

en deux jours
à montlhéry

KREIDLER

s'approprie

8 records du monde

Le plus étrange, dans toute cette affaire, c'est, sans aucun doute, que la tentative contre les records du monde, n'ait été — pour Kreidler — qu'un aspect secondaire du voyage à Montlhéry. La saison sportive terminée, puisque le voyage à Suzuka ne s'imposait pas, il restait, en effet, à tester valablement le nouveau moteur qui n'avait pas donné, cette année, tous les résultats escomptés. Pour cela, il fallait le faire tourner vite et longtemps, à plein régime et à pleine charge. Et puisqu'il fallait pour cela se déplacer à Montlhéry, pourquoi ne pas tenter, aussi, de battre des records du monde ? Cette logique impeccable conduisit donc la petite troupe Kreidler sur le théâtre de ses exploits le samedi 31 octobre et le dimanche 1^{er} novembre. Mais l'explication que nous venons de fournir peut servir à rendre plus compréhensibles deux points importants :

— D'une part, la préparation hâtive, le carénage arrière « improvisé » et non essayé en soufflerie, d'où gain de temps minime ;

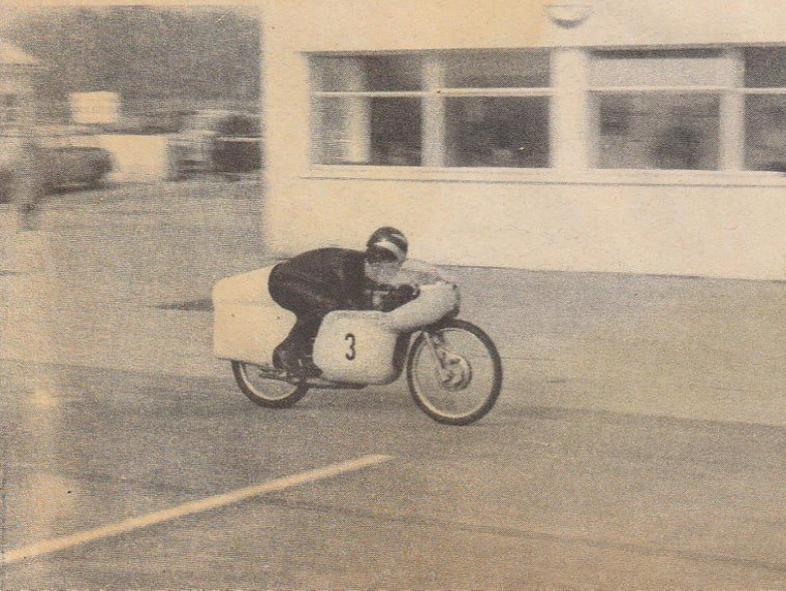
— D'autre part, la nécessité de rouler constamment à pleins gaz et au régime maximum. Il fallait, non pas ménager les mécaniques, mais savoir « ce qu'elles avaient dans le ventre ».



Pour avoir été improvisée, la tentative Kreidler n'en a pas moins été couronnée de succès. Huit records du monde, ce n'est pas mal ! En réalité, quatre records sont passés de via à trépas, mais ils sont valables aussi bien en 50 qu'en 75 cc. Et voici donc le palmarès :

- 10 km départ arrêté : 151,00 km/h (au lieu de 134 km/h) ;
- 100 km : 158,67 km/h (au lieu de 142 km/h) ;
- Une heure : 159,11 km/h (au lieu de 143 km/h) ;
- Six Heures : 139,49 km/h (au lieu de 120,89 km/h).

Anscheidt (dans le titre) se rend sur la ligne de départ. Il va battre 3 records du Monde (ou 6, en comptant ceux valables pour les 75 cc). Ci-contre, un passage de Vigreux au cours de la tentative des Six Heures.



Dans la brume matinale, Van Dongen est parti pour la première heure. M. Block (assis) prend les « chronos ». Derrière lui, on reconnaît Ansheidt. En bas de page : Ansheidt va s'élancer, le samedi, pour la première série des records.



Quelques chiffres encore : gain variant de 11 à 15 % selon les records, soit 16 à 18 km/h. Enfin, notons que si le record des six heures date de l'an dernier, les trois autres sont beaucoup plus anciens (1956) et établis avec des machines à carénage intégral.

L'équipe Kreidler est aussi passée tout près d'un autre record : celui des 1 000 km. En effet, c'est 34 km avant cette limite fatidique que le roulement de pied de bielle a lâché, après sept heures de marche. Aucune surprise d'ailleurs pour les gens de chez Kreidler : ce même moteur, au banc, ne tient pas plus longtemps ! On peut regretter, toutefois, qu'il n'ait pas consenti à faire ce jour là un

petit effort supplémentaire, tout en félicitant tout de même la marque allemande pour l'excellente tenue de son moteur. Car, croyez-nous, tenir sept heures pleins gaz et au régime maximum, c'est rudement beau. Et c'est fort justement que M. Block nous déclarait que le record le plus difficile à battre, de tous ceux qui venaient d'être établis, c'était sans doute celui des six heures.

Les records du monde agissent-ils comme certains stupéfiants ? Il est bien rare, en effet, qu'une marque qui vient de réussir l'exploit d'en battre quelques uns, n'annonce pas son intention de recommencer bientôt. Pour ne pas faillir à la tradition, Kreidler veut remettre ça « pour de bon » cette fois, c'est-à-dire avec une machine spécialement préparée, un carénage plus efficace, une organisation meilleure.

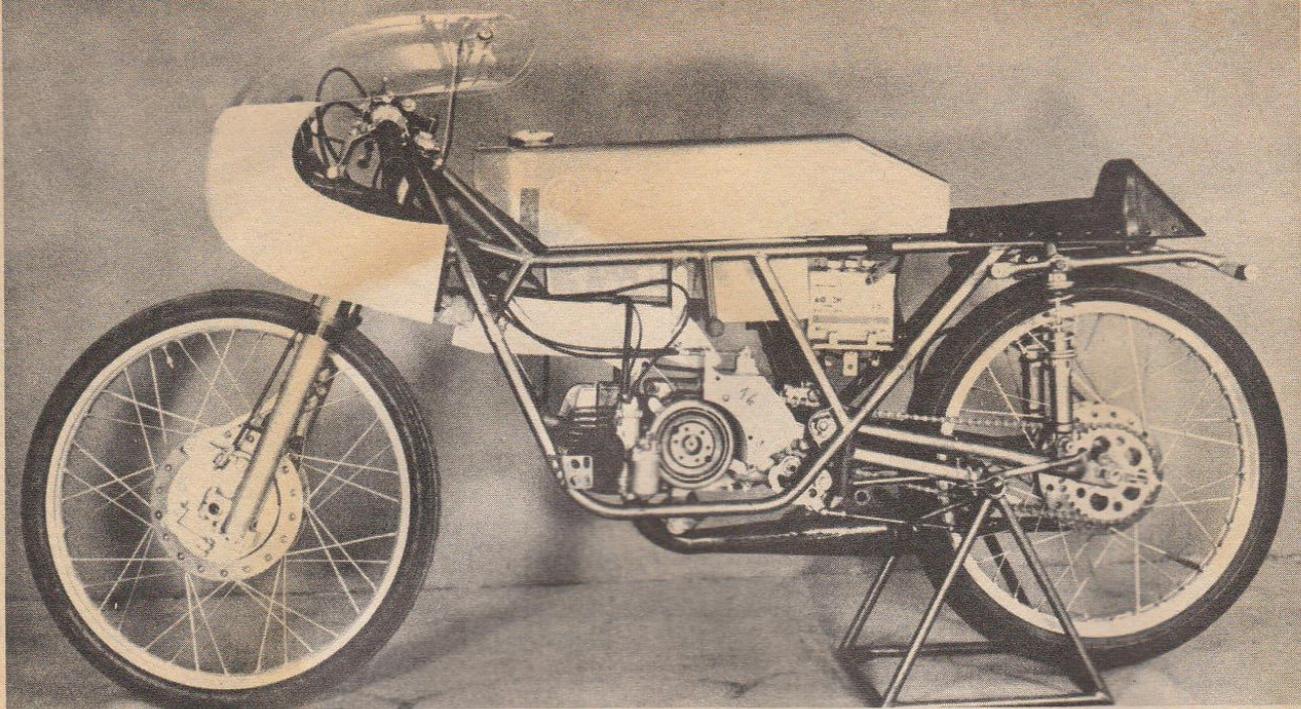
Tout ceci aurait lieu au printemps prochain, et il faut alors s'attendre à des exploits !

PETITE HISTOIRE DES RECORDS

L'HISTOIRE des records Kreidler comporte deux journées. C'est, en effet, le samedi 31 octobre que l'équipe est arrivée. La première tentative a été faite par Ansheidt sur les 10 km. Bien que le départ ait été assez peu favorable (1' 10,6" pour le premier tour, soit 127,47 km/h) le record est largement battu : 4' 41" soit 149,744 km/h.

A sa descente de machine, Ansheidt semble satisfait. Mais ce n'est là qu'une étape en attendant la tentative sur l'heure et les 100 km, tentative au cours de laquelle on espère bien battre à nouveau le record des 10 km. C'est encore une fois Ansheidt qui va prendre le départ : mais il va falloir rester pendant une heure dans l'étroit carénage qui enveloppe le Kreidler. Et Ansheidt prend des forces en attendant.





La machine des 6 heures, en fait la machine de circuit 1963. C'est encore le 3 x 4 vitesses à lubrification par mélange (5 %), monté dans un cadre double-berceau relativement classique, mais très triangulé à la colonne de direction. Jantes de 19" à l'avant, 18 à l'arrière. Deux freins simple came à l'avant et, ici, le réservoir TT de 11 litres.

A 12 h 07, c'est le départ, bien meilleur que la première fois (1' 09,8" pour le premier tour, soit 128,93 km/h). Le meilleur tour est bouclé en 55,8" soit à 161,28 km/h de moyenne ! Le record des 10 km tombe à nouveau : 151,00 km/h.

Et Anscheidt continue de tourner de façon très régulière (56,4 - 56,6" au tour). Le record des 100 km est aussi battu : 158,67 km/h. Et sans histoire, le petit Allemand continue sa « marche » victorieuse contre le record

de l'heure ; avec une régularité étonnante malgré la fatigue qui doit se faire sentir. 159,11 km/h : objectif atteint. Victoire pour Kreidler. Mais après cette journée bien remplie, il restait à préparer celle du lendemain.

★

Entre temps, cependant, un problème doit être réglé : celui du troisième pilote. L'équipe Kreidler ne comportait, en effet, que trois pilotes : Ans-

cheidt, Van Dongen et Kunz. Or, le vendredi aux essais, Kunz chutait (blocage de boîte). Rien de grave, mais l'équipe se trouvait réduite à deux hommes, Kunz devant tout de même être hospitalisé. Et deux hommes pour les six heures et les 1000 km, c'est vraiment trop peu. Un nom est alors mis en avant : celui de Claude Vigreux. Une première objection : M. Bouvet, présent en qualité de commissaire de la F.I.M., est français... tout comme Vigreux. Or ceci est interdit par les règlements internationaux. Que faire ? La solution est proposée par M. Bouvet lui-même : téléphoner à Genève, au siège de la F.I.M., pour obtenir une dérogation. Et la victoire récompense d'aussi louables efforts : la dérogation est obtenue.

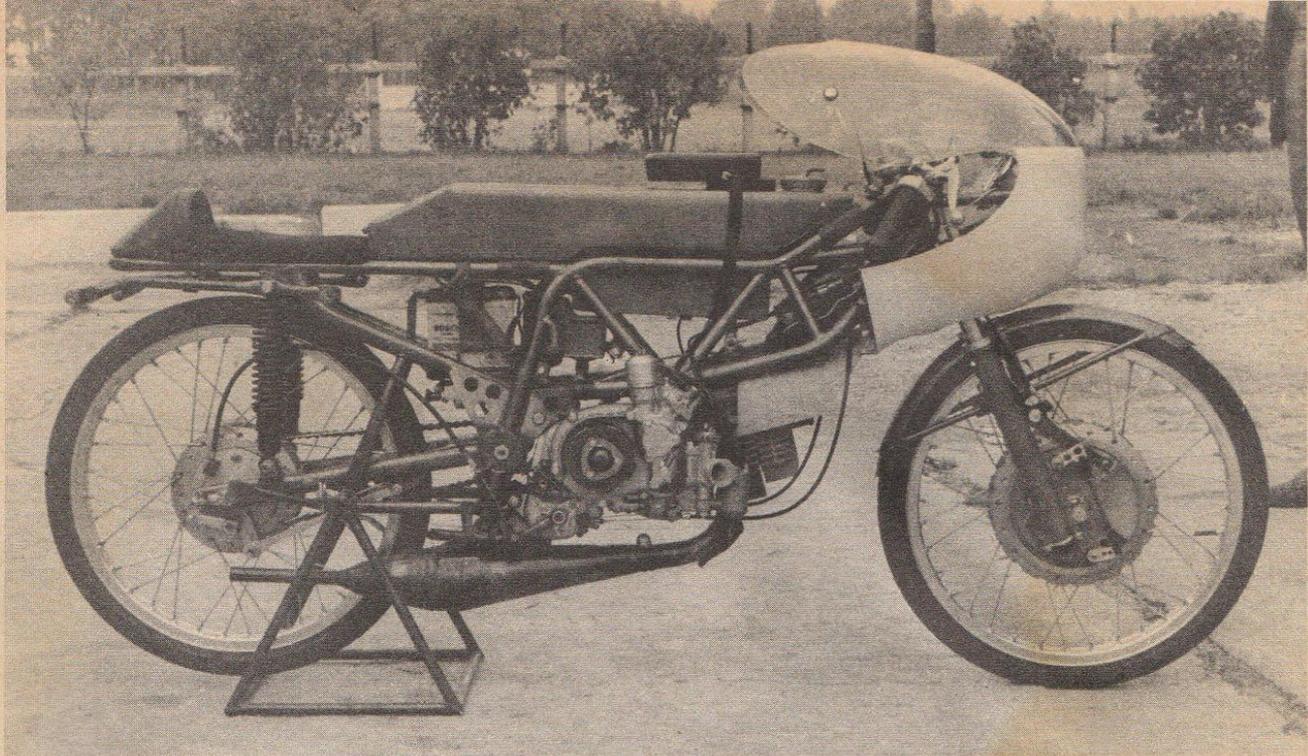
Reste une seconde objection, ou plutôt un second point d'interrogation : Vigreux va-t-il savoir s'en sortir ? Et bien oui, pas mal du tout. Quelques explications, quelques essais et Claude « fait des temps » très proches de Van Dongen malgré une machine manifestement pas prévue pour sa grande taille.

★

Et nous voici donc au dimanche matin... en présence d'un brouillard qui découragerait bien des candidats recordmen. Pas question de partir à 9 heures, et il faut attendre 10 h 45 pour que M. Bouvet donne le feu vert. C'est le malheureux Van Dongen qui part le premier : il fait froid, il vente, l'humidité est pénétrante. Le pilote hollandais a bien du mérite dans ces conditions à aller presque au bout de l'heure qui lui était assignée (près de 59'). Il réalise une moyenne de 144,99 km/h. Vigreux part à son tour.



Ci-contre, la machine 1964 (celle utilisée sur l'heure) dans son carénage de circuit, mais auquel fut ajouté in-extremis, un carénage arrière amenant un gain de vitesse de 2 km/h sensiblement.

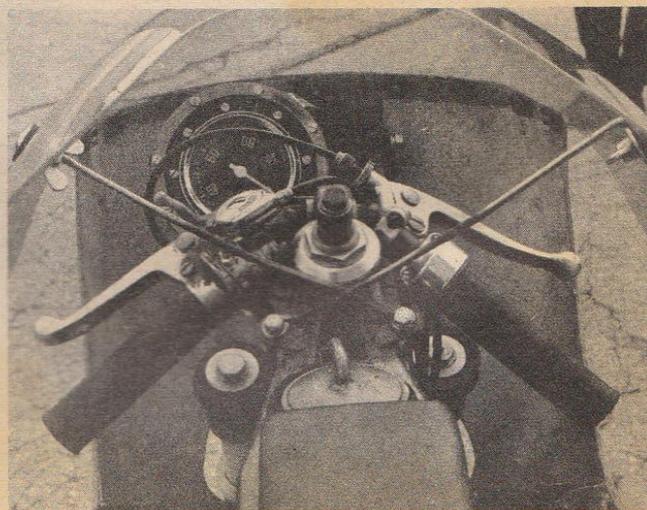
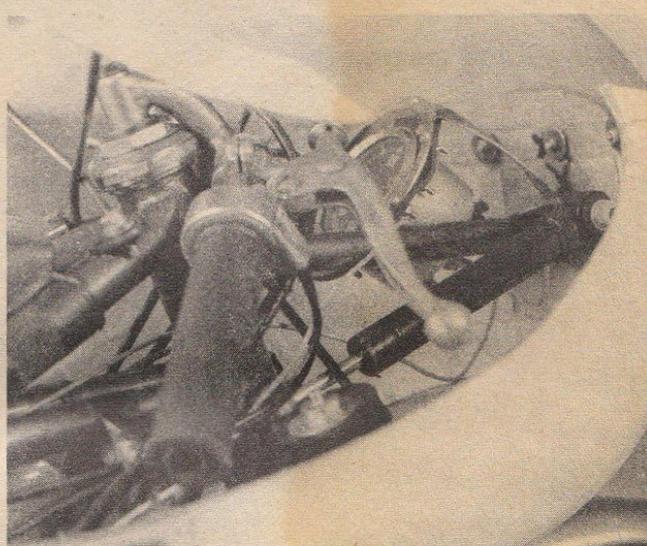


Toutes les photos de cette page sont relatives au Kreidler 1964 utilisé lors du record de l'heure. Cette fois, il s'agit du 2 fois 6 vitesses.

Ce modèle se reconnaît avant tout par son magnifique cadre très triangulé (un peu cadre treillis) sous lequel le moteur est accroché. Encore en ce qui concerne la partie cycle, notons : l'étroit moyeu-frein en elektron, de 200 mm de diamètre, à deux mâchoires superfreinantes — la fourche télescopique à « épaules » qui appelle un guidon à potence (conception vélo) — l'amortisseur hydraulique de direction fixé, à l'avant, en bout de l'éperon — support de carénage — le petit réservoir de 7 litres en alliage léger —, les jantes de 18 pouces — etc.

En ce qui concerne le moteur (de 40 mm d'alésage et 39,5 de course et développant 12-13 CV à 13.600-13.800 t/m, mais pouvant monter sans crainte plus haut en régime), notons surtout la pompe à huile chargée de lubrifier vilebrequins et embiellage, le mélange (essence ordinaire + 2 % d'huile) ne servant qu'à la lubrification des piston, axe de piston et cylindre. Deux carburateurs Bing (un de chaque côté du moteur), de 17 mm de passage des gaz, et dotés de correcteurs d'air assurent l'alimentation par l'intermédiaire de 2 disques distributeurs rotatifs. Allumage batterie-bobine, avec rupteur en bout de vilebrequin ; compte-tours électronique V.D.O. gradué à mi-régime. L'embrayage est à l'air libre.

159 km dans l'heure, un tour à 161,3, une consommation de 4,6 litres aux 100 km... mais à 160 km/h. Voilà qui nous donne une idée plus précise de la vitesse d'un 50 cc « Grand Prix » actuel.



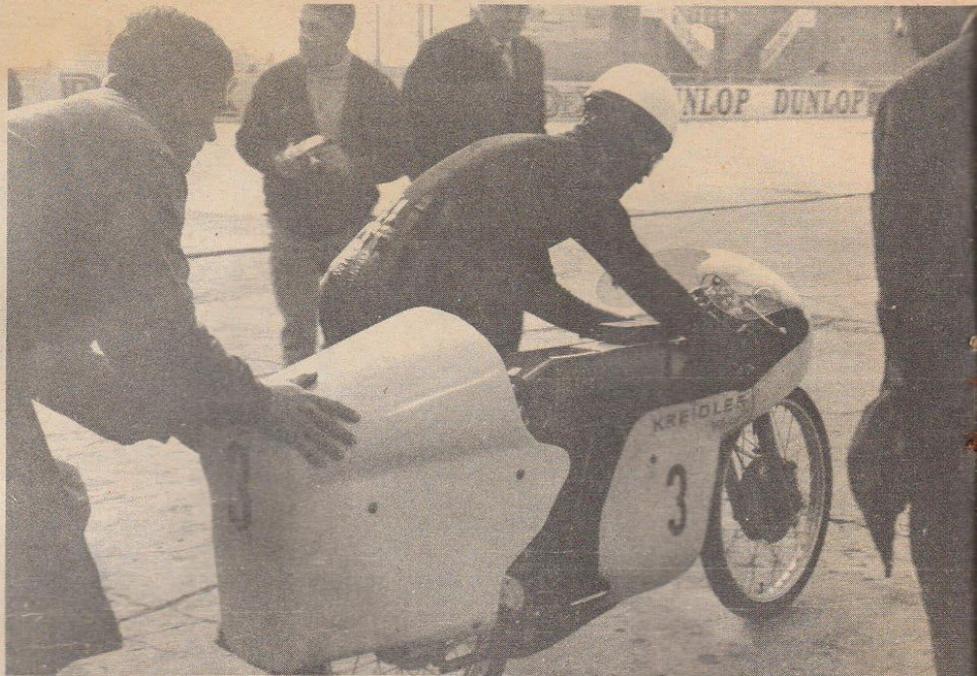
Une fausse manœuvre avec le sélecteur, un arrêt, puis tout va bien... sauf que Claude doit laisser sortir son pied gauche du carénage, d'où perte d'une seconde au tour. En deux heures : 284,24 km. La troisième heure sera celle d'Anscheidt, qui fera remonter la moyenne de 142,12 km/h à 143,34 km/h, ce qui n'est pas surprenant, machine et pilote se connaissant fort bien. Et c'est à nouveau Van Dongen, et encore Vigreux. Les « chronos » sont moins bons qu'au début, ce qui est logique, et, à la fin de la 5^e heure, la moyenne est de 141,43 km/h. On décide cependant de s'attaquer au record des 1.000 km et de réserver Anscheidt pour la dernière partie de la tentative (qui risque de s'achever de nuit). C'est donc Van

Dongen qui se remet en selle pour la 6^e heure, mais il termine assez éprouvé tournant, vers la fin, en 67" soit nettement moins vite qu'au début. Et c'est la fin des 6 heures (et la fin des souffrances de Van Dongen) : le record est bien battu avec une moyenne de 139,49 km/h (contre 120,89 km/h au précédent record).

Et c'est maintenant l'ultime effort pour atteindre les 1.000 km. Sans doute à cause de l'arrêt pour changer de pilote, la machine (pot de détente refroidi) va mieux et Vigreux tourne en 61-62" et même, après avoir trouvé une position pour son pied, entre 59,6" et 60". Trente minute de tourniquet pour Vigreux et Ansheidt entre en scène à son tour. La nuit commence à tomber, mais le jeune Allemand tourne régulièrement en 58,6"-59".

Les kilomètres passent, on approche du but... et puis c'est la casse dont nous avons parlé plus haut. Domage!.. S'arrêter à 35 km du but, après avoir parcouru 965 km, c'est dur à accepter!..

Mais il reste tout de même, pour consoler l'équipe Kreidler, les huit records battus.



PRÉSENTS A MONTLHÉRY

↑ ROIS pilotes étaient prévus au départ : deux Allemands (Ansheidt et Kunz) et un Hollandais (Van Dongen). On sait que Kunz étant tombé pendant les entraînements, c'est finalement Vigreux qui prit le départ pour le record des six heures. Vigreux est trop connu de nos lecteurs pour que nous le présentions à nouveau. Ansheidt, vous le connaissez mieux en vous reportant à l'interview qu'il nous a accordé (voir plus loin dans ce numéro). Van Dongen a 32 ans, est

marié et père de deux garçons. Il mesure 1,74 m et pèse 64 kg. Il pratique la compétition motocycliste en Hollande depuis 10 ans et, à son actif, plusieurs titres de Champion de Hollande en 50 cc, 125 cc et 250 cc. Cette année, il a été par deux fois (Assen et Spa) pilote officiel Kreidler.

En plus des pilotes, il faut aussi noter la présence de M. Block, racing-manager de la petite troupe Kreidler qui comprenait encore deux mécaniciens et un aide. Côté Kreidler, toujours, M. Point, importateur français de la marque qui avait « préparé » ces records en ce qui concerne l'aspect matériel de la tentative.

Officiel F.I.M. : M. Bouvet. Il mérite des compliments pour la compréhension dont il fit preuve tout au long des deux journées (« cas » Vigreux et éclairage de la piste). Chronométrateur : M. Adam, un véritable spécialiste ; Chef de piste : M. Bourquin ; Commissaires techniques : MM. Delaherche et Leroy qu'il est inutile de présenter, car ce sont des « piliers » de Montlhéry.

Ansheidt en « coureur » (en haut) et en « spectateur » (en bas) aux côtés de M. Block. On aperçoit, dans le fond, J.-P. Beltoisé.



en marge des records OU l'opinion de C. Vigreux

C'EST avec une grande satisfaction, mêlée d'un peu de crainte, que j'acceptai (sans me faire prier le moins du monde!), de piloter un Kreidler douze-vitesses, en vue de tenter de battre, avec Ansheidt et Van Dongen, pilotes officiels de la marque allemande, les records du monde des 6 heures et 1 000 km.

LA MACHINE :

Il s'agissait d'un « Renn Florett » 3 fois 4, c'est-à-dire du même type que ceux qui ont disputé le championnat du monde des pilotes et des constructeurs en 1963 et, également, en fait, cette année.

J'avoue que, depuis longtemps, j'avais réfléchi au complexe maniement de la « double » boîte de vitesses nécessitant de jouer successivement ou à la fois des pieds et des mains ! C'est avec un petit sourire réservé et beaucoup de scepticisme que le chef du service courses, M. Block, m'expliqua clairement — grâce à la très bonne traduction de J. B. — le fonctionnement des vitesses, y ajoutant deux consignes supplémentaires concernant le moteur :

- Ne jamais descendre en dessous de 12 000 tr/mn ;
- Ne jamais couper ou réduire les gaz ; la carburation devenant alors trop pauvre, le serrage serait presque immédiat.

★

Contact. Première au pied, première à la main, poussette : le moteur démarre sur 2 mètres malgré une première à au moins 50 % et fait entendre un bruit sec mais très strident. Tout de suite, je place l'aiguille à 13 000 et je fais « cirer » pendant une bonne centaine de mètres... l'embrayage. Ce dernier (identique aux S4 de série!) est très agréable, très progressif, et le contrôle de son « patinage » est un vrai plaisir. Troisième à la main, la deuxième étant très serrée n'est pas indispensable dans la montée des vitesses, sur l'anneau du moins. Maintenant, plus besoin de faire « cirer »... et c'est alors qu'intervient la fonction d'homme-orchestre :

- 1^{re} à la main, puis 2^e au pied ;
- 2^e et 3^e à la main, avec toujours 2^e au pied ;
- 1^{re} à la main et 3^e au pied ;
- 2^e et 3^e à la main, en restant en 3^e au sélecteur ;
- 1^{re} à la main et 4^e au pied ;
- 2^e et 3^e à la main et nous voici en... 12^e !

Ce système représente l'avantage — pour qui en a bien l'habitude — de sauter 1, 2 ou 3 vitesses (jusqu'à 5) d'un coup, de disposer de 12 rapports très serrés et, surtout au freinage, de pouvoir en rétrograder jusqu'à 5 (pour une épingle) si l'on est en 12^e : on passe alors de 4^e en 3^e avec le pied, de 3^e en 1^{re} avec la main, et, ainsi, on peut passer de 12^e en 7^e.

★



La zone rouge du compte-tours commence à 12.000. Je m'y maintiens tout juste en 12^e après avoir mis 1,5 km pour passer ce rapport, quand, tout à coup, l'aiguille baisse de 1.500 tours ! Je m'arrête aussitôt en pensant au serrage et j'explique ce qu'il m'est arrivé. C'est alors que M. Block me dit qu'il faut tourner uniquement en 10^e dans un régime variant de 13.800 à 14.200 ; en dessous de 13.800 : 9^e ; au-dessus de 14.200 : 11^e.

En fait, tout à l'heure, le moteur avait simplement perdu ses tours car il n'était plus dans sa bonne plage de régime, assez restreinte. La zone rouge, ici, n'est pas la zone interdite, mais celle qu'il faut utiliser.

★

Dès lors, tout va bien. Mais le « hurlement » du moteur me laisse un peu sceptique quant à la tenue de la mécanique sur 6 heures. En fait, avec une carburation pauvre... ou qui nous semble pauvre (n'est-ce pas, M. Leconte !) cette « tasse à café » tiendra 6 h 50 à fond, à 14.000 t/m avant que l'embellage donne des signes de fatigue, 34 km avant le cap des 1.000 km.

Aucun symptôme de serrage. Le moteur, à chaque raviaillement, fit l'admiration de chacun, étant quasiment froid malgré une disposition horizontale du cylindre.

★

La machine étant aux dimensions d'Ansheidt, j'éprouvai quelques difficultés pour m'y loger, si bien qu'il fallut que j'écarte les panneaux latéraux du carénage pour y entrer mes jambes. De plus, mon pied gauche tombant juste au-dessus de la pédale de sélecteur, cela me fit sauter une vitesse et m'obligea à placer mon pied, pour éviter une telle fausse manœuvre, sous cette pédale. Mon pied débordant alors légèrement du carénage, ce fut une perte de 1 seconde au tour !

Dans ces conditions, l'heure pendant laquelle chaque pilote conduisait la machine consistait uniquement, ou presque, à vérifier le bon serrage de tous les membres pour faire corps avec la machine, et éviter de sortir, ne serait-ce qu'un petit peu, du carénage, le chrono rensei-

DEUX HEURES TRENTE PLEINS GAZ AU GUIDON D'UN RENN-FLORETT KREIDLER

gnant d'ailleurs immédiatement sur un relâchement quelconque dans la position.

Près de 160 km/h sur l'anneau avec un 50 cc de 60 kg, cela doit poser des problèmes, me direz-vous, vu l'état de la piste et de ses raccordements défectueux. Eh bien, pas du tout, bien au contraire.

★

Le guidonnage — n'en serait-ce que l'amorce — est tout à fait proscrit malgré une fourche avant à épaules style « vélo » qui est d'ailleurs d'une rigidité stupéfiante. Celle-ci ne comporte pas d'amortisseur de direction (tout au moins, si je l'ai vu sur la machine de l'heure, je ne l'ai pas vu sur celle des 6 heures) et le guidon est tellement étroit que l'on peut pratiquement se toucher les pouces.

La rigidité du cadre double berceau multitubulaire est irréprochable ; il suffit d'ailleurs de le contempler à l'arrêt et de l'essayer à fond pour en être persuadé ! D'après Ansheidt le nouveau modèle « tient » encore mieux... cela doit être assez sensationnel. Les éléments de suspension utilisés en circuit, à ressorts à très grand pas, laissaient, aux essais, légèrement talonner la roue arrière à la selle ; ils furent changés par d'autres à ressorts plus durs, mais presque aussi confortables.

En tournant environ à 2 mètres du bord inférieur de la piste, la machine tenait impeccablement sa trajectoire ! si bien que, à chaque tour, dans le virage précédant la Tour de contrôle, je me décontractais en relâchant la pression de mes mains sur le guidon.

Aucun aménagement spécial n'avait été prévu pour permettre aux pilotes d'avoir le maximum de confort pour tenir une heure sans fatigue excessive ou crampes ; en fait, cet aménagement s'avéra parfaitement inutile, tellement ce « cyclomoteur » était souple, ne nécessitant aucune attention spéciale à une vitesse malgré tout élevée.

Je peux m'avancer sans crainte en affirmant que la tenue de route est au moins égale, sinon supérieure (et ce n'est pas J.-P.B. qui me contredira), à celle d'un bon « Settebello », qui ne manque pas de lettres de noblesse sous ce rapport.

★

Le poste de pilotage ?

Derrière la bulle teintée et d'un très beau dessin, se trouve l'indispensable, c'est-à-dire le bouton de masse utile en cas de tendance au serrage et de vérification de

la carburation, le correcteur d'air et le compte-tours électronique V.D.O.

Le freinage ne mérite aucun reproche, je dirai même qu'il est digne d'éloges ; il y avait, sur la machine des 6 heures, un double frein avant en magnésium permettant de bloquer la roue ou, plutôt, de ralentir la machine très fort, à la demande, et ce à n'importe quelle vitesse. Le frein arrière, d'un diamètre se rapprochant de celui des machines de série, est d'une efficacité souhaitable ; en tout cas aucun blocage intempestif ne se fit sentir lors des arrêts pour ravitaillement. Le nouveau Kreidler bénéficie, lui, d'un simple frein plus étroit, d'un diamètre plus grand et il est commandé par double-came, il est aussi en magnésium.

Lors d'un ralentissement rapide, la machine reste parfaitement en ligne malgré des pneus variant d'une largeur de 2 à 2,25 (Continental Racing, dans ce cas), triangulaires (ribbed à l'avant et à l'arrière) sur le Kreidler qui battit les records des 10, 100 km et de l'heure à près de 160 de moyenne, départ arrêté.

Sur une machine à caractéristiques aussi pointues, le maître-couple a une importance primordiale, si bien qu'Ansheidt, qui est très habitué au « Renn-Florett », tournait régulièrement 2 secondes plus vite que Van Dongen et moi-même sur un tour d'anneau. La raison de ceci ? La faible corpulence de ce pilote, son métier, une combinaison très ajustée et une habitude du plat-ventre donnée par les épreuves du Championnat du Monde, et ce sur une machine sur mesures, ce qui lui permettait de passer la 11^e ou la 12^e vitesse au même régime que nous-même en 10^e.

Dans le courant de l'après-midi, des rafales de vent se firent un peu sentir dans les chronos, si bien que le régime tombait à 12.500 t/m ; et je fus obligé, quelques fois, de rétrograder en 9^e pour retrouver le régime, l'amener plus haut, et me retrouver enfin au bon régime en 10^e. D'où un gain de près de 5 secondes au tour !

★

Que conclure de ce record ?

Qu'il me fut plein d'enseignements de toutes sortes. Il me fit tout d'abord prendre contact avec une machine d'usine robuste et saine, 2 fois vice-championne du monde, et me permit de me rendre compte concrètement de ce qu'étaient la conduite et les performances d'un 50 « vite ».

Je ne regrette qu'une chose : de ne pas avoir piloté ce petit bolide sur un circuit « valable », genre routier. Cela doit être passionnant.

C.V.

