages parmi les concurrents qui ne s'y attendaient pas. Trautmann perdait plusieurs minutes à remettre sa voiture sur la route et chutait à la douzième place du classement général.

En définitive, c'est près de deux cent cinquante voitures qui se présentèrent au contrôle d'arrivée à Monte-Carlo le mardi, et parmi celles-ci, soixante-quatorze seulement avaient été pénalisées sur la route. Les cent vingt premiers étaient appelés à disputer une épreuve de quatre tours, départ lancé, sur le circuit du Grand Prix, le jeudi matin.

QUATRE TOURS DE CIRCUIT

Le temps était frais, et le soleil à peine levé que les cent vingt voitures se succédèrent par groupes de douze. Les premiers partis furent le groupe de tête et c'est naturellement Carlsson et Bohringer qui se lancèrent dans une chasse effrénée dès le premier tour. Bohringer avait 44 secondes de retard sur Carlsson et il ne réussit qu'à lui en reprendre 14. La cause était entendue et le rallye de Monte-Carlo était remporté par le meilleur.

Derrière eux, une lutte de prestige s'engageait pour le meilleur temps sur le circuit de vitesse. Cet honneur revenait à la voiture la plus rapide en course : l'Aston-Martin DB4 de Lyndon Sims, qui avait sacrifié toutes ses chances au classement général en transportant trois équipiers pendant tout le rallye, Sims donna tout de même ainsi la démonstration de ce qu'est une vraie Grand Tourisme. On admira aussi le fin pilotage de Maurice Trintignant. Les voitures préparées par Ford-France n'allaient pas aussi vite qu'on l'espérait, mais Maurice se surpassa dans le circuit de vitesse.

Dans un style bien différent, mais qui galvanisa le public, Bill Bradley le pilote de formule Junior réussit le septième temps au volant d'une Austin A 40, qu'il mena avec une audace impressionnante.

SPORT AUTOMOBILE février 1962



Ci-contre : les pneus à clous Dunlop ont stupéfié plus d'un concurrent ; avec eux, on roule sur la glace pratiquement aussi vite que si la route était sèche.

Ci-dessous, sous l'œil de Jo Schlessner, notre directeur Jean Lucas et son coéquipier Bernard Pichon démontent leurs pneus à clous au pied du col de Bleine.

En bas : Lucien Bianchi vient de s'apercevoir qu'il a un pneu crevé, à quelques mètres du départ du col de Bleine. Les spectateurs intéressés donnent un coup de main !

Ci-contre : les monteurs des fabricants d'équipement ont disputé, eux aussi, « leur » Rallye de Monte-Carlo. Ils étaient présents à plusieurs points du parcours.

Ci-dessous : c'est par un froid glacial que les chronomètres doivent opérer, leur nom ne figurera pourtant pas au palmarès, et ces vrais sportifs ne sont pas rétribués.

En bas : la Volvo du Suédois Dahl a bien failli caramboler quelques photographes au virage du gazomètre.



Pat Moss n'avait réellement plus de rivale dans la Coupe des dames qu'elle remporta ainsi pour la troisième fois. Gênée par un concurrent... peu galant, elle l'aborda froidement de flanc au virage du gazomètre, afin de le pousser en dehors de sa trajectoire !

Une lutte farouche opposa la Citroën de Neyret-Terramorsi à la D.K.W. de Gelé-Guilhaudin. C'est cette dernière qui l'emporta, reprenant 27 secondes à la DS 19, moins à l'aise sur le circuit que dans la montagne, donnant à Gelé-Guilhaudin la place enviée de premier équipage français. La présence de Jo Schlessner, qui avait réussi l'exploit de qualifier sa R4L. Renault parmi les cent vingt meilleurs fut justement appréciée.

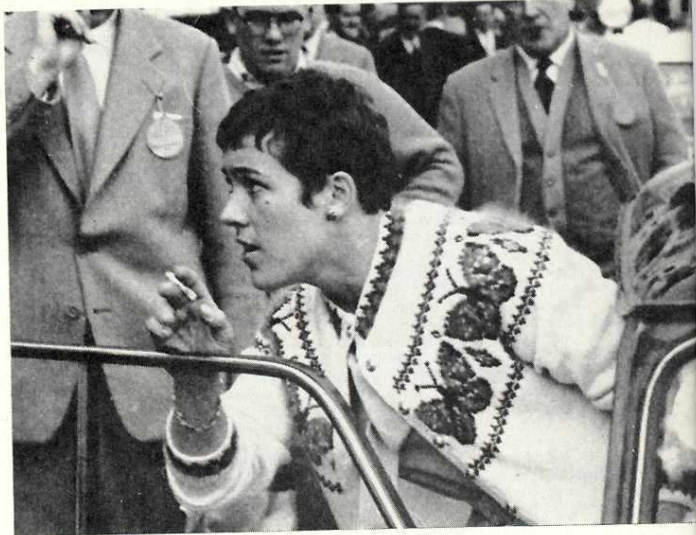
Résultat du circuit de vitesse

Sims (Aston-Martin).....	8.15
Seigle-Morris (Austin-Healy).....	8.27
Thuner (Triumph).....	8.38
Bohringer (Mercedes-Benz).....	8.44
Slotemaker (Porsche).....	8.46
Harper (Sunbeam).....	8.48
Bradley (Austin).....	8.49
Riley (M.G.).....	8.50
O'Connor (Jaguar).....	8.53
Hill (Sunbeam).....	8.54

Voir la suite de notre reportage sur le Rallye et les résultats complets en page 34.

SPORT AUTOMOBILE février 1962

Pat Moss, la sœur du grand champion, est considérée par beaucoup comme la grande spécialiste des Rallyes en Grande-Bretagne, devant tous les rallyemen masculins !



flash

SUR

P A T M O S S

« Jamais deux sans trois » s'était jurée Pat Moss, en prenant le départ du Rallye de Monte-Carlo dont elle avait déjà deux fois remporté la coupe des Dames. Et pourtant, dans la Chartreuse verglassée, la rupture de sa commande d'accélérateur avait bien failli réduire tous ses espoirs à néant. Il lui avait fallu s'arrêter et réparer sa tringlerie avec du fil de fer... pendant que le chronomètre tournait.

A vingt-sept ans, Pat Moss est un cas unique dans les annales du sport automobile : et si l'on a vite fait de dire « bon sang ne saurait mentir » en pensant à Stirling Moss il faut au contraire comprendre qu'un nom pareil est lourd à porter, surtout pour une femme. Et pourtant Pat n'en est aucunement affectée. Plus encore : elle estime que l'époque des coupes des Dames est révolue, comme est révolue le temps où l'on regardait une femme au volant comme un phénomène. « Les hommes nous ont accepté dans leurs compétitions avec un petit sourire de commisération, et nous ont doté de petites coupes qu'ils offraient galamment hors classement général. Et puis peu à peu nous arrivons à forcer la porte de leur fameux classement général, non ? »... de fait à Liège-Rome-Liège, il y a deux ans...

Et Pat ne dit pas que le titre dont elle est la plus fière est celui que lui a décerné la Guilde des journalistes automobiles, conjointement avec sa fidèle coéquipière de tous les rallyes : Ann Wisdom ; succédant à Jean Behra, à Fangio, à Hawthorn, à Collins, à son frère... Pat Moss et Ann Wisdom furent couronnées « les conductrices de l'année ». N'avaient-elles pas toutes deux été les seules femmes à remporter « scratch » une grande épreuve du championnat d'Europe : le terrible Liège-Rome-Liège 1960. Son palmarès est d'ailleurs significatif, qui fait bien rire Stirling lorsqu'il chipe à sa petite sœur

le petit cahier d'écolier sur lequel elle note ses victoires par ordre préférentiel. Les coupes des Dames sont en petits caractères, avec beaucoup de « et caetera » mélangeant des trophées gagnés à la nage, à cheval et en voiture. Car c'est à cheval qu'elle a commencé sa carrière sportive, faisant partie de l'équipe officielle britannique, enlevant même la seconde place (toutes catégories toujours) dans la célèbre coupe de la reine Elizabeth. C'est en 1953 qu'elle abandonne le cheval unique pour déchaîner ceux de sa petite Morris minor, après avoir fait ses premières armes comme navigatrice de Ken Gregory, le manager de son frère. En gros caractères, par contre, derrière « son » Liège-Rome-Liège, on trouve de magnifiques places de seconde dans les rallyes d'Allemagne 1959, des Alpes 1960 et de Grande-Bretagne l'an dernier.

Un nom est associé à toutes ces victoires, le même toujours : celui d'Ann Wisdom, sa fidèle équipière. Et si Pat cache derrière son grand sourire d'enfant une vraie, une grande modestie, il faut la voir s'empourprer lorsque quelqu'un la reconnaît et lui demande un autographe, si elle explique calmement qu'elle n'a aucun autre projet que de continuer à courir petits et grands rallyes, à nager, et à monter à cheval, nous la soupçonons tout de même d'avoir d'autres projets.

Pourquoi, sinon, dans la ferme familiale du Hertfordshire, y aurait-il depuis quelques jours toute neuve et rugissante de son petit moteur 2 temps, une Saab, mais oui, la sœur de celle du grand Erik Carlsson ? Et Stirling, en pensant aux futures bagarres de Pat et d'Erik, chacun au volant d'une Saab jumelle, cligne de l'œil, car si la chance ne lui a pas encore souri, malgré son immense talent, pourquoi n'apporterait-elle pas à sa petite sœur, une couronne de champion qu'elle serait la première femme à porter ? Ce serait une belle revanche pour lui, car ça ne sortirait pas de la famille !

SPORT AUTOMOBILE février 1962

AU VOLANT DE LA SAAB D'ÉRIK CARLSSON



L'accessibilité du moteur de la Saab est remarquable : le capot se démonte en dix secondes comme sur une voiture de course. On voit ici le petit moteur 3 cylindres en avant de la boîte de vitesses.

Notre ami John Bolster, le technique Editor de l'hebdomadaire anglais *Autosport*, a eu l'occasion d'essayer la Saab d'Erik Carlsson après sa victoire dans le rallye d'Angleterre, à la fin de l'année dernière. Voici quelles furent ses impressions :

PERFORMANCES ÉTONNANTES

La voiture que j'ai essayé en décembre n'était pas celle qui a gagné depuis le Rallye de Monte-Carlo. Toutefois les caractéristiques des deux véhicules sont identiques.

Le moteur est un trois cylindres en ligne, deux temps à pistons plats, refroidi par eau. Il est préparé selon les normes de la catégorie « Série améliorée ». D'origine, il développe 41 CV à 5 000 t/mn, mais celui-ci est extrêmement « pointu ». Tant que l'on n'a pas atteint 3 000 t/mn il est indispensable de ne pas utiliser plus de la moitié de la course de l'accélérateur sous peine de mouiller aussitôt les bougies.

Jusqu'à 4 000 t/mn, le couple développé est très médiocre mais, au-dessus, la puissance arrive brutalement. Malgré le poids élevé de la voiture, les accélérations sont très brillantes : j'ai réalisé un 400 m départ arrêté en 19,6 sec. J'évaluerai donc la puissance maximum aux environs de 60 CV D.I.N. aux environs de 6 000 t/mn.

Bien que la carrosserie deux portes quatre places soit très spacieuse, elle est remarquablement profilée : on n'en veut pour preuve que les 160 km/h que j'ai chronométrés par un froid matin de décembre, malgré un vent soufflant en tempête qui troubla les mesures précises. Une telle efficacité s'explique aisément lorsque l'on sait que l'activité principale des usines Saab est la construction aéronautique ; aussi peut-on supposer que l'étude en tunnel de soufflerie a été très poussée.

La boîte de vitesses est à quatre rapports, tous synchronisés et très bien étagés. Heureusement, car la plage de régime utilisable est faible, ainsi que nous l'avons dit plus haut, et l'on est constamment amené à manier le levier de vitesses placé sous le volant.

TENUE DE ROUTE ET FREINAGE

La tenue de route est réellement excellente. La voiture manifeste un caractère légèrement survireur qui est surprenant pour une traction avant.

Les freins ne sont pas le point fort de la Saab, c'est d'ailleurs souvent le cas des voitures mues par un moteur



841 CC - 160 KM/H !

deux temps. Aussi faut-il appuyer très fort sur la pédale pour obtenir un ralentissement sensible. En revanche, je n'ai constaté ni fading, ni départ à chaud. La direction à crémaillère est très douce.

CONFORT ET ÉQUIPEMENT

L'intérieur de cette voiture était spécialement aménagé pour les rallyes. C'est ainsi que toutes les garnitures ont été supprimées et remplacées par un floquage. Les vitres — en plexiglass — ont leur ouverture commandée par une courroie. Le siège du pilote est un baquet et celui du passager est muni d'un appuie-tête. Tous deux sont équipés de ceintures de sécurité Klippan.

L'éclairage est abondamment assuré, indépendamment des phares, par deux antibrouillards, un projecteur orientable sur le toit, un phare de recul. J'ai constaté avec... amusement, qu'un interrupteur commande l'extinction des feux arrière, alors que l'avant est allumé !!! La consommation n'est pas excessive, eu égard aux performances hors série : 13 l/100 km de mélange. Le moteur est particulièrement bruyant, mais son ronflement rageur chante aux oreilles du fanatique ! Equipée d'un plus petit rapport de pont pour le Rallye de Monte-Carlo, cette petite voiture devait avoir des accélérations fantastiques qui, combinées à son excellente tenue de route et au talent d'Erik Carlsson, expliquent parfaitement ses performances dans la montagne.

Caractéristiques :

SAAB 96 « série améliorée ».

Moteur : 3 cyl. en ligne, 2 temps, pistons plats.

70 mm x 72,9 mm, 841 cc. Carburateur Solex.

Transmission : Embrayage monodisque sec. Boîte mécanique 4 vitesses, toutes synchronisées. Traction avant.

Chassis : Coque autoporteuse en acier. Suspension indépendante à l'avant. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Essieu arrière tiré avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Direction à crémaillère. Freins hydrauliques Lockheed.

Roues acier : Pneus 5,00 x 15.

Poids : environ 760 kg.

Essai : Vitesse maximale : 160 km/h.
400 m départ arrêté : 19,6 sec.
Consommation : 13 l/100 km.

SPORT AUTOMOBILE février 1962

ELLE A REMPORTE LE RALLYE DE MONTE - CARLO

La SAAB 96 suédoise qui vient de remporter le Rallye de Monte-Carlo. C'est un exemple du « tout à l'avant », d'une technique assez voisine de la D.K.W. allemande.

La SAAB est distribuée en France par la S.E.G.A.R., 81, avenue Simon-Bollivar, Paris (19^e).
 Prix : SAAB 96 : 11.500 NF + T. L.
 (Supplément pour boîte 4 vitesses : 500 NF environ).

