

De *Sport-Auto* à
L'Auto-Journal
et à *Auto Plus*

Du côté d'*Automoto* et TF1

La famille de mon père vient de l'Aveyron, celle de ma mère, de l'Yonne, avec un brin de Creuse. Moi, je suis né à Rabat, au Maroc. J'ai vécu toute mon enfance à Fès, mes vacances, à Rabat, sur les plages de Témara, quelquefois de Skhirat, ou bien dans les montagnes, à Ifrane, où il faisait si bon l'été. Je suis arrivé à Nice aux vacances d'été 1956. Ceux qui ont vécu ces années au Maroc doivent se souvenir que le royaume chérifien était, à la différence de l'Algérie, un protectorat français et non un département français. Aussi, tous les systèmes de taxes et d'impôts différaient beaucoup. De fait, au Maroc, il revenait moins cher d'acheter une voiture américaine que, par exemple, une Frégate, vaisseau amiral de Renault.

Voilà donc pourquoi j'ai passé mon enfance au milieu des Chevrolet, Dodge, Plymouth, De Soto, Ford, Buick,

et des extraordinaires Studebaker, c'est-à-dire des moteurs V8 culbutés. Au centre des tableaux de bord des américaines, il y avait toujours une grosse horloge ronde dont je manipulais le contour, ce qui fut à ce jour mon premier volant. Ensuite, il y eut, au centre du vrai volant des américaines, ce cercle chromé qui actionnait le klaxon. J'en ai couvert, des kilomètres imaginaires, avec ce cercle... sans toutefois l'actionner : mon père s'y opposait. Je faisais moi-même le bruit du moteur.

Le quatre cylindres des Frégate ou des 4CV Renault ne m'intéressaient pas du tout. Mon père étant dans les Eaux et Forêts, je savais également comment conduire une Jeep, un pick-up Willys, auquel succéda un jour la Land Rover. Et plus tard, à Nice, l'aventure se poursuivit avec les V8 des Versailles puis les Chambord. C'est d'ailleurs dans sa Versailles que mon frère Claude m'apprit à conduire. Je devais avoir quatorze ans. Il était amoureux de la Bretagne et c'est dans un hameau, Kerbigot, près de Sarzeau et du château de Suscinio, que j'ai conduit pour la première fois. C'était tellement facile que j'ai aussitôt mis le coude à la portière, et que j'ai pris une bonne engueulade : conduire était quelque chose de sérieux à cette époque. Je crois que je me suis installé tout seul derrière un volant dès l'âge de quatre ans, et à cinq ans, à Fès, j'ai tourné la clé de contact d'un pick-up Willys qui a fait un bond en avant, direct dans un palmier. Je n'ai jamais recommencé.

Tout cela pour expliquer que l'automobile, extraordinaire outil de liberté, a toujours fait partie de ma vie. Je peux aussi montrer comment j'ai obtenu mon permis de conduire le jour même de mes dix-huit ans, date minimale légale pour l'obtenir. L'examineur me donna la feuille rose, qui octroyait donc le permis avant le document

triptyque officiel, heureusement sans me soumettre au traditionnel exercice du créneau pour garer le véhicule, alors que j'éprouve encore des difficultés aujourd'hui pour le réussir. Le jour même, un policier m'arrêta à bord de la voiture de ma sœur Michèle, une Ami6, estimant que je roulais trop vite. Il me fit la leçon : « Si je vous retire cette feuille rose, il faudra repasser le permis. » Et devant ma mine déconfite, il me rendit le document. Je me tins la leçon pour dite ! Plus tard, je repassai à bonne vitesse au même endroit, la ligne droite de Cagnes, avec la Floride décapotable de ma sœur Marie-Claude. Elle s'arrêta difficilement, et l'obstacle n'était pas loin : sur la Floride, les freins valaient zéro. Peu de temps après, mon père m'acheta une 2CV, et c'est sans doute dans cette Deuche que j'ai accompli le plus grand nombre de kilomètres. Rouler en Deuche du temps des routes nationales ou départementales, prendre de l'élan dans les descentes pour négocier les montées, dépasser les camions n'était pas de la conduite : c'était un art.

Bien des années plus tard, ma femme et moi avons acheté des voitures plus rapides. Entre toutes, Alfa Romeo 2000 GTV (nous en avons eu trois), R8 et R12 Gordini, Lancia Fulvia Zagato, c'est de notre berlinette Alpine 1300 que nous gardons les plus beaux souvenirs. En faisons-nous des kilomètres pour n'importe quel prétexte, des Paris-Nice, des Paris-Rome, le berlinette roulait sans broncher. 70 000 kilomètres au total sans un problème : carter 4 litres pour ne pas déjauger en courbes, huile Motul pour être sûr, et pot d'échappement Devil. Devil-route et non pas Devil-piste, mais il faisait un doux ronronnement à nos jeunes oreilles. Je me rappelle d'une visite dans un beau quartier de Saint-Brice-sous-Forêt.

Je m'arrêtais, et comme tous les imbéciles ignorants à cette époque, je donnais un grand coup de gaz avant de couper le contact. Et là, Boum. Une explosion énorme et des centaines d'éclats qui retombent sur le sol. Tout le monde se met à la fenêtre et me regarde. Anxieux, je vais ouvrir le capot-moteur de la berlinette pour constater les dégâts, quand soudain, d'une maison sort un gamin en courant, suivi par son père hurlant et furibard : « Je t'avais dit de ne pas jouer avec ça ». Ce devait être la panoplie du Parfait Petit Chimiste. En tout cas, le chapot de la cheminée de la maison était à moitié en miettes.

Plus tard, après le latin, et l'école de journalisme, je suis parti à l'armée pour seize mois. Je rappelle au lecteur que le service militaire à cette époque, 1967, était obligatoire. L'armée de l'air m'offrit de devenir membre du service de presse de la quatrième région aérienne à Aix-en-Provence pour douze mois. Avant le service militaire, j'avais quelques contacts dans la presse pour tenter de débiter dans le métier. Mais à mon retour à la vie civile, Mai 68 venait juste de s'achever et les jeunes gens n'avaient plus bonne presse. Pas facile donc, mais j'échouai dans le journal hebdomadaire d'Étampes comme localier, puis correspondant de *France soir*. Mon patron dans le grand quotidien m'envoya sur le coup de minuit dans un camp de gens du voyage où deux femmes s'étaient affrontées à coups de couteau. C'était à Marcoussis, près de Montlhéry, et ce fait divers me démontra que mon avenir dans la presse ne passait pas par cette voie. C'est *Sport-Auto* qui m'accueillit. À bien y regarder, je me demande si ce n'était pas écrit. Je mentionne, au début de ces lignes que ma famille paternelle vient de l'Aveyron. Il paraît que là-bas, dans certaines petites villes, on crie « Moncet »

tout fort dans la rue et que dix personnes au moins se retournent. C'est une légende, mais une légende que j'aime beaucoup ! La vérité me force à dire cependant que dans ces régions rudes comme l'Aveyron, il y a cent ans, l'argent ne coulait pas à flots, les familles se dispersaient pour aller voir ailleurs si l'herbe était plus verte. Et une partie des Moncet échoua au Mans. Le Mans, les 24 heures, voyez-vous le lien ? À l'époque, les 24 heures monopolisaient l'attention par les vitesses atteintes dans la lignée droite des Hunaudières où il n'y avait pas encore de chicanes. Les libellules de la Formule 1 n'offraient pas les mêmes performances que les Sport-Proto du Mans et leurs 300 km/h. J'allais changer d'avis.

Car en juillet 1971 et après avoir été localier dans la presse écrite, les faits divers et les inaugurations de supermarchés, j'ai été embauché à *Sport-Auto*, la revue citée par l'excellent Jean-Louis Trintignant dans *Un homme et une femme*, célèbre film du non moins célèbre Claude Lelouch. La phrase de Jean-Louis Trintignant marque mon esprit à jamais : « *Sport-Auto* dit toujours la vérité. » Je suis entré à *Sport-Auto* grâce à son tout-puissant rédacteur en chef, Gérard Crombac. Surnommé Jabby par les Britanniques dont il était très proche, Crombac sillonnait la planète, dès les 24 heures de Daytona en début d'année, quelquefois depuis le rallye Monte-Carlo, jusqu'aux ultimes épreuves de la saison en novembre-décembre, et son chemin annuel passait par tous les grands prix de F1, les 500 Miles d'Indianapolis, et le tour de France. Vers la fin de sa carrière, Jabby couvrit même le Paris-Dakar. Je me souviens de lui avoir apporté une valise de vêtements propres à Orly car il descendait d'un avion en provenance d'Asie pour repartir quatre heures plus tard au Grand

Prix d'Argentine. Curieux de tout, incollable sur les coulisses de la course, Jabby faisait tout à *Sport-Auto* : les reportages, les papiers qui en découlaient, le choix des photos, la surveillance de la mise en pages, l'édito. Tout cela sous le regard bienveillant d'un grand patron, un complice plutôt, Jean Lucas, un aventurier moderne, dont le parcours avait emprunté les 24 heures du Mans sur Ferrari 340 America et Jaguar Type D notamment, les 1 000 kilomètres de Paris, le rallye du Maroc, un grand prix de F1, et les 24 heures de Spa, liste non exhaustive. Il n'y avait guère que les essais de voitures que Jabby laissait à une plume inégalée à ce jour, le grand José Rosinski. Mais vint un moment où, le nombre d'épreuves allant croissant, Jabby ne pouvait plus tout faire.

À cette époque, les grands groupes de presse, Prouvost, Hersant entre autres, comprenaient que vendre des journaux était aussi une affaire de business et qu'on ne pouvait laisser ce business dans les mains des journalistes. C'est là que les commerciaux entrèrent en lice. Le groupe Hersant auquel appartenaient *Sport-Auto* et son grand frère L'Auto journal engagea donc des garçons ambitieux, issus des grandes écoles comme HEC, pour prendre en main la destinée des journaux et des revues. Et à *Sport-Auto*, il fut bientôt clair pour notre HEC, Christian Bommelaer, que Jabby ne pouvait plus assurer à lui seul la destinée du journal : en termes professionnels, il continuerait d'être l'âme et le grand reporter de *Sport-Auto*, mais il devrait laisser la « cuisine », c'est-à-dire la relecture des papiers, la maquette, le choix des photos et tout le saint-frusquin de la confection et la fabrication d'une revue à des petites mains. De plus, de par sa formation très britannique, Jabby commettait

souvent des fautes de temps, employait immodérément des conjonctions et des « de sorte que » dans un français permanent qu'il fallait reprendre. Je fus donc l'une de ces petites mains avec une charge prioritaire : relire les papiers de Jabby et les réécrire quelquefois en vrai français facilement lisible. Ainsi, je fis mes débuts de rédacteur en chef adjoint, poste qui avait été défini par Christian Bommelaer et Jabby lui-même à *Sport-Auto* en juillet 1971. J'avais vingt-six ans.

Comment avais-je noué des liens, si ténus soient-ils, avec Jabby ? J'habitais à l'époque une petite ville de la région parisienne, Étampes, où j'avais dû faire une seconde philo après celle, manquée, du lycée Masséna à Nice dans lequel j'avais bouclé toutes mes études secondaires. Pour des raisons familiales, mes parents avaient décidé de déménager vers la région parisienne. Je laissais, dans cette belle ville de Nice, des amours, des amis, finalement tout ce qui me rattachait pour une fois à des liens que, mes parents étant des coloniaux, je n'avais eus nulle part. Étampes donc, des études de journalisme, des débuts dans le journal local, *La Gazette*, puis des piges de correspondant pour *France soir*, le plus grand quotidien français de l'époque. Vraiment grand quand je le comparais au *Monde* dont je fus tout de suite un lecteur car il donnait des informations sérieuses. Quand je dis aujourd'hui que je lis *Le Monde* depuis 1962, on me regarde avec des yeux ronds.

À force de sillonner l'Essonne autour d'Étampes pour mon boulot à *La Gazette* et à *France soir*, j'avais appris que vivait un journaliste automobile, et non des moindres, dans les environs de La Ferté-Alais, à une quinzaine de kilomètres d'Étampes. Pour son mariage, disait la rumeur,

Jochen Rindt, était présent à titre de témoin, et la maison de Jabby se nommait « Brands Hatch ». Un programme ! Je connaissais Crombac de vue pour la bonne raison que j'avais sollicité une accréditation aux 1 000 kilomètres de Paris à Montlhéry. Elle m'avait été accordée et dans la tribune de presse installée dans la tour de contrôle de l'autodrome, les journalistes papotaient, riaient, lorsqu'au milieu de la course, Jabby Crombac avait fait son apparition. Aussitôt, tout le monde s'était tenu coi : Jabby avait une véritable présence.

Grâce à lui, je délaissai donc la presse locale pour entrer dans une prestigieuse revue. Comment le lien s'opéra-t-il ? Par l'une des nombreuses fautes d'inattention dont Jabby était coutumier. Bien des années plus tard, alors qu'il était en face de moi dans les bureaux de *Sport-Auto*, il se mit à renifler, moi aussi, et la maquette, dans une pièce à côté, aussi. « Ça sent le brûlé », répétait Jabby. Puis, quelques minutes plus tard : « Merde, mais c'est moi. » Il avait fourré à la va-vite sa célèbre pipe dans la poche de sa veste, sans l'avoir bien éteinte. Il y avait un gros trou dans sa veste, mais il avait arrêté à temps le feu avant de brûler lui aussi.

Donc, une faute d'inattention comme celle qui me fit entrer à *Sport-Auto*. Pour sa jolie fermette appelée Brands Hatch, près de La Ferté-Alais, à D'Huison-Longueville exactement, il avait acheté un tracteur. Et comme il conduisait de façon assez irrégulière ses voitures, Lotus Elan (ex-Jim Clark), Hispano-Suiza et autres, il trouva le moyen de se casser la jambe. Il fut transporté à la clinique d'Étampes où travaillait ma femme Françoise qui voyait bien que sa convalescence post-opératoire lui pesait. Elle me demanda d'aller lui tenir compagnie puisque lui et

moi avions une passion commune, la course automobile. Normal pour moi dont la pratique de ce sport se prolongeait par la très modeste association sportive automobile d'Étampes, ses courses de côte et ses rallyes régionaux... Lors de ma visite à la clinique, je reconnus aussitôt l'illustre journaliste, et nous parlâmes de sport automobile l'après-midi entière. Tel fut mon premier contact avec Crombac qui, trois mois plus tard, me demanda si je voulais bien accepter d'entrer à *Sport-Auto* pour devenir son adjoint. Tel fut le début d'une aventure de plus de cinquante ans.

J'entrai tout de suite dans le dur : le rewriting, la traduction de nos correspondants, anglais pour la plupart, sur les courses américaines comme le Nascar ou la Formule Indy, non sans avoir passé un examen : une traduction d'un article sur une double page de *Motoring News* relatant la victoire de Ronnie Peterson à Thruxton en F2. Pour les traductions, c'était OK. Mais j'avais surtout beaucoup, beaucoup, énormément à apprendre. Les grands noms de la course me parlaient, mais j'éprouvais des difficultés avec les petites formules, les F3, les Formule Renault, les rallyes nationaux qui formaient aussi la base des pages de *Sport-Auto* dans deux célèbres rubriques : « On a couru » et « On va courir ». Je me trouvais bien en peine de savoir, lorsque les autres journalistes, Olivier de La Garoullaye et Thierry Lalande, parlaient de « Martini » s'ils désignaient un sponsor, le Martini, ou bien un cocktail, le martini (vermouth + gin + olive), ou bien un constructeur, cette dernière option me paraissant vraiment étrange. Or c'était bien d'un constructeur qu'il s'agissait, le célèbre Tico Martini, à qui j'ai toujours voué depuis une admiration

sans borne. En attendant, ceux qui allaient devenir de vrais collègues de travail pouffaient dans mon dos.

Mais je tenais bon. Et dès avant mes débuts officiels, Crombac me demanda de l'accompagner aux 24 heures du Mans pour l'assister, ce que je fis avec empressement. Je me rendis utile (c'est lui qui me le fit remarquer) car j'avais annoté par des signes, le « journal des 24 heures », c'est-à-dire des photocopiés relatant minute par minute le déroulement de la course dans les différentes disciplines (victoire de Marko-Van Lennep, Porsche 917 queue courte n° 22 du Martini Racing). La Porsche 917, une histoire incroyable.

LA PORSCHE 917

J'ai toujours eu un faible pour la 917, ce monstre magnifique qui a tout gagné, que ce soit en endurance ou en Canam où elle connut un destin fabuleux en tant que 917-30 TC avec Mark Donohue. Elle jouait les reines en 1971 lorsque j'ai débuté aux 24 heures du Mans comme grouillot de Gérard Crombac pour l'aider à s'y retrouver dans les communiqués du Mans. La 917 se présente comme l'œuvre de Ferdinand Piëch, ingénieur brillant mais très conscient, non seulement de sa lignée – étant le fils de Louise Porsche, elle-même fille de Ferdinand Porsche, le créateur de la marque –, mais conscient aussi de son savoir-faire. M. Piëch s'adressait à vous d'une voix monocorde et sèche.

Il faut rappeler qu'une fois parti de chez Porsche (poussé vers la sortie par son cousin Ferry Porsche ?), il entra chez Audi, autre marque du groupe, pour créer entre autres, la Quattro, et apporter les quatre

roues motrices dans les voitures de série au début des années 1980. Chez Porsche, il faisait figure à part, entre trublion, inventeur fou, et professeur Tournesol. Aux 24 heures du Mans, en 1971, il sortit du stand Porsche pour empiéter sur la voie des stands. Il était habillé d'un pantalon de toile, et d'un pull immontrable, complètement étiré, qui s'apparentait à une minijupe. Et il avait autour du cou six chronomètres, précisément pour chronométrer ses 917 qui tournaient à plein régime. Avisant l'olibrius sans le brassard piste indispensable, les gendarmes se précipitèrent vers lui pour l'expulser, ce que voyant, Georges-Michel Fraichard, rédacteur en chef de *L'Auto journal*, se jeta dans la mêlée pour prendre sa défense et expliquer aux gendarmes qui était ce monsieur. Il m'avait bien plu, ce Georges-Michel.

M. Piëch était très ombrageux. Au tout début de ses premiers tours de roue, la 917 s'avéra être une machine dangereuse, autour d'un moteur douze cylindres à plat sensationnel de plus de 600 ch, dotée d'une tenue de route très aléatoire et d'une aérodynamique fantaisiste. Pour en avoir le cœur net, Ferdinand Piëch décida qu'il fallait effectuer des essais sérieux, sur un circuit sérieux. Et son choix se porta sur l'Österreichring, la terrible piste autrichienne, constituée de grandes courbes négociées avec un appui aéro assez léger pour favoriser les grandes vitesses dans les lignes droites. Pour donner une idée au lecteur, Nelson Piquet s'y qualifia en 1987 à 256 km/h de moyenne avec sa

Williams-Honda, aux formes bien moins aérodynamique qu'une 917.

L'équipe mère de la Porsche 917 prit donc la route du circuit avec un ordre expressément dicté par M. Piëch : arrivé sur la piste, le team devait faire effectuer quelques tours d'installation à la voiture, et ensuite ne plus toucher À RIEN. Les vrais tests commenceraient le lendemain en sa présence. La voiture effectua donc ses tours d'installation, et très rapidement, les techniciens s'aperçurent d'un phénomène incroyable. Sur le circuit, non loin d'une épaisse forêt, il y avait des insectes, et ces insectes écrasés par la vitesse constellaient uniquement le bord de fuite des mini-ailerons arrière de la machine, et rien d'autre : le bouclier avant, les phares et le pare-brise se montraient absolument intacts, aussi propres que quand la voiture avait démarré. Inouï !!

Oubliant les ordres et voulant vérifier ce phénomène, les techniciens commencèrent à bosser légèrement sur les réglages de la voiture, l'aéro, les suspensions, la garde au sol de la 917, le pincement et la chasse des roues pour obtenir une machine répondant enfin logiquement aux gestes du pilote. Et ils y parvinrent : les insectes s'écrasèrent sur le bouclier avant, le pare-brise et les mini-ailerons.

Le plus dur restait à faire pour celui qui, le lendemain, alla chercher M. Piëch à son arrivée. Car ses ordres avaient été transgressés. Rien ne transpira. Ouf !

Peu à peu, je me rendis sur quelques courses en France, soit à mes frais, soit à ceux du journal pour aider les

différents envoyés spéciaux, mais Crombac insistait sur le fait que mon premier job, le rewriting de ses papiers, s'avérait prioritaire. Puis de rewritings en traductions, de choix des photos en mise en pages, de légendes en titraille, je me fondis dans la vie de *Sport-Auto*. Une belle vie, rue Brunel, dans le 17^e arrondissement de Paris où, quand Rosinski ou Crombac étaient présents, plusieurs stars du pilotage venaient leur rendre visite. Il y avait une espèce de remise, rue Brunel, au sein de la rédaction commune à *Sport-Auto* et son petit frère *Champion*, destinée à ranger en bon ordre tous les journaux de référence, d'*Autosport* jusqu'à *National Speed Sport News*, seul journal américain parlant de F1, en passant par *L'Équipe* et *Motoring News*. Lors de chacun de ses passages à Paris, Jim Clark s'y installait pour lire. Mais on ne parlait pas trop de Clark car sa disparition jetait encore un épais voile de peine sur Jabby Crombac. Moins sur Jean Lucas ou José Rosinski qui, de par leur carrière de pilotes, savaient qu'il en allait ainsi souvent de la destinée des pilotes de course, même les plus grands.

Et puis le 3 octobre 1971 arriva : la victoire de François Cevert à Watkins Glen, au Grand Prix des États-Unis avec sa Tyrrell-Ford, treize ans après Maurice Trintignant (Monaco 1958 sur Cooper-Climax). Papiers historiques, célébrations en tout genre, et Crombac descendit de l'avion de New York avec une nouvelle idée, acceptée par l'intéressé : « François Cevert répond au lecteur de *Sport-Auto*. » Ayant de la mémoire, François se souvenait du soutien que *Sport-Auto* lui apportait, et la rubrique fut lancée. Il s'agissait de sélectionner dans le courrier des lecteurs, très abondant en cette époque où Internet et les réseaux sociaux n'existaient pas, des lettres et des

questions intéressantes. Soit en passant à la rédaction, soit par téléphone, soit par rendez-vous à Paris, François répondrait à ces courriers. Et je fus chargé de la rubrique.

Je n'étais pas peu fier. Tous les garçons de la rédaction lorgnaient ce job, dont ceux qui avaient vu les débuts de Cevert. Je m'appliquais donc du mieux que je pouvais, sans arrière-pensée, en sélectionnant les lettres les plus intéressantes. La rubrique devint un succès. Crombac relisait évidemment notre production, il n'y trouva jamais rien à redire et j'en tirai une certaine fierté. Comme me le diraient mes amis d'aujourd'hui : « Tu as brillé, n'en rajoute pas. » Mais c'était sympa d'être reconnu comme cette espèce de secrétaire particulier occasionnel du grand François, de s'asseoir à sa table dans un restaurant où il déjeunait avec sa compagne de l'époque, la très présentable Christina de Caraman-Chimay, et de prendre les notes pour la fameuse rubrique.

Je soignais l'écriture, je notais tout et Crombac se rendit compte que je bossais sérieusement. Par ailleurs, j'assurais l'arrivée des autres papiers du journal, dont ceux de José Rosinski qui écrivait ses merveilleux essais... au stylo, à la main, et qu'il fallait dactylographier. Ceux de Claude Savoye aussi, qui traitait magnifiquement les grands rallyes. J'étais vraiment à bonne école, et Crombac s'en rendit compte. La pression sur ses épaules augmentait régulièrement. Nos propriétaires, le groupe Robert Hersant, dont le *missi dominici* était Jacques Hersant, le fils aîné, s'inquiétaient de l'éclosion assez forte d'une revue concurrente, *Échappement*, créée par Michel Hommell. Michel roulait sa bosse dans la coupe Gordini avec sa R8, les courses s'avéraient très disputées et les journaux, de *L'Auto journal* en passant par *Sport-Auto* et

Champion, n'en parlaient que très peu ou pas du tout. Il fallait passer à la vitesse supérieure pour ne pas laisser l'audience d'Échappement s'accroître immodérément. Jabby ne voulait pas parler de la coupe Gordini. Seules les Formule Renault trouvaient grâce à ses yeux, et elles figuraient en bonne place dans une rubrique intitulée « La course en France » tenue par l'excellent Olivier de La Garoullaye qui la signait « Jean Olivier ». Il fallait donc trouver autre chose. Et à la veille des vacances de Noël, Jabby revint avec ses propositions.

Spectaculaires, et réellement novatrices. Il fallait accroître la pagination du journal pour y faire entrer un supplément appelé *Sport-Auto Cub*. Et dans *Sport-Auto Club*, on allait trouver du karting, du rallye tout-terrain (comme le rallye infernal), des autos de collection, rubriquées sous l'appellation « Gang des tractions avant », de l'autocross, du slalom, le Simca-Racing team, les préparateurs, et de l'aventure (ou bien comment traverser le Sahara en dix leçons)... Tout un programme, et chacun devait mettre la main à la pâte sous l'œil de Jabby qui distribua les tâches. José Rosinski se fendit d'un comparatif entre R8 Gordini et Simca Rallye 2. Pauvre José qui essayait les plus belles machines de la planète ! Mais il s'y prêta bien volontiers. Tandis qu'en tout-terrain, c'était une Mini attaquant dans la boue, et que Pierre Lepetit, spécialiste des routes exotiques, nous proposait une traversée du Sahara

J'héritai, en ma qualité d'amateurs de rallyes, de mon pays de naissance aussi, le Maroc, de tout ce qui concernait l'aventure. *Sport-Auto* prit langue avec tous les groupes, les clubs, les associations d'amateurs qui se passionnaient pour la découverte de pays peu fréquentés, au premier rang desquels un continent, l'Afrique, dans